



ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

załącznik do
Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

GMINA
PIŁA



GMINA MIEJSKA
W CHODZIEŻY



GMINA
CHODZIEŻ



MIASTO I GMINA
KACZORY



GMINA I MIASTO
KRAJENKA



GMINA
SZYDŁOWO



GMINA
TRZCIANKA



GMINA
UJŚCIE



MIASTO I GMINA
WYSOKA



GMINA
MIASTO ŻŁOTÓW



GMINA
ŻŁOTÓW



Zamawiający:



Gmina Piła
Plac Staszica 10
64-920 Piła

Wykonawca:



Instytut Badawczy IPC sp. z o.o.

ul. A. Ostrowskiego 9
53-238 Wrocław
www.instytut-ipc.pl

w składzie autorskim:

- Małgorzata Wasilewska
- Anna Rutka
- Artur Kotliński
- Maciej Michnej
- Maciej Gabory – kierownik projektu

Wykaz skrótów

SKRÓT	ROZWINIĘCIE
BDL GUS	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
DSDiK	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa
GUS	Główny Urząd Statystyczny
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
SDRR	Średni Dobowy Ruch Roczny w typowe dni robocze
SULP	(ang. Sustainable Urban Logistics Plan) Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej
SUMP, PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Spis treści

Wykaz skrótów	3
1. Wstęp.....	6
2. Analiza dokumentów strategicznych dotyczących mobilności.....	7
2.1. Dokumenty europejskie	7
2.2. Dokumenty krajowe	12
2.3. Dokumenty wojewódzkie i lokalne	16
2.3.1. Dokumenty lokalne	18
3. Uwarunkowania rozwoju mobilności – transportu w MOF Piły.....	20
4. Ocena funkcjonowania systemu transportu z punktu widzenia zrównoważonej mobilności ...	22
4.1. Ruch pieszy, w tym osoby z niepełnosprawnościami.....	22
4.2. Transport rowerowy.....	23
4.3. Transport drogowy	26
4.3.1. Transport indywidualny – samochodowy	27
4.3.2. Analiza ruchu samochodowego	29
4.4. Transport zbiorowy	30
4.4.1. Transport autobusowy.....	30
4.4.2. Komunikacja miejska.....	30
4.4.3. Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa	34
5. Transport kolejowy	38
6. Transport lotniczy	42
7. Transport wodny.....	43
8. Transport towarów	44
9. Analiza zachowań transportowych mieszkańców MOF Piły.....	46
9.1. Wstęp, badanie preferencji komunikacyjnych.....	46
9.2. Metryczka	46
9.2.1. Podział respondentów ze względu na płeć.....	46
9.2.2. Wiek respondentów.....	47
9.2.3. Posiadanie dzieci.....	47
9.2.4. Aktywność zawodowa.....	48
9.2.5. Gmina zamieszkania.....	48
9.3. Wyniki badań.....	50

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

9.4.	Podsumowanie badań	68
10.	Analiza SWOT	69
10.1.	Ruch pieszy – analiza SWOT	69
10.2.	Ruch rowerowy – analiza SWOT	70
10.3.	Transport indywidualny – analiza SWOT	71
10.4.	Transport zbiorowy – analiza SWOT	72
10.5.	Transport towarów, transport lotniczy oraz wodny – analiza SWOT	73
10.6.	Podsumowanie analizy SWOT	73
11.	Identyfikacja interesariuszy w aspekcie mobilności	75
12.	Określenie wizji rozwoju	78
13.	Obszary strategiczne i cele	79
14.	Działania	80
15.	Wskaźniki realizacji planu	82
16.	Spis rysunków, tabel, wykresów	83
	Spis rysunków	83
	Spis tabel	83
	Spis wykresów	84

