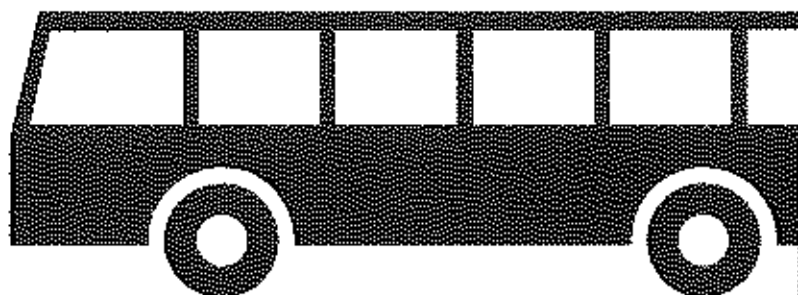


Załącznik nr 4
do uchwały nr XVI/15

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego



Jarocin, grudzień 2015

Autorami niniejszego projektu planu transportowego powiatu jarocińskiego są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl

Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu jarocińskiego.....	5
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego	6
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego	6
1.3. Konsultacje społeczne	7
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem	8
2.1. Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem.....	9
2.1.1. Powiat jarociński	9
2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu jarocińskiego....	10
2.2. Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru	11
2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia	11
2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności	13
2.3. Bezrobocie.....	14
2.3.1. Prognozy liczby ludności	15
2.3.2. Podsumowanie.....	17
2.4. Układ drogowy	17
2.5. Układ kolejowy	17
3. Sieć komunikacyjna.....	19
3.1. Obecna sieć komunikacyjna	20
3.1.1. Niepowiatowe przewozy pasażerskie	20
3.1.2. Powiatowe przewozy pasażerskie	20
3.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	22
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jarocińskiego ..	26
4.1. Generatory ruchu.....	27
4.1.1. Zakłady pracy.....	27
4.1.2. Oświata	28
4.1.3. Instytucje publiczne, szpitale	30
4.1.4. Pozostałe	30
4.2. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu jarocińskiego	31
4.3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych - podsumowanie	32

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	34
5.1. Źródła i formy finansowania	35
5.2. Rentowność linii komunikacyjnych	35
6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu	37
6.1. Metryka respondentów	38
6.2. Wyniki badań	40
7. Zasady organizacji rynku przewozów	44
7.1. Powiat jarociński jako organizator publicznego transportu zbiorowego	45
7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	45
7.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat jarociński	46
7.4. Przygotowanie oferty przewozowej	47
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	48
8.1. Informacje ogólne	49
8.2. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną	50
8.2.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	50
8.2.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	51
8.2.3. Planowany standard wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	52
8.3. Pożądany standard infrastruktury przystankowej	53
8.3.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	53
8.3.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie infrastruktury przystankowej potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	53
8.3.3. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych	54
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej	56
9.1. Sposób organizacji informacji pasażerskiej	57
9.2. Planowany kształt systemu informacji pasażerskiej	58
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	61
10.1. Zintegrowany system informacji pasażerskiej	62
10.2. Wyposażenie przystanków	63
11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego	65

12. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego.....	67
13. Część graficzna.....	69
14. Spisy map, tabel i wykresów	71
14.1. Spis map	72
14.2. Spis tabel	72
14.3. Spis wykresów.....	72

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu jarocińskiego



1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu jarocińskiego) jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Publiczny transport zbiorowy organizowany przez powiat jarociński będzie zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców powiatu jarocińskiego dotyczące transportu zbiorowego. W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione będą również te kwestie, które wynikają z potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego

Powiat jarociński jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej występującą jako ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez powiat jarociński to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu jarocińskiego.

Zakres planu transportowego dla powiatu jarocińskiego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla powiatu jarocińskiego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego w Jarocinie oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu jarocińskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu jarocińskiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu jarocińskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

W ramach konsultacji społecznych wpłynęły trzy wnioski, które zostały szczegółowo rozpatrzone, jednak nie zostały uwzględnione w planie transportowym.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem



2.1. Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

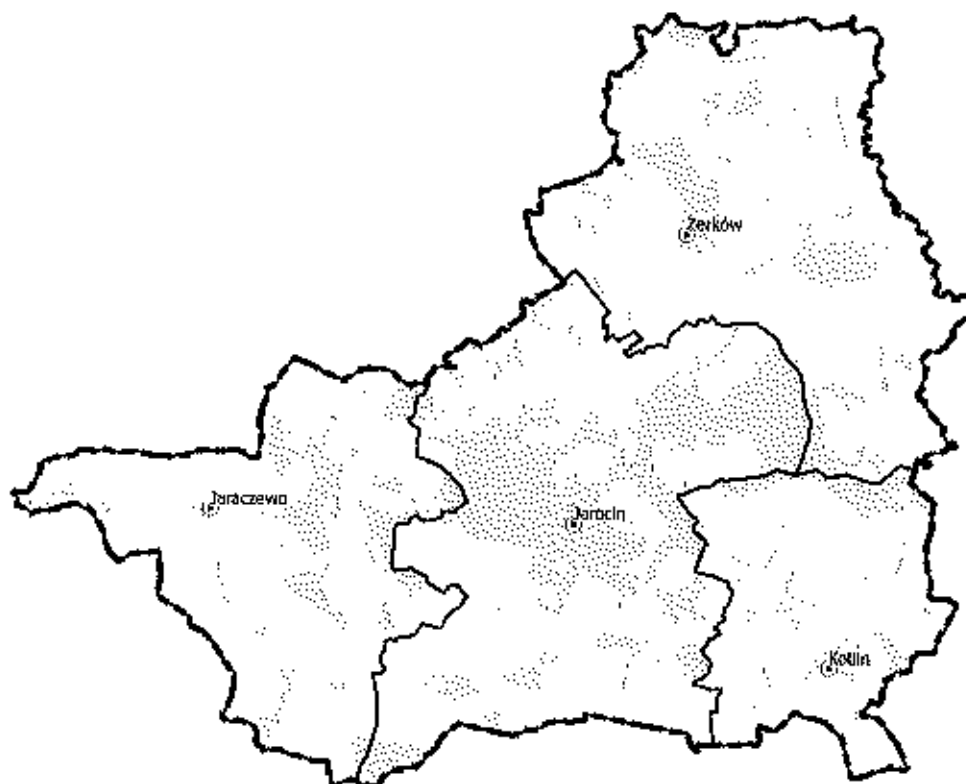
2.1.1. Powiat jarociński



Powiat jarociński położony jest w centralnej części województwa wielkopolskiego. Zajmuje powierzchnię 587 km² i liczy 71 775 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014 wg GUS). W skład powiatu wchodzi dwie gminy miejsko - wiejskie: Jarocin i Żerków, oraz dwie gminy wiejskie: Jaraczewo i Kotlin.

Powiat jarociński graniczy z sześcioma powiatami: od północy z powiatami wrzesińskim oraz średzkim, od północnego zachodu z powiatem śremskim, od południowego zachodu z powiatem gostyńskim, od południa z powiatem krotoszyńskim, zaś od południowego wschodu z powiatem pleszewskim.

Na poniższej mapie przedstawiono powiat jarociński z podziałem na gminy.



Mapa 1. Mapa powiatu jarocińskiego

Źródło: opracowanie własne

2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu jarocińskiego

Gmina Jarocin



Gmina znajduje się w centralnej części powiatu jarocińskiego.

Graniczy z 6 innymi gminami: od zachodu z gminą Jaraczewo, od południa z gminami Koźmin Wielkopolski (powiat krotoszyński) oraz Dobrzyca (powiat pleszewski), od południowego wschodu z gminą Kotlin, od północnego wschodu z gminą Żerków, zaś od północnego zachodu z gminą Nowe Miasto nad Wartą (powiat średzki).

Powierzchnia gminy to 200 km² (34,07% całego powiatu jarocińskiego). Gminę zamieszkuje 45 590 osób (dane na dzień 31.XII.2014 wg GUS).

Gmina składa się z miasta Jarocin oraz 23 sołectw: Annapol, Bachorzew, Cielcza, Częszczew, Dąbrowa, Golina i Stefanów, Hilarów, Kadziak, Kąty, Łuszczanów, Mieszków, Osiek, Potarzyca, Prusy, Radlin, Roszków, Siedlemin i Ciświca, Tarce, Wilczyniec, Wilkowyja, Witaszyce, Witaszyczki oraz Zakrzew.

Gmina Żerków



Gmina położona jest w północno - wschodniej części powiatu jarocińskiego.

Sąsiaduje z 8 gminami: od południowego zachodu z gminą Jarocin, od południa z gminą Kotlin, od południowego wschodu z gminą Czernin (powiat pleszewski), od południa z gminą Gizalki (powiat pleszewski), od północnego wschodu z gminą Pyzdry (powiat wrzesiński), od północy z gminą Kołaczkowo (powiat wrzesiński), od północnego zachodu z gminą Miłosław (powiat wrzesiński), zaś od zachodu z gminą Nowe Miasto nad Wartą (powiat średzki).

Gmina zajmuje powierzchnię 170 km² (28,96% całego powiatu jarocińskiego) i liczy 10 480 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014 wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Żerków oraz 21 sołectw: Antonin, Bieździadów, Brzostków, Chrzan, Chwałów, Dobieszczyzna, Komorze Przybysławskie, Lgów, Lisew, Lubinfa Mała, Ludwinów, Miniszew, Paruchów, Pawłowice, Prusinów, Raszewy, Sierszew - Sucha, Stęgosz, Szczonów, Żerniki, Żółków.

Gmina Jaraczewo



Znajduje się w zachodniej części powiatu jarocińskiego.

Gmina graniczy z 6 gminami: od wschodu z gminą Jarocin, od północy z gminami Nowe Miasto nad Wartą (powiat średzki) oraz Książ Wielkopolski (powiat śremski), od zachodu z gminami Dolsk (powiat

śremski) oraz Borek Wielkopolski (powiat gostyński), zaś od południa z gminą Koźmin Wielkopolski (powiat krotoszyński).

Powierzchnia gminy to 133 km² (22,66% całego powiatu jarocińskiego), zaś liczba mieszkańców wynosi 8 360 (dane na dzień 31.XII.2014 wg GUS).

Gmina składa się z 21 sołectw: Bielejewo, Brzostów, Cerekwica Nowa, Cerekwica Stara, Gola, Góra, Jaraczewo, Łobez, Łobzowiec, Łowęccice, Łukaszewo, Niedźwiady, Nosków, Panienka, Parzęczew, Poręba, Rusko, Strzyżewko, Suchorzewko, Wojciechowo oraz Zalesie.