1. Wstęp

Obecnie jednym z największych problemów, z jakimi mierzą się samorządy w Obszarze Funkcjonalnym Piły, jest efektywne planowanie i zarządzanie transportem i mobilnością. Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu wymaga podejmowania ciągłych działań i monitorowania zachowań, preferencji komunikacyjnych oraz oczekiwań wszystkich mieszkańców. Obecnie w MOF najczęściej wybieranym środkiem transportu w podróżach codziennych jest własny samochód. Dlatego w najbliższej przyszłości ważny jest rozwój innych, alternatywnych gałęzi transportu, który można uzyskać między innymi poprzez:

- zmniejszenie zapotrzebowania na wykonywanie podróży dzięki odpowiedniemu, przemyślanemu planowaniu przestrzennemu,
- rozwój publicznego transportu zbiorowego i dostosowanie go do faktycznych potrzeb transportowych,
- partnerstwo w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w całym MOF,
- rozwój ruchu rowerowego poprzez budowę spójnej sieci dróg rowerowych,
- rozwój mobilności aktywnej,
- edukację i promocję publicznego transportu zbiorowego, transportu rowerowego oraz mobilności aktywnej.

Wskazane działania wpłyną pozytywnie między innymi na:

- poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego,
- obniżenie emisyjności transportu drogowego,
- poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców.

2. Analiza dokumentów strategicznych dotyczących mobilności

Dotychczas opublikowane i obowiązujące dokumenty formalno-instytucjonalne na poziomie lokalnym i regionalnym nie odnoszą się wprost do metodologii planowania zrównoważonej mobilności, a w szczególności nie zawierają one wytycznych i uwarunkowań odnoszących się do unijnych ram dot. planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP). Wynika to z faktu opracowania większości strategii rozwoju gmin, planów transportowych, itp. dokumentów jeszcze przed pojawieniem się koncepcji zrównoważonej mobilności. W niniejszym rozdziale dokonano syntetycznej analizy dokumentów planistycznych o charakterze europejskim, krajowym oraz lokalnym w kontekście zawartych zapisów mogących stanowić pomocnicze uwarunkowania do planowania mobilności zrównoważonej na terenie MOF.

2.1. Dokumenty europejskie

Dokumenty europejskie zawierają postulaty, kierunki działań oraz strategie odnoszące się do zrównoważonego transportu i mobilności miejskiej. Dokumenty te odnoszą się wprost do metodologii Planowania Zrównoważonej Mobilności i poruszają najważniejsze obszary zrównoważonego transportu. Do kluczowych (i aktualnych) europejskich dokumentów i strategii, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu

W marcu 2011 roku Komisja Europejska opublikowała *Białą Księgę Transportu Mapę drogową do jednolitego europejskiego obszaru transportu – w sprawie osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu*. *Biała Księga Transportu* proponuje badanie możliwości podejmowania strategii mobilności w odniesieniu do miast o określonej wielkości, zgodnie z krajowymi standardami opartymi na wytycznych UE. *Biała Księga* jako dokument źródłowy koncepcji SUMP określa podstawowe uwarunkowania tworzenia wizji i celów formułowanych w procesie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM).

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

Zgodnie z zapisami *Planu* „Odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych, regionalnych i krajowych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę i prawodawstwo”. Dokument ten w kontekście planowania zrównoważonej mobilności zwraca uwagę na korzyści, które może przynieść współpraca we wspieraniu działań na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym oraz podejście oparte na partnerstwie, przy jednoczesnym pełnym poszanowaniu różnorodnych kompetencji i obowiązków wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju

Proponowane działania koncentrują się wokół sześciu tematów odpowiadających głównym przesłaniom wyłonionym w wyniku konsultacji dotyczących zielonej księgi. Zostaną one wdrożone w ramach istniejących unijnych programów i instrumentów. Działania są komplementarne i stanowią uzupełnienie innych inicjatyw unijnych.