Gmina Kotlin



Gmina znajduje się w południowo - wschodniej części powiatu jarocińskiego.

Sąsiaduje z 5 innymi gminami: od północy z gminą Żerków, od północnego zachodu oraz od zachodu z gminą Jarocin, od południa z gminą Dobrzyca (powiat pleszewski), od południowego wschodu z gminą Pleszew (powiat pleszewski), zaś od wschodu z gminą Czermin (powiat pleszewski).

Gmina zajmuje powierzchnię 84 km² (14,31% całego powiatu jarocińskiego) i liczy 7 345 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014 wg GUS).

W skład gminy wchodzi 12 sołectw: Kotlin, Kurcew, Magnuszewice, Orpiszewek, Parzew, Racendów, Stawoszew, Twardów, Wilcza, Wola Książęca, Wysogotówek oraz Wyszki.

2.2. Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

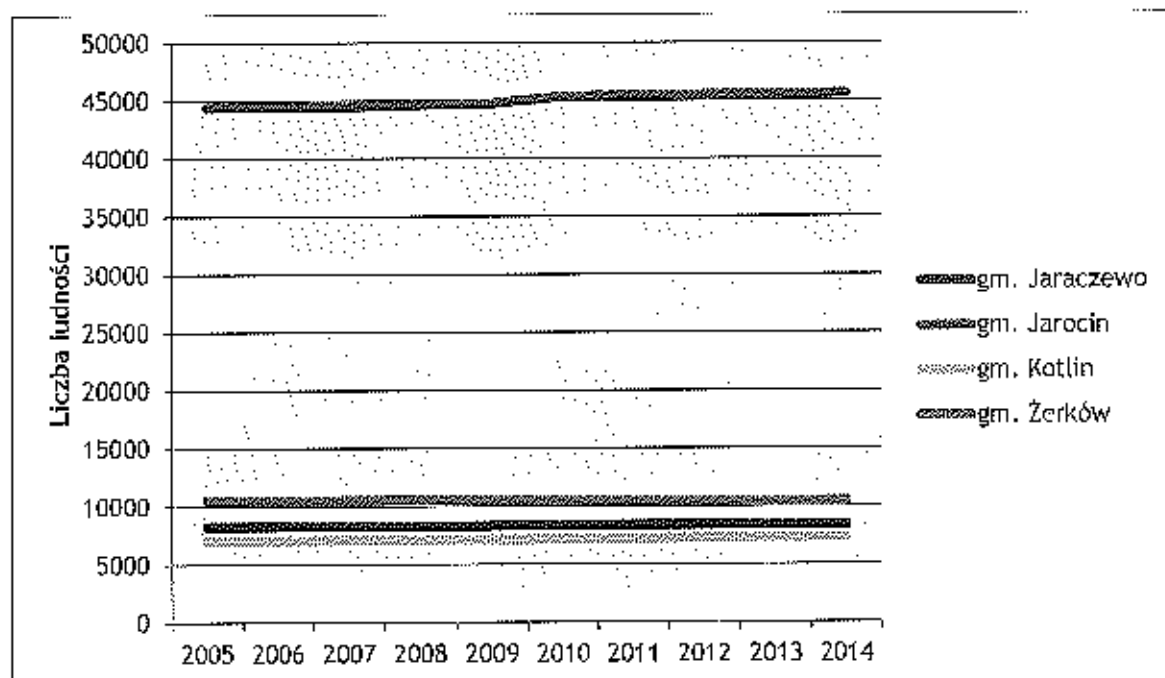
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat jarociński na koniec 2014 roku liczył 71 775 mieszkańców. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie jarocińskim w roku 2005, 2010 oraz 2014, zaś na poniższym wykresie przedstawiono zmiany liczby ludności w ciągu ostatnich 10 lat.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie jarocińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Nazwa gminy	Liczba ludności		
	2005	2010	2014
Powiat jarociński	70 377	71 471	71 775
Gmina Kotlin	8 266	8 399	8 360
Reszta powiatu	44 425	45 332	45 590

Liczba mieszkańców	Lata 2005, 2010 i 2014		
	2005	2010	2014
pow. jarociński	7 106	7 205	7 345
pow. jarociński	10 580	10 535	10 480

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu jarocińskiego w latach 2005 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

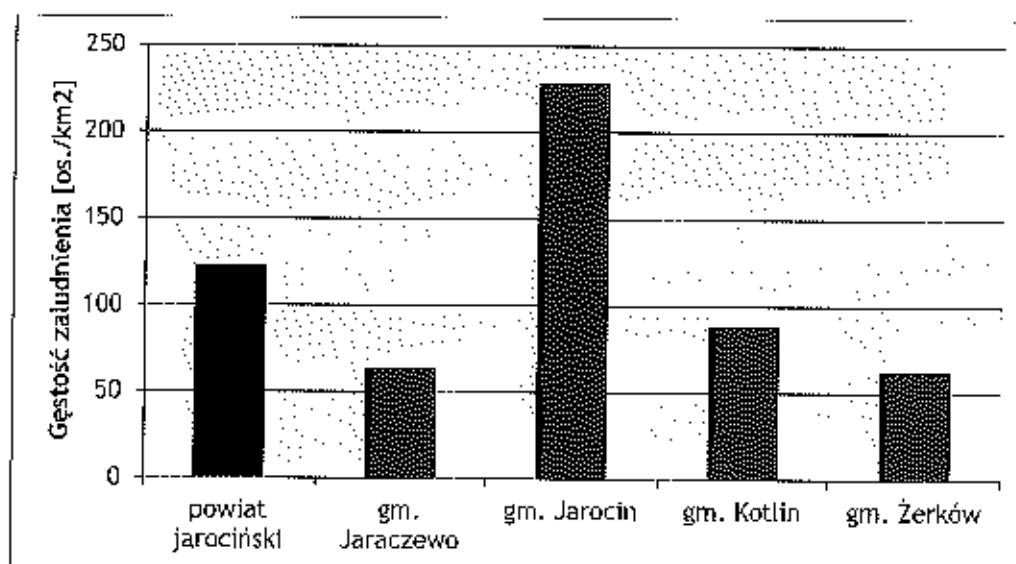
Liczba ludności w powiecie jarocińskim rośnie. W latach 2005 - 2014 liczba ta wzrosła o 1 398 mieszkańców. Największy wzrost liczby ludności zanotowano w gminie Jarocin - liczba mieszkańców na przestrzeni 10 lat wzrosła o 1 165 mieszkańców (2,6%). Wzrost liczby mieszkańców wystąpił również w gminach Kotlin (239 osób, 3,4%) oraz Jaraczewo (94 osoby, 1,1%). Spadek liczby mieszkańców miał natomiast miejsce w gminie Żerków - liczba mieszkańców zmniejszyła się o 100 osób (0,01%).

Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie jarocińskim oraz w poszczególnych gminach.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie jarocińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia (osoby/km ²)		
	2005	2010	2014
pow. jarociński	120	122	122
gm. Jaraczewo	62	63	63
gm. Jarocin	222	227	228
gm. Kotlin	85	86	88
gm. Żerków	62	62	62

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie jarocińskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2014 roku największa gęstość zaludnienia wystąpiła w gminie Jarocin (228 os./km²). Ponadto w tej gminie doszło do największej zmiany gęstości zaludnienia - w ciągu 10 lat gęstość zaludnienia wzrosła o 6 os./km². Najmniejsza gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w gminie Żerków (62 os./km²). Gęstość zaludnienia w całym powiecie jarocińskim wyniosła 122 os./km².

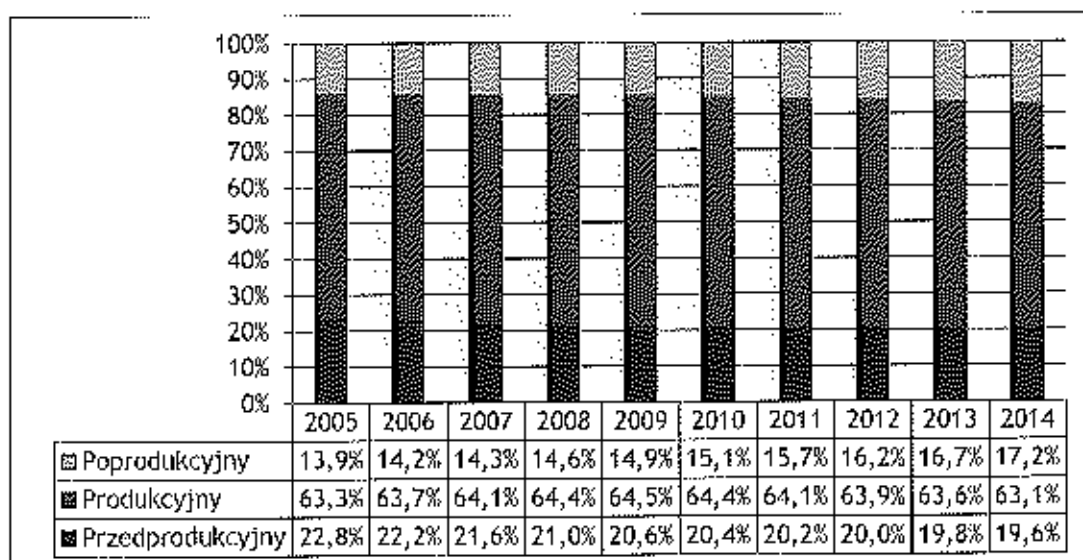
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonowania ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- W wieku przedprodukcyjnym - przedział wiekowy 0 - 17 lat,
- W wieku produkcyjnym - przedziały wiekowe 18 - 59 lat (kobiety) oraz 18 - 64 lat (mężczyźni),
- W wieku poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie jarocińskim.