W opublikowanym w 2009 roku *Planie działania dla zrównoważonego transportu w mieście (Action Plan on Urban Mobility)* Komisja Europejska zwróciła uwagę na potrzebę przyspieszenia działań w zakresie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie poprzez dostarczanie materiałów informacyjnych, promowanie dobrych praktyk, określanie poziomów odniesienia i wspieranie działań edukacyjnych wśród branżystów. Plany zrównoważonego transportu miejskiego są wspierane przez unijnych ministrów ds. transportu. Wnioski z ww. *Planu działania* z dnia 24 czerwca 2010 roku stanowią, że Rada Unii Europejskiej „wspiera rozwój planów zrównoważonego transportu dla miast i obszarów metropolitalnych [...] i zachęca do rozwoju środków motywujących, takich jak pomoc ekspercka, wymiana informacji – dla tworzenia takich strategii”.

Zielona księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

W *Zielonej księdze* w kontekście planów mobilności wskazano, że: „Plany mobilności obejmujące szersze konurbacje, odnoszące się zarówno do transportu osób, jak i towarów w miastach i na ich przedmieściach, także stanowią solidną podstawę efektywnego planowania mobilności w mieście. Zainteresowane strony podkreśliły, że konieczne jest utworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych, aby uprościć tworzenie i wdrażanie tych planów”. W ramach tematycznej strategii dotyczącej środowiska miejskiego zidentyfikowano liczne problemy związane z ochroną środowiska naturalnego, które można rozwiązać poprzez opracowanie i wdrożenie planów zrównoważonego transportu miejskiego.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” COM(2016) 501

Strategia określa działania uwzględniające konieczność utrzymania konkurencyjności Europy i dostosowania do potrzeb w zakresie mobilności osób i przemieszczania towarów. W dokumencie założono przyspieszenie tempa przechodzenia na mobilność niskoemisyjną z uwzględnieniem potrzeb w zakresie mobilności związanych ze sprawnym działaniem rynku wewnętrznego i globalną siecią łączności. Realizacja wskazywanych działań powinna pozwolić na osiągnięcie bardziej efektywnego systemu transportowego, zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii na potrzeby transportu oraz wspieranie efektywności i innowacyjności pojazdów niskoemisyjnych oraz bezemisyjnych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europa w Ruchu – Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich COM(2017) 283

W komunikacie Komisja Europejska przedstawiła program działań, który dotyczy m.in. przyszłości mobilności w Unii Europejskiej. Skoncentrowano się na transporcie drogowym, który odgrywa znaczną rolę. Komunikatowi towarzyszy również szereg wniosków, które dotyczą w szczególności tego sektora

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

i których cele obejmują wspieranie tworzenia infrastruktury pobierania opłat drogowych, stosowania paliw alternatywnych, jakości sieci połączeń, lepszego informowania konsumentów, wzmocnienia rynku wewnętrznego i poprawę warunków pracy w sektorze przewozów drogowych, jak również tworzenia podstaw dla mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład COM(2019) 640

Wyznaczonym celem strategii jest przeobrażenie UE „w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych”.

Strategia obejmuje inicjatywy dotyczące ambitnych celów klimatycznych UE na lata 2030 do 2050, a mianowicie uzyskanie neutralności klimatycznej, czystej oraz przystępnej cenowo energii, przeobrażanie sektora przemysłu w kierunku czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, wykonywanie prac budowlanych i remontowych w sposób umożliwiający oszczędzanie energii i zasobów, osiągnięcie zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska, zachowanie i ochrona różnorodności biologicznej, systemu żywnościowego opartego na zdrowych, sprawiedliwych i przyjaznych środowisku wartościach, zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM(2020) 789

W 2020 roku Komisja Europejska przedstawiła *Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności* wraz z planem działania – 82 inicjatywy. Strategia ta kładzie fundamenty pod to, w jaki sposób system transportowy UE może dokonać ekologicznej i cyfrowej transformacji i stać się bardziej odporny na przyszłe kryzysy. Zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu rezultatem będzie ograniczenie emisji o 90% do 2050 r. dzięki inteligentnemu, konkurencyjnemu, bezpiecznemu, dostępnemu i niedrogemu systemowi transportowemu. *Strategia* wyznacza ambitne cele związane z transformacją transportu:

do 2030 r.:

- na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln zeroemisyjnych samochodów;
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu;
- kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się;
- planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla;
- zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę;
- zeroemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek;

do 2050 r.:

- prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą zeroemisyjne;
- kolejowy ruch towarowy podwoi się;
- w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.