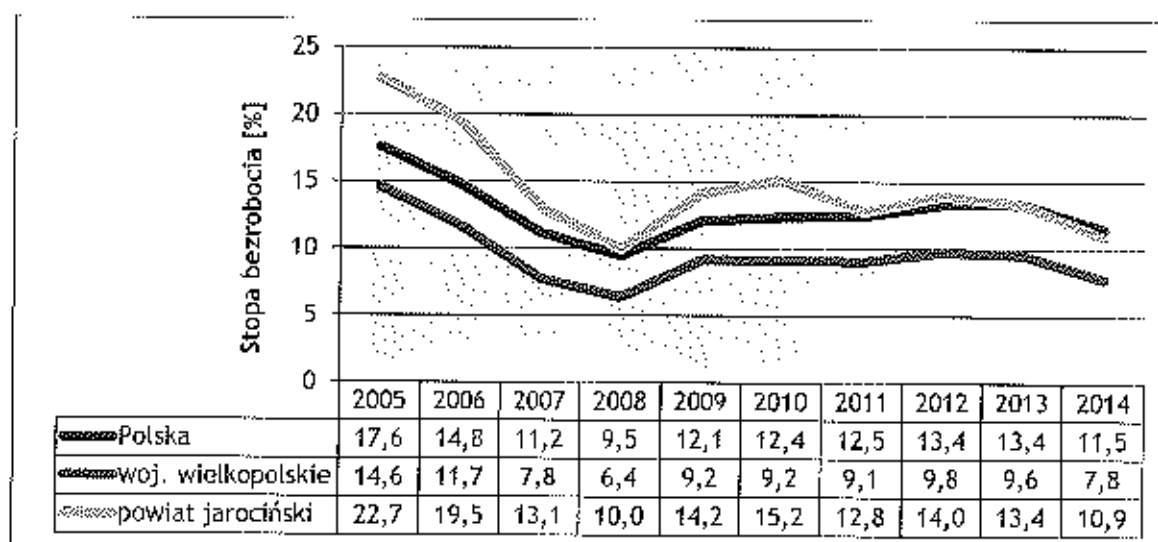
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie jarocińskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W powiecie jarocińskim, tak jak w Polsce oraz Europie, występuje zjawisko starzenia się społeczeństwa. W ciągu 10 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o ponad 3 punkty procentowe na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. To kluczowa informacja dla sporządzenia planu transportowego - zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.3. Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie jarocińskim, województwie wielkopolskim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie jarocińskim, województwie wielkopolskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

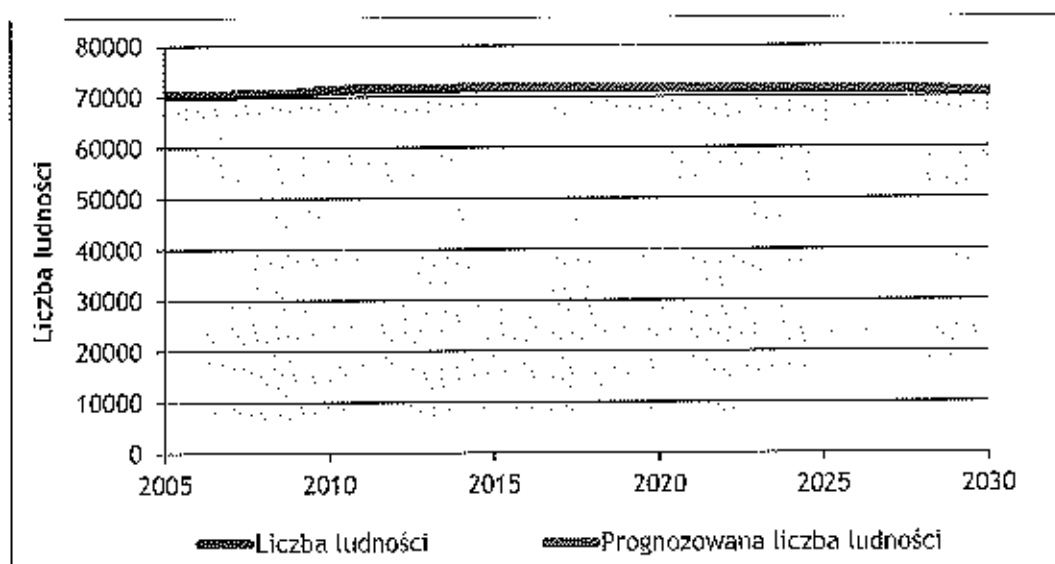
W 2014 roku stopa bezrobocia w powiecie jarocińskim była niższa niż stopa bezrobocia w Polsce, ale wyższa od stopy bezrobocia w województwie wielkopolskim. W latach 2005 - 2008 stopa bezrobocia powiatu jarocińskiego charakteryzowała się tendencją malejącą. Lata 2008 - 2012 to szybki wzrost, a następnie wahania stopy bezrobocia, zaś od 2012 roku ponownie obserwuje się spadek stopy bezrobocia.

Zmiany stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży i będą uwzględnione przy planowaniu sieci komunikacyjnej w powiecie.

2.3.1. Prognozy liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie jarocińskim do 2030 roku.

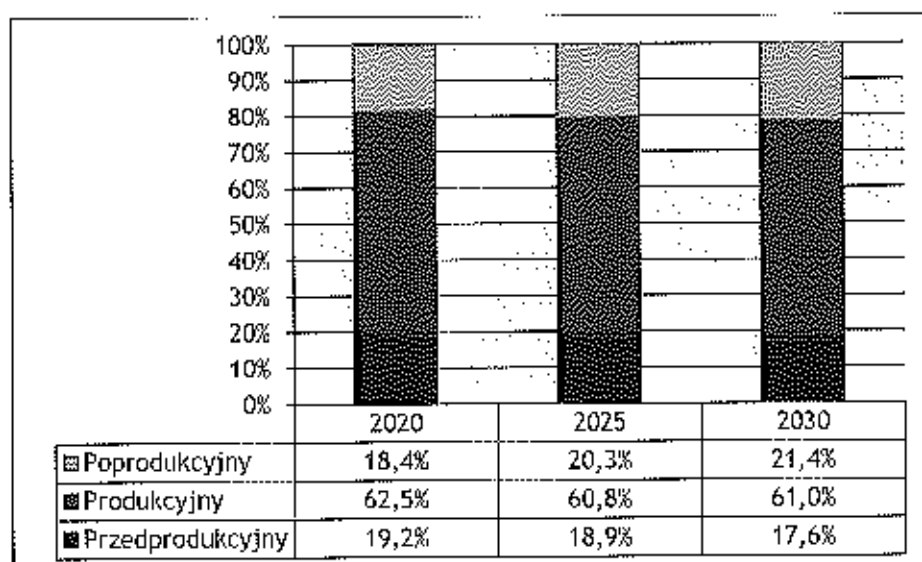


Wykres 5. Progniza liczby ludności powiatu jarocińskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS liczba ludności będzie malała. W porównaniu do 2014 roku, liczba ludności zmaleje o ponad 600 mieszkańców.

Poniższy wykres przedstawia prognozowaną zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w powiecie jarocińskim do roku 2030.



Wykres 6. Progniza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższa prognoza pokazuje, że liczba osób w wieku przedprodukcyjnym będzie stale spadała, zaś będzie rosła liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Takie szacunki w połączeniu ze zmniejszającą się liczbą ludności sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie - do szkoły i pracy.

2.3.2. Podsumowanie

Powiat jarociński składa się z dwóch gmin miejsko wiejskich oraz dwóch gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie jarocińskim rośnie, jednak według prognoz ta sytuacja ulegnie zmianie i liczba ludności zacznie nieznacznie spadać, przy jednocześnie postępującym procesie starzenia się społeczeństwa. Najgęściej zaludniona jest gmina Jarocin. Stopa bezrobocia w powiecie spada i w roku 2014 była niższa niż w Polsce, jednak wyższa niż w województwie wielkopolskim. Zmniejszająca się liczba ludności oraz starzenie się społeczeństwa mogą sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.4. Układ drogowy

Układ drogowy powiatu jarocińskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają trzy drogi krajowe: droga krajowa nr 11, nr 12 oraz nr 15.

- Droga krajowa nr 11 łączy Kołobrzeg z Bytomiem. Przecinając powiat jarociński, przebiega przez gminy Jarocin oraz Kotlin.
- Droga krajowa nr 12 prowadzi od granicy z Niemcami w Łęknicy do granicy z Ukrainą w Dorohusku - Berdyszczach. Przecinając powiat jarociński, przebiega przez gminy Jaraczewo, Jarocin oraz Kotlin.
- Droga krajowa nr 15 łączy Trzebnicę z Ostródą. Na terenie powiatu przebiega przez gminę Jarocin.

Na terenie powiatu jarocińskiego znajduje się jedna droga wojewódzka nr 443, która prowadzi z Jarocina do Tuliszkowa w powiecie tureckim. Na terenie powiatu przebiega przez gminę Jarocin oraz Żerków.

Uzupełnieniem sieci powiatu jarocińskiego są drogi powiatowe oraz gminne.

2.5. Układ kolejowy

Przez powiat jarociński przebiegają 4 linie kolejowe: nr 272, nr 281, nr 360 oraz nr 369. Zarządcami wszystkich linii jest PKP PLK S.A.

- Linia kolejowa nr 272 - linia łącząca stacje Kluczbork i Poznań Główny. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie jarocińskim to:

Mieszków, Jarocin, Witaszyce oraz Kotlin. Na terenie powiatu jarocińskiego linia jest dwutorowa oraz zelektryfikowana.

- Linia kolejowa nr 281 - łączy stacje Oleśnica oraz Chojnice. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie jarocińskim to: Żerków, Radlin Wielkopolski, Jarocin oraz Golina. Na terenie powiatu jarocińskiego linia jest zelektryfikowana. Odcinek między Goliną a Jarocinem jest jednotorowy, natomiast odcinek między Jarocinem a Żerkowem to odcinek dwutorowy.
- Linia kolejowa nr 360 - łączy stacje Jarocin oraz Kąkolewo. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie jarocińskim to: Wojciechowo, Łobzowiec, Góra, Brzostów Wielkopolski. Na terenie powiatu linia jest jednotorowa i nieelektryfikowana.
- Linia kolejowa nr 369 - łączy stacje Mieszków oraz Czempin. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie jarocińskim to: Panienka oraz Mieszków. Na terenie powiatu linia jest jednotorowa i nieelektryfikowana.

3. Sieć komunikacyjna



3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Na system komunikacyjny na obszarze powiatu jarocińskiego składają się przewozy, dla których organizatorem, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jest Starosta Jarociński (powiatowe przewozy pasażerskie) oraz pozostałe przewozy, dla których organizatorami są burmistrzowie, wójtowie, marszałkowie oraz minister właściwy do spraw transportu.