Postawione cele mają być realizowane w kluczowych obszarach, takich jak:

- zrównoważony transport – np. poprzez działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego; na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat;
- innowacje i cyfryzacja – poprzez urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu; na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i zapewnienie możliwości płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów;
- odporność – np. poprzez urzeczywistnienie sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich; na przykład przez zapewnienie, aby nowy transport był przystępny cenowo i dostępny we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, jak również zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników.

Realizacja ww. celów wymaga fundamentalnej transformacji całego sektora transportowego w UE, także w ujęciu lokalnym i regionalnym.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – „Gotowi na 55”: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej COM(2021) 550

Komunikat Komisji Europejskiej „Gotowi na 55” (COM/2021/550) odnosi się do Europejskiego Zielonego Ładu i związanych z nim celów klimatycznych. Nazwa „Gotowi na 55” odnosi się do celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do roku 2030 w porównaniu z poziomami z 1990 roku.

Ten komunikat jest kluczowym elementem strategii UE mającej na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do roku 2050. W dokumencie określa się środki i cele, które mają być osiągnięte w ramach tego planu. Komisja Europejska wskazuje na konieczność przyspieszenia działań w zakresie energetyki, transportu, przemysłu oraz innych sektorów gospodarki, aby zredukować emisje gazów cieplarnianych i przystosować się do zmian klimatycznych.

Dokument ten jest ważnym krokiem w kierunku zrównoważonej transformacji gospodarczej w Unii Europejskiej, mającej na celu ochronę środowiska naturalnego i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym.

Główne założenia komunikatu „Gotowi na 55” są następujące:

- Transformacja sprawiedliwa społecznie – rozwiązanie problemu nierówności i ubóstwa energetycznego w ramach działań w dziedzinie klimatu.
- Konkurencyjna transformacja – nowe możliwości za sprawą zmian przemysłowych i sektorowych.
- Transformacja przemysłowa i ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych.
- Bardziej ekologiczna mobilność i bardziej ekologiczne paliwa transportowe.
- Energia.
- Transformacja ekologiczna: ochrona przyrody i zwiększenie naturalnego pochtaniania w UE.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Te główne założenia mają na celu stworzenie ram działania, które pozwolą Unii Europejskiej osiągnąć ambitne cele klimatyczne i przyczynić się do globalnego wysiłku w zakresie walki ze zmianami klimatycznymi.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Nowe unijne ramy mobilności miejskiej COM(2021) 811

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej zakładają przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską, która wymaga wyraźnego skupienia się na mobilności aktywnej, zbiorowej i współdzielonej opartej na rozwiązaniach niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Dokument podkreśla potrzebę wzmożonych i przyspieszonych działań oraz nowych inwestycji, przy czym wskazuje na konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na transport publiczny, multimodalność i infrastrukturę służącą aktywnej mobilności. Można to osiągnąć poprzez wzmocnienie istniejących narzędzi i uzupełnienie ich o nowe. W oparciu o dogłębną analizę w komunikacie przedstawiono nowe ramy UE dotyczące mobilności miejskiej, które mają wspierać państwa członkowskie, regiony, miasta i inne zainteresowane strony w dokonywaniu niezbędnych transformacji. Dokument wskazuje na następujące obszary:

- Wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T.
- Wzmocnione podejście do planowania zrównoważonej mobilności, planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów zarządzania mobilnością.
- Monitorowanie postępów – wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Atrakcyjne usługi transportu publicznego, wspierane przez podejście multimodalne i cyfryzację.
- Mobilność zdrowsza i bezpieczniejsza: ponowne skoncentrowanie się na chodzeniu pieszo, jeżdżeniu rowerem i mikromobilności.
- Logistyka zeroemisyjnego miejskiego transportu towarowego oraz dostawa na „ostatniej mili”.
- Cyfryzacja, innowacyjność i nowe usługi w zakresie mobilności.
- Zwiększanie świadomości i budowanie zdolności.