3.1.1. Niepowiatowe przewozy pasażerskie

Zgodnie z opisem w punkcie 2.5 przez powiat jarociński przebiega kilka linii kolejowych. Obecnie jest na nich prowadzony ruch pasażerski organizowany przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego (pociągi regionalne) oraz przez ministra właściwego do spraw transportu (pociągi dalekobieżne). Zgodnie z rozkładem jazdy na okres 18.10.-12.12.2015 operatorami są:

- PKP Intercity SA;
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Pierwsza z wymienionych spółek oferuje pociągi kategorii TLK, którymi można bezpośrednio dotrzeć do Katowic, Krakowa, Rzeszowa, Przemyśla, Poznania, Bydgoszczy, Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia. Jedynym postojem handlowym tych pociągów na obszarze powiatu jest stacja Jarocin.

Pociągi spółki Przewozy Regionalne zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej trasie. Bezpośrednie połączenia łączą powiat jarociński z Poznaniem, Łodzią, Ostrowem Wielkopolskim, Kluczborkiem, Kępem, Krotoszynem, a w wybrane dni również z Wrocławiem.

Dostępne przewozy autobusowe dzielą się na przewozy o charakterze użyteczności publicznej - tj. komunikację miejską i podmiejską obsługiwaną przez Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., organizowaną przez Burmistrza Jarocina (w tym na podstawie porozumień międzygminnych), oraz komunikację komercyjną, wykonywaną z inicjatywy i na ryzyko przewoźników, na podstawie zezwoleń.

3.1.2. Powiatowe przewozy pasażerskie

Wszystkie wykonywane obecnie przewozy powiatowe to przewozy komercyjne (funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę). Przewoźnicy wykonujący regularny przewóz osób to Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., Usługi Transportowe Roman Grzelak i Usługi Transportowe Eugeniusz Grzelak. Wykaz zezwoleń znajduje się w poniższej tabeli. Sieć komunikacyjną przedstawiono również na mapie.

Tabela 3. Wykaz aktualnych linii powiatowych

Linia	Właściciel	Trasa	Długość (km)	Liczba przystanków
1	Usługi Transportowe Grzelak Eugeniusz	Jarocin - Dobieszczyzna - Żerniki - Jarocin	64,0	7
2	Usługi Transportowe Grzelak Eugeniusz	Jarocin - Śmiełów - Szczonów - Komorze - Jarocin	63,0	8
3	Usługi Transportowe Grzelak Eugeniusz	Śmiełów - Jarocin	24,0	3
4	Usługi Transportowe Grzelak Roman	Jarocin - Łobez - Niedźwiady przez Bielejewo	35,0	15
5	Usługi Transportowe Grzelak Roman	Jarocin - Nosków - Rusko	34,0	4
6	Usługi Transportowe Grzelak Roman	Jarocin - Łobez - Jaraczewo - Gola wieś	18,0	2
7	Usługi Transportowe Grzelak Roman	Jarocin - Łobzowiec - Strzyżewko - Parzęczew - Nosków - Jarocin	49,0	1
8	Usługi Transportowe Grzelak Roman	Jarocin - Nosków - Parzęczew - Rusko - Strzyżewko - Jaraczewo	35,0	12
9	Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Jarocin - Chrzan - Bieździałów - Jarocin	21,8	7
10	Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Jarocin - Łuszczanów - Żerków - Łuszczanów - Jarocin	16,7	4
11	Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Jarocin - Jaraczewo - Jarocin	18,0	3
12	Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Jarocin - Nosków - Rusko	13,8	4
13	Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Jarocin - Sławoszew - Jarocin	35,8	1
14	Jarocińskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Jarocin - Sławoszew - Tarce - Jarocin	38,3	1

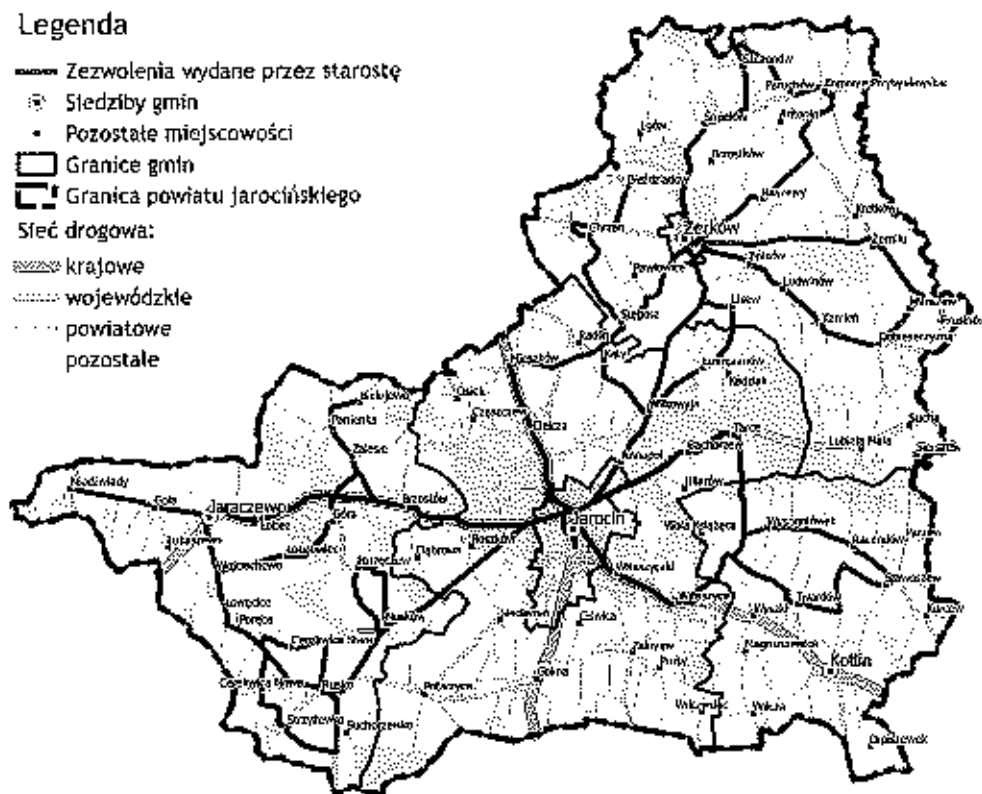
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa

Obecna sieć komunikacyjna powiat jarociński

2 0 2 4 km

Legenda

- Zezwolenia wydane przez starostę
- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granice gmin
- Granica powiatu jarocińskiego
- Sieć drogowa:
 - krajowe
 - wojewódzkie
 - powiatowe
 - pozostałe



Mapa 2. Obecna sieć komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa

3.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat jarociński planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat jarociński jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań

zagospodarowania przestrzennego. Czynniki wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu jarocińskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczanie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy - połączenia łączące siedziby gmin z miastem Jarocin;
- wariant uzupełniający I - połączenia uwzględniające obecne potrzeby mieszkańców (wariant uwzględnia obecnie funkcjonujące linie);
- wariant uzupełniający II - połączenia, które pozwalają łączyć Jarocin z sąsiednimi powiatami.

Sieć podstawowa ma za zadanie połączyć wszystkie siedziby gmin powiatu z siedzibą powiatu. Poszczególne linie mogą nie zostać utworzone przez powiat w przypadku, gdy ich obsługa zostanie zapewniona przez linie wojewódzkie lub przewozy komercyjne. Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące wariantu podstawowego sieci komunikacyjnej. W ostatnich trzech kolumnach znajduje się minimalna (gwarantowana) liczba kursów, która w ramach potrzeb i możliwości może być rozszerzana. Nazewnictwo linii składa się z litery 'P' oznaczającej linie powiatowe oraz liczb w zakresie od 60 dla linii kursujących w kierunku gminy Kotlin, od 70 w kierunku gminy Żerków i od 80 w kierunku gminy Jaraczewo. Zakres ten nie jest obecnie wykorzystywany na obszarze powiatu jarocińskiego.

Tabela 4. Linie komunikacyjne - wariant podstawowy

Linia	Przebieg	Liczba kursów w tygodniu	Liczba kursów w tygodniu	Liczba kursów w tygodniu	Liczba kursów w tygodniu
P60	Jarocin - Witaszyce - Wyszki - Magnuszewice - Kotlin	15	14	6	4
P70	Jarocin - Annapol - Wilkowyja - Żerków	14	14	6	4
P80	Jarocin - Brzostów - Łobez - Jaraczewo	14	14	6	4

Źródło: opracowanie własne

Wariant uzupełniający jest rozwinięciem podstawowego o linie obsługujące obszar gmin. Będą uruchamiane opcjonalnie (jeśli zanikną obecne przewozy komercyjne), w ramach potrzeb mieszkańców i możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych powiatu, we współpracy z gminami. Wykaz linii w wariantcie uzupełniającym, wraz z minimalną liczbą kursów, zawiera poniższa tabela.

Tabela 5. Linie komunikacyjne - wariant uzupełniający I

Lp. linii	Opis linii	Długość linii (km)	Liczba przystanków		
			Stacja	Przystanek	Przystanek
101	Jarocin - Bachorzew - Tarce - Wysogotówek - Racenów - Sławoszew - Twardów - Witaszyce - Witaszyczki - Jarocin	38	2	0	0
102	Jarocin - Witaszyczki - Witaszyce - Twardów - Sławoszew - Racenów - Wysogotówek - Witaszyce - Witaszyczki - Jarocin	35	2	0	0
103	Jarocin - Witaszyczki - Witaszyce - Wyszki - Magnuszewice - Kotlin - Wilcza	21	14	6	4
104	Jarocin - Annapol - Wilkowyja - Żerków	14	10	4	2
105	Jarocin - Annapol - Wilkowyja - Łuszczanów - Lisew - Żerków - Lgów - Śmielów - Szczonów - Paruchów - Komorze Przyb. - Raszewy - Żerków - Lisew - Łuszczanów - Wilkowyja - Annapol - Jarocin	65	8	3	2
106	Jarocin - Cielcza - Mieszków - Stęgosz - Żerków	17	2	0	0
107	Jarocin - Annapol - Wilkowyja - Kąty - Stęgosz - Chrzan - Bieździadów	22	6	2	2
108	Jarocin - Annapol - Wilkowyja - Żerków - Żerniki - Kretków - Żerniki - Mniszew - Dobieszczyzna - Kamień - Ludwinów - Żółków - Żerków - Wilkowyja - Annapol - Jarocin	57	4	3	2
109	Jarocin - Brzostów - Łobez - Jaraczewo	14	8	2	2
110	Jarocin - Brzostów - Zalesie - Panienka - Bielejewo - Panienka - Zalesie - Łobez - Jaraczewo - Gola - Niedźwiady	35	8	4	2
111	Jarocin - Brzostów - Góra - Łobzowiec - Wojciechowo - Jaraczewo	20	4	2	2
112	Jarocin - Nosków - Parzęczew - Nosków - Rusko - Strzyżewo - Cerekwica Nowa - Łowęcice - Wojciechowo - Jaraczewo	35	4	2	2
113	Jarocin - Nosków - Rusko - Cerekwica Stara - Rusko - Nosków - Jarocin	34	3	0	0

Źródło: opracowanie własne

W wariantcie uzupełniającym II linie komunikacyjne zapewniające zaspokojenie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego, powiat jarociński może nie być jedynym organizatorem tych połączeń (może też nie być nim w ogóle), będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową. Powiat jarociński rozważy możliwość zawierania porozumień międzypowiatowych.

Głównym, naturalnym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest miasto Jarocin. W stolicy powiatu ogniskują się cele podróży (generatory ruchu) oraz spotykają się wszystkie linie komunikacyjne sieci powiatowej.

Powiat jarociński nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów - Marszałka Województwa Wielkopolskiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 13.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jarocińskiego



4.1. Generatory ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

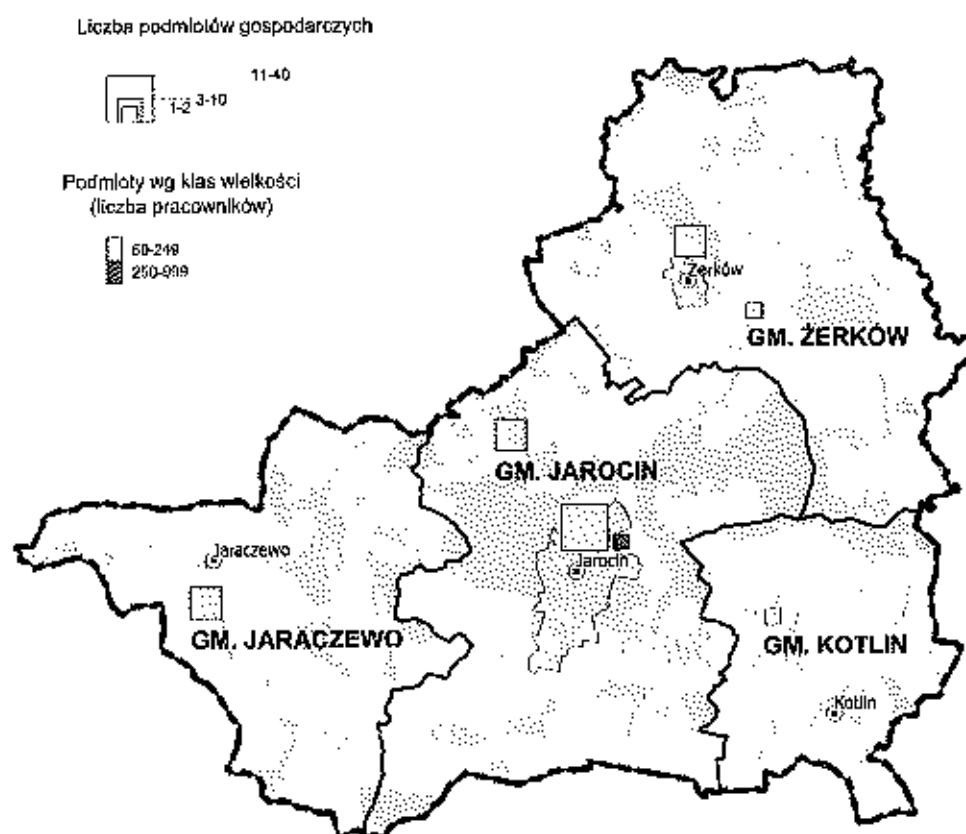
Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz inne instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1. Zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom - praca - dom w godzinach szczytu. Rozmieszczenie największych zakładów pracy w gminach powiatu jarocińskiego (z uwzględnieniem odrębności miast Jarocina i Żerkowa) zostało przedstawione na poniższej mapie.



Mapa 3. Rozmieszczenie zakładów pracy w powiecie jarocińskim
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dojazdy do pracy zostały również opisane w rozdziale 4.2.

4.1.2. Oświata

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom - nauka - dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie jarocińskim

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Zespół Szkół Ogólnokształcących w Jarocinie	ul. Tadeusza Kościuszki 31, 63-200 Jarocin
2	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 w Jarocinie	ul. Franciszkańska 1, 63-200 Jarocin
3	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 w Jarocinie	ul. Franciszkańska 2, 63-200 Jarocin

4	Zespół Szkół Przyrodniczo - Biznesowych w Tarcach	Tarce 19, 63-200 Jarocin
5	Zespół Szkół Specjalnych	ul. Szubianki 21, 63-200 Jarocin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jarocinie

W poniższej tabeli przedstawiono liczby dojeżdżających uczniów do szkół z poszczególnych gmin powiatu jarocińskiego oraz z poza powiatu.

Tabela 7. Dojazdy do szkół uczniów z poszczególnych gmin

Gmina	Zespół Szkół Ponadgimnazjalny nr 1 w Jarocinie	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 w Jarocinie	Zespół Szkół Specjalnych	Zespół Szkół Ogólnokształcących w Jarocinie	Zespół Szkół Przyrodniczo- Biznesowych w Tarcach
Jarocin	92	140	24	23	
Żelazów	33	74	10	27	
Żelazów	115	192	13	50	
Żelazów	59	83	33	25	3
Żelazów	20	33		35	
Żelazów		25			
Żelazów	4	22		5	
Żelazów	28	21		7	6
Żelazów	9	18		12	
Żelazów	7	14		11	
Żelazów	4	9			
Żelazów	3	8		5	
Żelazów	1	5	9		2
Żelazów		4			
Żelazów		3			
Żelazów		2			
Żelazów		2			
Żelazów		1			
Żelazów		1			
Żelazów		1			
Żelazów		1			
Żelazów	1				
Żelazów	1				

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez powiat jarociński

Najwięcej dojeżdżających uczniów do szkół znajdujących się w gminie Jarocin dojeżdża z gminy Żerków - 370 uczniów. Z gminy Jaraczewo dojeżdża 279 uczniów, zaś z gminy Kotlin dojeżdża 144 uczniów. Największa liczba uczniów dojeżdżających z poza powiatu dojeżdża z gminy Nowe Miasto - 203 uczniów.

4.1.3. Instytucje publiczne, szpitale

Jedną z grup generujących ruch są szpitale, urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu jarocińskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie jarocińskim

L.p.	Nazwa urzędu	Adres
1	Starostwo Powiatowe w Jarocinie	ul. Zaciszna 2, 63-200 Jarocin
2	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Zacisza 2, 63-200 Jarocin
3	Dom Pomocy Społecznej	Zakrzew 52, 63-230 Witaszyce
4	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Szubianki 21, 63-200 Jarocin
5	Komenda Powiatowa Policji w Jarocinie	ul. Tadeusza Kościuszki 29, 63-200 Jarocin
6	Szpital Powiatowy w Jarocinie	ul. Szpitalna 1, 63-200 Jarocin
7	Sąd Rejonowy w Jarocinie	ul. Al. Niepodległości 15, 63-200 Jarocin
8	Prokuratura Rejonowa w Jarocinie	ul. Al. Niepodległości 19, 63-200 Jarocin
9	Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Jarocinie	ul. Kościuszki 16a, 63-200 Jarocin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jarocinie

4.1.4. Pozostałe

Do pozostałych generatorów ruchu należy zaliczyć obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 9. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie jarocińskim

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Jarocin Sport Sp. z o.o. (Aquapark, boiska piłkarskie, stadion lekkoatletyczny itp.)	ul. Sportowa 6, 63-200 Jarocin
2	Ośrodek Kultury i Rekreacji „Mickiewiczowskie Centrum Turystyczne” w Żerkowie	ul. Jarocińska 35, 63-210 Żerków
3	Kino „Echo” w Jarocinie	ul. Gołębia 1, 63-200 Jarocin

Źródło: opracowanie własne

4.2. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu jarocińskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu jarocińskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pod nazwą „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

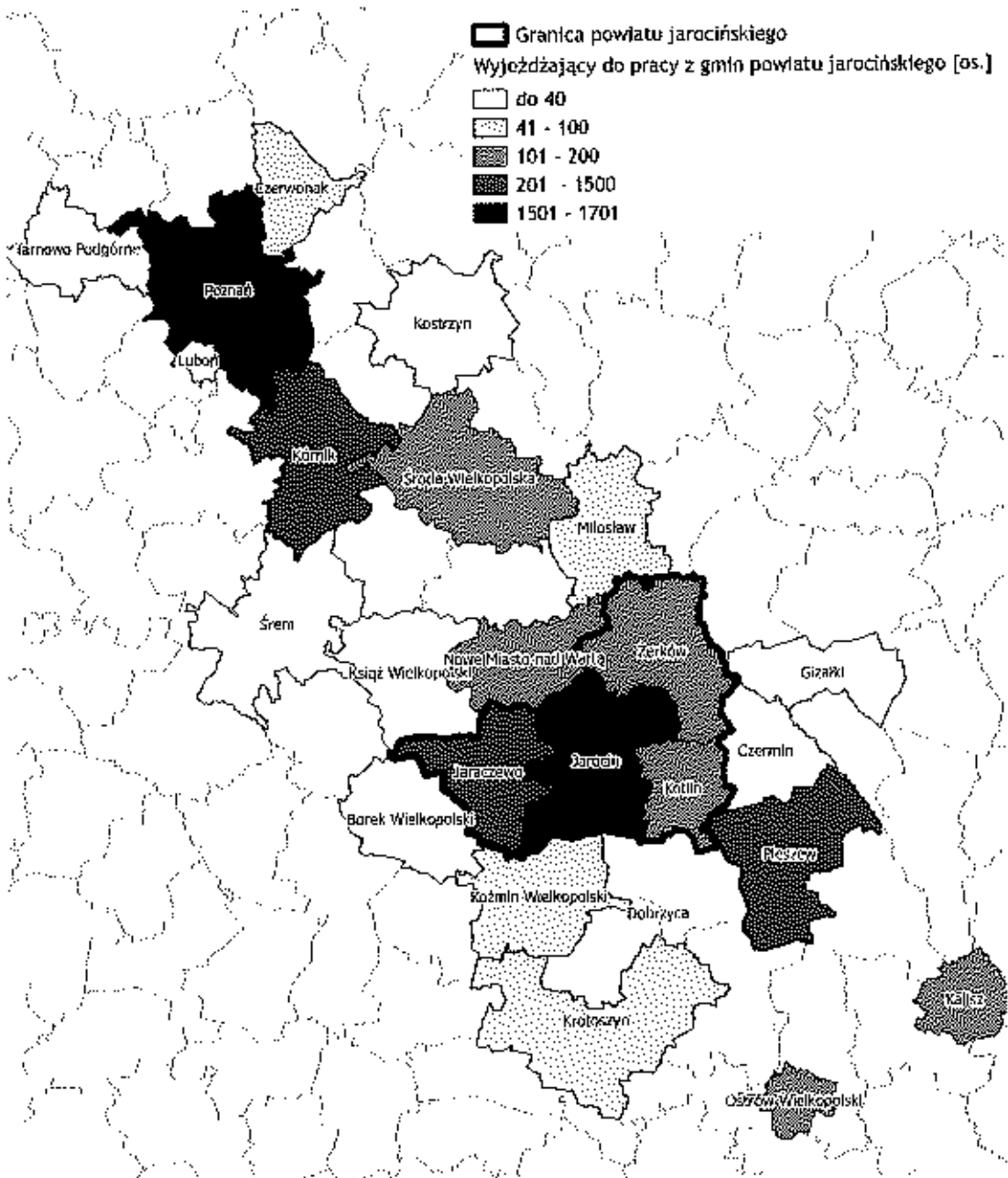
Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