W Komunikacie zawarto również wytyczne ramowe dotyczące wypracowania wielopoziomowego, zintegrowanego podejścia do zarządzania mobilnością miejską oraz finansowania początkowego i bieżącego projektów związanych z mobilnością miejską.

2.2. Dokumenty krajowe

Dokumenty obowiązujące na szczeblu krajowym nie odnoszą się wprost do zagadnień planowania zrównoważonej mobilności. Zawarte strategie i kierunki działań odpowiadają potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia i bezpieczeństwa. Do kluczowych dokumentów i strategii na szczeblu krajowym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025

W dokumencie wskazano cele i priorytety dotyczące systemu transportu w wymiarze kraju. Jeden z rozdziałów *Polityki* porusza zagadnienia związane z transportem w miastach. Instrumenty realizacji *Polityki Transportowej Państwa na lata 2006–2025* powinny pokrywać się z zestawem działań PZMM.

Krajowa Polityka Miejska 2030

W dokumencie zawarto rozdziały poświęcone wyzwaniom zapewnienia zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w którym określono najważniejsze kierunki działań na rzecz poprawy sytuacji miast pod kątem zatłoczenia, negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz ukształtowania przestrzeni miejskiej zachęcającej do odbywania podróży pieszych i rowerowych.

Sprecyzowano 8 głównych pakietów działań:

- działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego,
- działania wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego, które proponuje się wprowadzić,
- działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki,
- działania na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego,
- działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych,
- działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu i gazów cieplarnianych) transportu drogowego,
- działania na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności,
- działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

Podobnie jak w wypadku *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* autorzy zauważają negatywne skutki gwałtownego wzrostu motoryzacji. Wśród jego efektów wymieniają m.in. negatywne skutki środowiskowe, pogorszenie jakości życia mieszkańców poprzez wzrost ilości czasu poświęcanego na odbywanie podróży i degradację przestrzeni miejskiej – motoryzacja wypiera inne funkcje ulic i placów. Problemem pozostaje także zwiększający się udział motoryzacji w transporcie osób i ładunków, co prowadzi do nakładania się ruchu tranzytowego na ruch wewnętrzny.

Jak wskazuje KPM, „Pozytywny wpływ na uspokojenie ruchu w obszarach śródmiejskich mają powstające obwodnice miast, które wspomagają wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary śródmiejskie, jednak należy zauważyć, że bez aktywnego zarządzania pozostającą po transycie infrastrukturą drogową w śródmieściach, nie wpłynie to na uspokojenie w nich ruchu samochodowego”. Modernizacja istniejącego układu powinna być spójna z priorytetami miejskiej polityki transportowej i zgodna z zasadami kształtowania przestrzeni publicznej.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Za priorytet *Krajowej Polityki Miejskiej* uznano rozbudowę systemów transportu publicznego, zaś „Zasadniczym wyzwaniem jest poszerzenie palety rozwiązań prawnych na rzecz integracji oraz stabilnego funkcjonowania takich systemów, wśród których priorytetem są wspomniane już kwestie związane z finansowaniem. Funkcjonowanie transportu publicznego na obszarach miejskich jest zadaniem władz samorządowych, głównie gmin. Znaczenie ma jednak koordynująca rola starostów powiatów i marszałków województw, a w przypadku transportu regionalnego jest to często rola wiodąca”.