W poniższej tabeli przedstawiono kierunki dojazdów (liczba osób dojeżdżających poza gminę zamieszkania) mieszkańców gmin powiatu jarocińskiego do miejsc pracy w powiecie jarocińskim. Dalej, na mapie, przedstawiono kierunki dojazdów mieszkańców gmin powiatu jarocińskiego do miejsc pracy zlokalizowanych w okolicy.

Tabela 10. Mieszkańcy gmin powiatu jarocińskiego dojeżdżający do pracy do innej gminy powiatu jarocińskiego [liczba osób]

Gmina zamieszkania	Dojazd do miejsc pracy w powiecie jarocińskim	Dojazd do miejsc pracy w powiecie jarocińskim	Dojazd do miejsc pracy w powiecie jarocińskim	Dojazd do miejsc pracy w powiecie jarocińskim
Jarocin	x	188	13	10
Łęka	488	x	439	609
Łęka	28	153	x	17
Łęka		157	10	x

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu „Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011”, GUS, Warszawa 2014



Mapa 4. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu jarocińskiego poza gminę zamieszkania
Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny
Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

4.3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych - podsumowanie

Potrzeby przewozowe nie występują samoczynnie, a jako potrzeby wtórne - wynikająca z konieczności dojechania do miejsca pracy, nauki, ośrodka zdrowia czy wypoczynku. W przypadku mieszkańców powiatu jarocińskiego najwięcej generatorów ruchu powiatowego znajduje się w siedzibie powiatu - Jarocinie.

Niezmiennie jednak najwięcej podróży odbywa się w granicach jednej gminy, bez przekraczania jej granicy. Uwagę zwraca również znaczny ruch o charakterze wojewódzkim generowany przez mieszkańców powiatu jarocińskiego, pokazany w rozdziale 4.2. Dla nich, jeśli korzystają z transportu zbiorowego, w ramach powiatu najistotniejsze jest dotarcie do przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego, czyli przede wszystkim do sieci kolejowej.

Obecnie do roku 2020 prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego i utrzymanie przez przewoźników zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Przewozy realizowane na zasadach komercyjnych będą organizowane na liniach rentownych oraz będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców obszarów, przez który będą przebiegać ww. przewozy.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1. Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat jarociński jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych oraz spółkę gminną Jarocińskie Linie Autobusowe sp. z o.o., działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat jarociński będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat jarociński powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat jarociński opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu jarocińskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat jarociński środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu jarocińskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat jarociński nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy

ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe natężenia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu jarocińskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do miasta Jarocin.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, że planowane linie o charakterze użyteczności publicznej będą pozwalały uzyskać zysk operatorom.

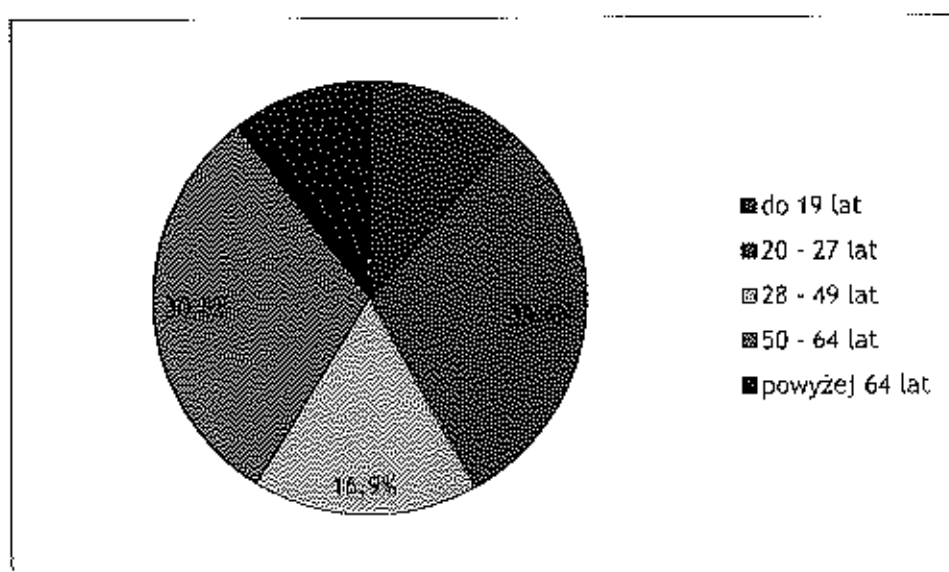
6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu



Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu jarocińskiego zostały przeprowadzone w październiku 2015 r. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu zostały zbadane poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego. Ankiety były przeprowadzane głównie przy przystankach oraz potencjalnych generatorach ruchu. Niniejszy rozdział został opracowany na podstawie tego badania.

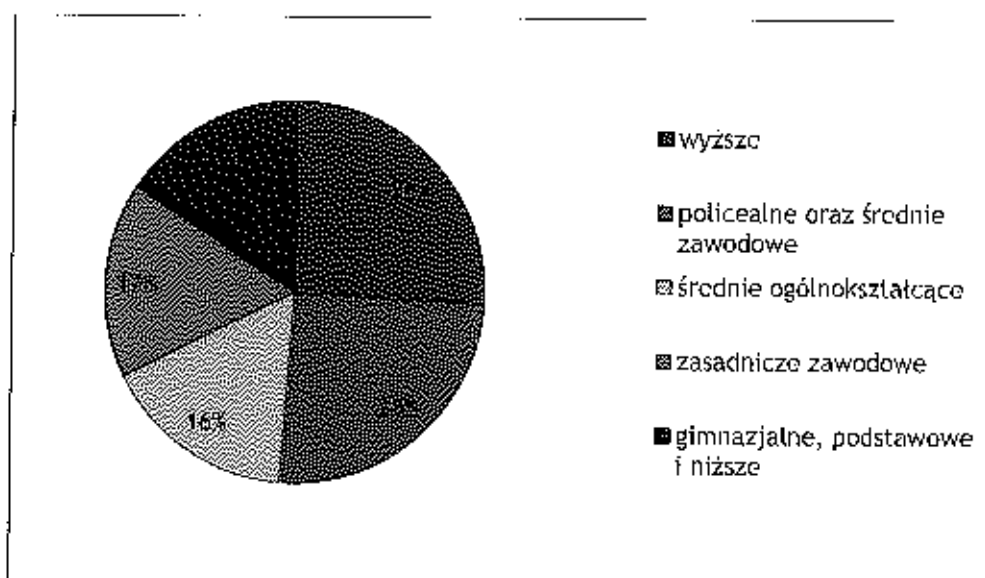
6.1. Metryka respondentów

Spośród przebadanej grupy respondentów, udział kobiet stanowił 53,2%, zaś udział mężczyzn to 46,8%. Podział ankietowanych ze względu na wiek przedstawia poniższy wykres.



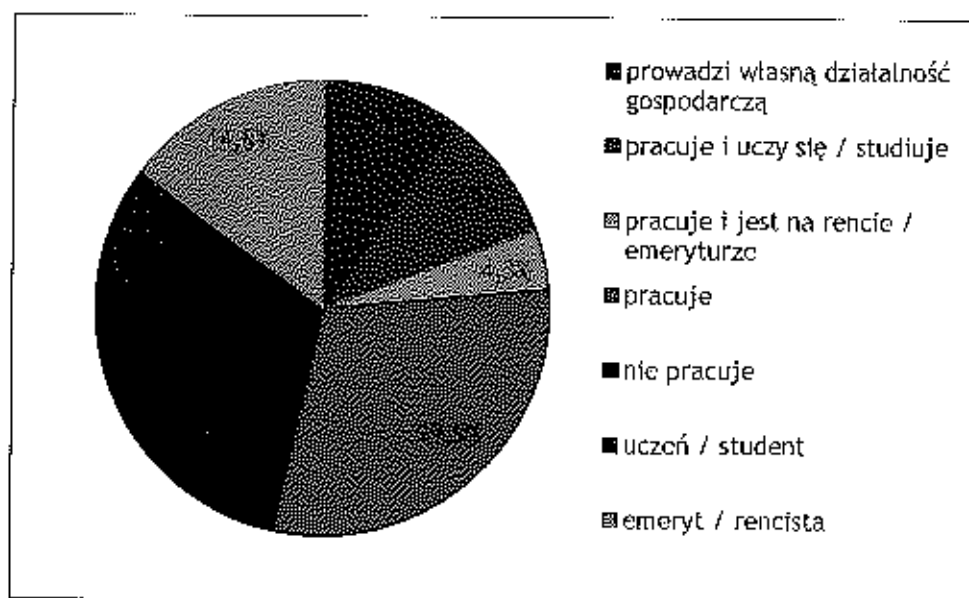
Wykres 7. Podział respondentów ze względu na wiek
Źródło: opracowanie własne

Z kolei na następnym wykresie przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.



Wykres 8. Podział respondentów ze względu na wykształcenie
Źródło: opracowanie własne

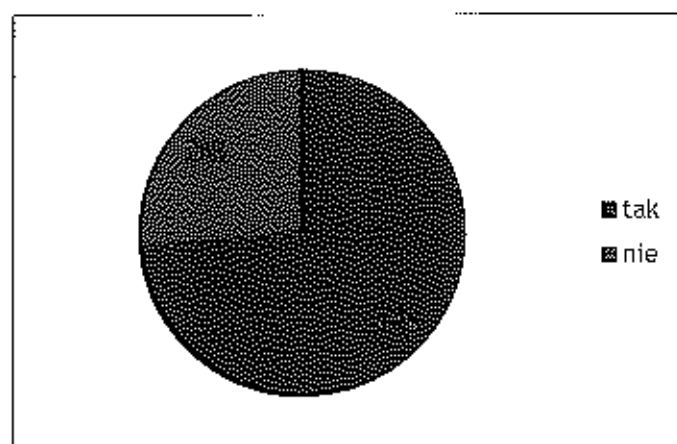
Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową zaprezentowano na kolejnym wykresie.



Wykres 9. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową
Źródło: opracowanie własne

6.2. Wyniki badań

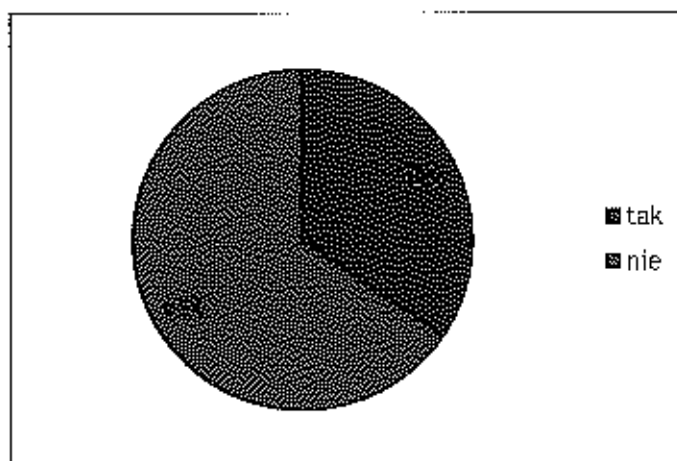
W pierwszym pytaniu ankietowani byli proszeni o określenie, czy posiadają prawo jazdy. Rozkład odpowiedzi został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres 10. Czy posiada Pan/i prawo jazdy?
Źródło: opracowanie własne

74% ankietowanych zadeklarowało posiadanie prawa jazdy.

W drugim pytaniu ankietowani byli pytani, czy posiadają do samodzielnej, codziennej dyspozycji samochód. Rozkład odpowiedzi na to pytanie przedstawia poniższy wykres.

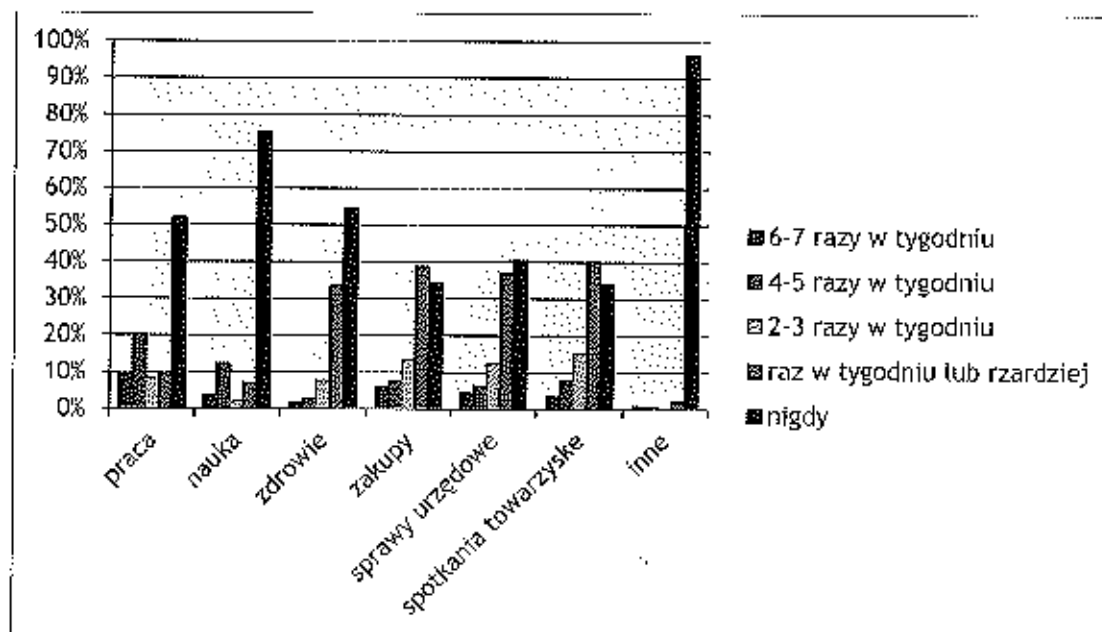


Wykres 11. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?
Źródło: opracowanie własne

35% ankietowanych posiada samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji.

W pytaniu trzecim ankietowani byli pytani, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, ale w obrębie powiatu jarocińskiego, w celach taki jak praca, nauka,

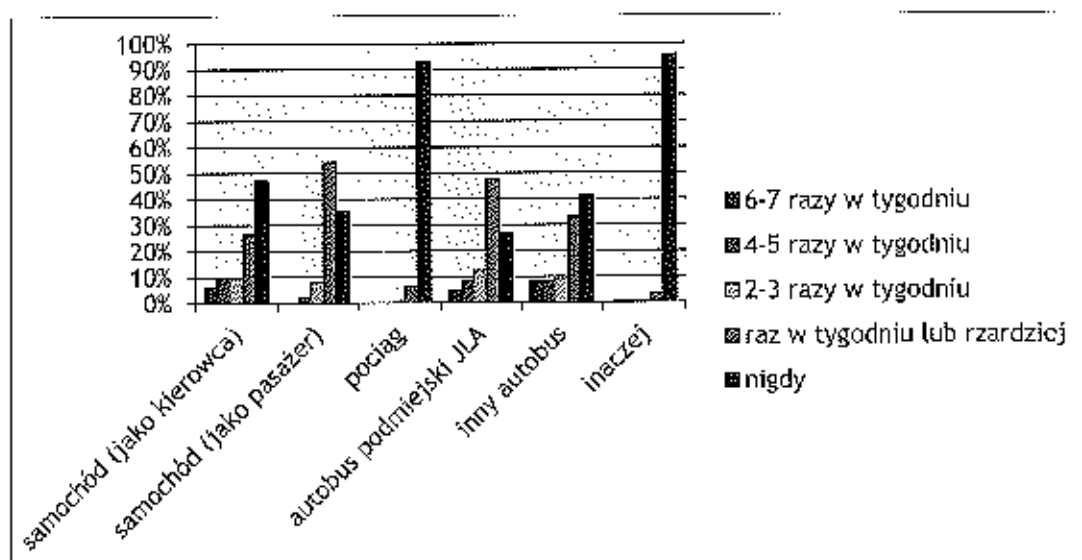
zdrowie, zakupy, sprawy urzędowe, spotkania towarzyskie i inne. Uzyskane odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 12. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu jarocińskiego, w poniższych celach
Źródło: opracowanie własne

Uzyskane wyniki pokazują, że główną motywacją częstych podróży powiatowych jest praca, a w drugiej kolejności nauka. Są to podróże cykliczne, najczęściej w godzinach szczytów przewozowych. Zdecydowana większość mieszkańców jednak nie odbywa częstych podróży poza swoją gminę. Podróże sporadyczne generują takie motywacje jak zdrowie, zakupy, sprawy urzędowe czy spotkania towarzyskie. Te najczęściej odbywają się poza szczytami komunikacyjnymi.

W pytaniu czwartym ankietowani udzielali odpowiedzi na pytanie, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, ale w obrębie powiatu jarocińskiego, przy wykorzystaniu środków transportu takich jak samochód (jako kierowca), samochód (jako pasażer), pociąg, autobus podmiejski Jarocińskich Linii Autobusowych oraz inny autobus. Ankietowani mogli również udzielić odpowiedzi „inaczej”.



Wykres 13. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu jarocińskiego, korzystając z poniższych środków transportu

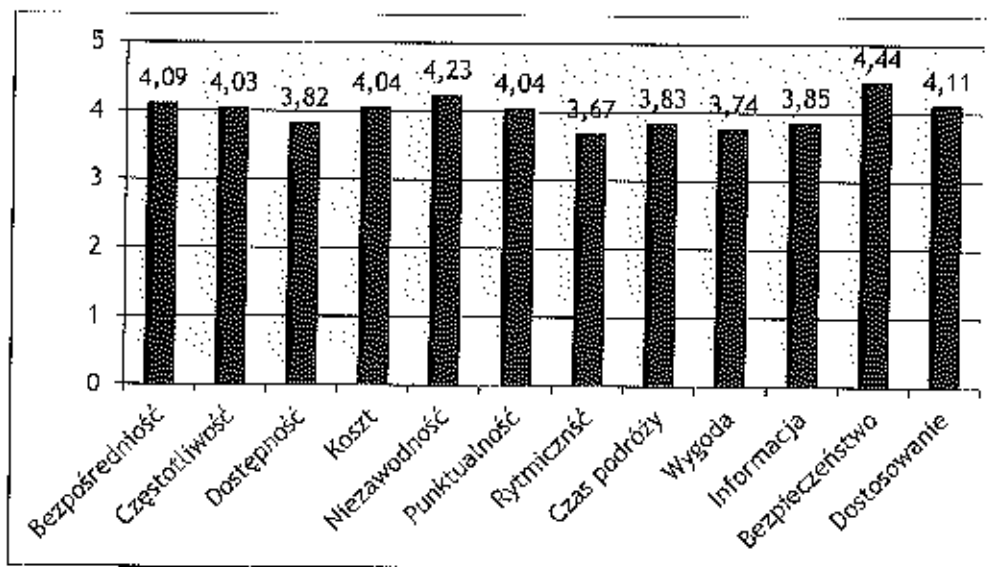
Źródło: opracowanie własne

Częste podróże powiatowe odbywane są w porównywalnym stopniu prywatnymi samochodami i autobusami komunikacji zbiorowej, należy jednak pamiętać, że niewielki odsetek mieszkańców odbywa częste podróże powiatowe. Podobnie w przypadku podróży sporadycznych wybierane są w podobnym stopniu różne środki transportu. Wyjątkiem jest kolej, która praktycznie nie jest wykorzystywana do tego typu podróży. Wynika to z niedostawiania sieci i oferty kolejowej do potrzeb przewozów powiatowych.

Piąte pytanie dotyczyło istotności poniższych postulatów transportowych:

- bezpośredniość - możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się;
- częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami;
- dostępność - odległość z/do przystanku;
- koszt - wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność - pewność dojechania do celu;
- punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku;
- czas podróży - całkowity czas przemieszczenia się do celu;
- wygoda - komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku;
- informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo - zarówno w pojeździe jak i podczas oczekiwania na przystanku;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

Ankietowani oceniali w skali 1-5, gdzie 1 oznacza nieistotny a 5 bardzo istotny. Wyniki zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 14. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych. W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny
Źródło: opracowanie własne

Najistotniejszym postulatem wskazanym przez ankietowanych jest bezpieczeństwo. Postulat ten otrzymał średnią ocen 4,44. Na kolejnych miejscach znalazły się: niezawodność (4,23), dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych (4,11), oraz bezpośredniość (4,09). Najmniej istotne w ocenie ankietowanych są rytmiczność (3,67), wygoda (3,74) oraz dostępność (3,82).

Uwagę zwraca wyższy wynik niezawodności i punktualności niż czasu podróży. Oznacza to, że pasażerowie mogą zgodzić się na dłuższą podróż pod warunkiem, że zawsze ich podróż będzie przewidywalna i skuteczna. Istotne jest również odniesienie poszczególnych wyników do rezultatu postulatu „koszt”. Według deklaracji ankietowanych są oni w stanie zapłacić więcej za bezpieczeństwo, niezawodność, bezpośredniość i punktualność, jednak już nie za rytmiczność, wygodę i czas podróży.

7. Zasady organizacji rynku przewozów



7.1. Powiat jarociński jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu jarocińskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub 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 liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat jarociński rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:

- o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
- o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operatora będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2. niniejszego planu.

7.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat jarociński

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu jarocińskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez różne podmioty, taki system prawny utrudnia wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

7.4. Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat jarociński, organizator w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie jarocińskim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalonymi, i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



8.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 11. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróży.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zastępowanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na zadanie: tworzenie przystanków piesznych w sąsiedztwie przystanków, tworzenie progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wystużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględnienie rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organu zarządcy.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągłe podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zastrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższej obecnie obowiązującej normy spalin - Euro 6, jednak od roku 2018 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 3. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

8.2.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego lub niskopodłogowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózek inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

8.2.3. Planowany standard wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez powiat jarociński.

Tabela 12. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3. Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu jarocińskiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie infrastruktury przystankowej potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier.

Powiat jarociński planuje dostosowywać modernizowane i nowo budowane przystanki komunikacyjne tak, aby charakteryzowały się przede wszystkim:

- utwardzonym, odpowiednio szerokim peronem - ułatwianie wsiadania osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- posiadaniem linii wykonanej z płyt chodnikowych o wyróżniających się względem nawierzchni peronu barwą i fakturą (np. z tzw. guzkami) - postulat ułatwiający korzystanie z przystanków komunikacyjnych osobom niedowidzącym,
- brakiem progów na drodze dojścia - różnice wysokości będą niwelowane rampami.

8.3.3. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat jarociński, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych - powiat jarociński ujednolici standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został minimalny i optymalny standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 13. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

obszar	elementy	standard minimalny	standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka B-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub słupach przy elemencie wizualnym przystankowym	X	X
	Nazwa przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	Określenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na zadanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o Zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odpowiednim znaku D-15 o lub na tablicy informacyjnej	X	X

Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	X	X
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	Lawka	X (wszystkie przystanki wyposażone w ławki)	X (wszystkie przystanki wyposażone w ławki)
	Wiatra przystankowa Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X (nowe i modernizowane przystanki)
Peron	Nawierzchnia peronu	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi Minimum 18 cm	X	X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzikami	X	X
Inne	Stojak rowerowy	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Śmietnik	X	X

Źródło: opracowanie własne

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej



Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest za przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio w mniemaniu pasażerów uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

9.1. Sposób organizacji informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Powiat jarociński nie pełni jednak obecnie funkcji organizatorskich, toteż zastosowanie ma Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej,
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie,

- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat jarociński rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z miastem Jarocin w zakresie zorganizowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów na sieci miejskiej i powiatowej.

9.2. Planowany kształt systemu informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia domniemanej potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 14. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

miejsce publikacji	zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającym pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.

miejsce publikacji	zakres informacji
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku i numer słupka. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> ◦ załaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, ◦ zawierający numer linii komunikacyjnej lub kierunek jazdy autobusów, ◦ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ◦ godziny odjazdów autobusów, ◦ nazwa przewoźnika, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, ◦ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ◦ legenda tłumacząca użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przystankowy	<ul style="list-style-type: none"> • Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat jarociński. • Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu - ułatwienie przesiadek. • Tablica LED ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń
Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

miejsce publikacji	zakres informacji
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none">• Rozkład jazdy w formie planera podróży.• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: Opracowanie własne

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego



Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestję. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Jednym z podstawowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu jarocińskiego powinna być integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe), a z drugiej, z bardziej lokalnym - przewozy wewnątrzgminne. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, taryfy i bilety (jeden bilet na linie różnych organizatorów, proste i przyjazne taryfy), jednolita informacja o wszystkich podsystemach, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów. Wyznaczone węzły przesiadkowe powinny integrować nie tylko transport poziomu powiatowego, ale także ułatwiać interakcje z pozostałymi poziomami.

Węzeł przesiadkowy należy traktować jako miejsce składające się z funkcjonalnego węzła komunikacyjnego oraz towarzyszących mu obiektów usługowych. Koncentracja usług i zabudowy w sąsiedztwie węzłów (głównych stacji) przesiadkowych zachęca ludzi do mieszkania w pobliżu transportu zbiorowego i „otwiera” wiele celów podróży dla tego środka transportu. Ponadto stacja przesiadkowa jest istotnym punktem kontaktu pasażera z systemem transportu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jarocińskiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat jarociński porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1. Zintegrowany system informacji pasażerskiej

Planuje się podjęcie działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji powiatowej i pozostałej, takich jak dworce komunikacji kolejowej i autobusowej. Integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć:

- integracji rozkładów jazdy,
- integracji informacji pasażerskiej.

W przyszłości istnieje możliwość stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze powiatu jarocińskiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności miasta Jarocin, gmin z terenu powiatu, przewoźników komercyjnych oraz pozostałych organizatorów usług transportu użyteczności publicznej.

10.2. Wyposażenie przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków. Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być postrzegany jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych, a pokonanie jezdni powinno być bezpieczne. Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiaty powinny mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiaty powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna lub inne oświetlenie. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek

przeszkód (stupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni (np. rowki i wypustki) wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

11.

Weryfikacja i aktualizacja
planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu
zbiorowego dla powiatu
jarocińskiego



Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji, w wyniku której w ramach potrzeb między innymi zostanie przeprowadzona optymalizacja planowanej sieci użyteczności publicznej.

Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jarocińskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Jarocińskiego.

12. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego



Poniżej przedstawiono planowany zakres działań przewidziany do realizacji przez powiat jarociński.

Tabela 15. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Harmonogram	
Zakres	Termin realizacji
przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	do 1 czerwca 2016 r.
opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji lub przetargu	do 31 sierpnia 2016 r.
przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	do 10 grudnia 2016 r.
przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny oraz planowanych do realizacji w roku następnym rozkładów jazdy	do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)
monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń obsługiwanych przez innych operatorów niż powiatowych	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
weryfikacja zapisów planu	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
przeprowadzenie badań: preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz napełnień pojazdów powiatowej komunikacji zbiorowej	okresowo, nie rzadziej niż raz na pięć lat
integracja transportu gminnego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	do roku 2020

Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono planowany zakres działań przewidziany do realizacji przez powiat jarociński.

Tabela 15. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Harmonogram	
Zakres	Termin realizacji
przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	do 1 czerwca 2016 r.
opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji lub przetargu	do 31 sierpnia 2016 r.
przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	do 10 grudnia 2016 r.
przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny oraz planowanych do realizacji w roku następnym rozkładów jazdy	do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)
monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń obsługiwanych przez innych operatorów niż powiatowych	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
weryfikacja zapisów planu	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
przeprowadzenie badań: preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz napełnień pojazdów powiatowej komunikacji zbiorowej	okresowo, nie rzadziej niż raz na pięć lat
integracja transportu gminnego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	do roku 2020

Źródło: opracowanie własne

13. Część graficzna



14. Spisy map, tabel i wykresów



14.1. Spis map

Mapa 1. Mapa powiatu jarocińskiego	9
Mapa 2. Obecna sieć komunikacji powiatowej	22
Mapa 3. Rozmieszczenie zakładów pracy w powiecie jarocińskim	28
Mapa 4. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu jarocińskiego poza gminę zamieszkania	32

14.2. Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie jarocińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014	11
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie jarocińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014	12
Tabela 3. Wykaz aktualnych linii powiatowych	21
Tabela 4. Linie komunikacyjne - wariant podstawowy	23
Tabela 5. Linie komunikacyjne - wariant uzupełniający I	24
Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie jarocińskim	28
Tabela 7. Dojazdy do szkół uczniów z poszczególnych gmin	29
Tabela 8. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie jarocińskim	30
Tabela 9. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie jarocińskim	30
Tabela 10. Mieszkańcy gmin powiatu jarocińskiego dojeżdżający do pracy do innej gminy powiatu jarocińskiego [liczba osób]	31
Tabela 11. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	49
Tabela 12. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	52
Tabela 13. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych	54
Tabela 14. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji	58
Tabela 15. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu	68

14.3. Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu jarocińskiego w latach 2005 - 2014	12
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie jarocińskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014	13
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie jarocińskim	14

Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie jarocińskim, województwie wielkopolskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014	15
Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu jarocińskiego do roku 2030	16
Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe	16
Wykres 7. Podział respondentów ze względu na wiek	38
Wykres 8. Podział respondentów ze względu na wykształcenie	39
Wykres 9. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	39
Wykres 10. Czy posiada Pan/i prawo jazdy?	40
Wykres 11. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? ..	40
Wykres 12. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu jarocińskiego, w poniższych celach	41
Wykres 13. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu jarocińskiego, korzystając z poniższych środków transportu	42
Wykres 14. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych. W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny	43