Twórcy KPM bezpośrednio odnoszą się do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w działaniach poświęconych rozwojowi technologicznemu i organizacyjnemu. Autorzy podkreślają, że „wskazana jest kompleksowa optymalizacja sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych czy adaptacji do zmian klimatu. Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest koordynacja mobilności i planowania przestrzeni miejskiej dzięki Planom Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

Krajowa Polityka Miejska 2030 jest dokumentem, który kompleksowo opisuje wyzwania wspólne dla wielu polskich miast i tworzy katalog precyzyjnych rozwiązań. KPM jasno precyzuje, że prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności jest jednym z podstawowych zadań samorządów, a jej wynikiem powinny być realne zmiany w strukturze podróży, a nie jedynie wydane środki i uchwalone dokumenty.

Strategia rozwoju transportu w Polsce do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia wskazuje kierunki działań na rzecz stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym. W odniesieniu do transportu miejskiego dokument określa założenia dotyczące integracji systemów transportowych oraz działania, które mogą wpłynąć na integrację wewnętrznej przestrzeni miejskiej. Podobnie jak w przypadku *Polityki Transportowej Państwa* zawiera on zbieżne do PZMM założenia i cele.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Wybrane cele sformułowane w koncepcji dotyczą systemu transportowego w skali kraju. W wizji podniesiono znaczenie roli ośrodków metropolitalnych w kształtowaniu konkurencyjności i integracji obszarowej Polski. Dokument w aspekcie transportu kładzie największy nacisk na poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego poprzez integrację systemów transportu publicznego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Jako jeden z celów *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* wymieniono „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Osiągnięcie powyższego celu wymaga zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, co jest jednym z kluczowych celów polityki publicznej. W ramach *Kierunku interwencji nr 1* wymieniono między innymi następujące działania:

- przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu,
- wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowego, kolejowego,

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

wodnego śródlądowego, morskiego, lotniczego) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze,

- promocja wzorców zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego),
- stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (poprzez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej oraz wyposażenia wykorzystywanego w przewozach towarowych), uwzględniającej wymogi kosztowe utrzymania nowoczesnego parku taborowego i infrastruktury kolejowej,
- sporządzenie analizy możliwości realizacji kolei dużych prędkości i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030,
- sporządzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 i ocen oddziaływania na środowisko inwestycji realizowanych w ramach planów,
- rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe,
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego,
- wdrożenie systemu wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie: modernizacji taboru, rozwoju kompetencji i kadr sektora, tworzenia mechanizmów współpracy podmiotów sektora w świadczeniu usług transportowych,
- rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez: powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową), dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 definiuje 7 kluczowych wyzwań dla polityki regionalnej, tj.:

- adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska,
- przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych,
- rozwój i wsparcie kapitału ludzkiego i społecznego,
- wzrost produktywności i innowacyjności regionalnych gospodarek,
- rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach,
- zwiększenie efektywności zarządzania rozwojem (w tym finansowania działań rozwojowych) oraz współpracy między samorządami terytorialnymi i między sektorami,
- przeciwdziałanie nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych.

W zakresie transportu strategia wskazuje na kluczowe znaczenie poprawy powiązania regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. Dokument podnosi problem dynamicznego wzrostu liczby pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym i wskazuje, że zjawisko to przybiera postać bardziej niekorzystną niż w krajach UE-15. Proces ten wiąże ze zjawiskiem niekontrolowanej suburbanizacji i wynikającej z niej konieczności dojazdów samochodem do miejsc pracy czy edukacji. Inwestycje w transport publiczny z lat 2007–2015 poprawiły stan infrastruktury i taboru, jednak nie zatrzymały zasadniczego trendu spadku liczby pasażerów przewożonych środkami komunikacji miejskiej.

Dokument wskazuje, że słabo rozwinięta infrastruktura transportowa na obszarach wiejskich stanowi obecnie – w przypadku Polski – jedno z najważniejszych ograniczeń ich rozwoju. Dużym wyzwaniem pozostają niedostatecznie zintegrowane przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu publicznego.

Za istotne zostały uznane lepsze skomunikowanie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, jak i inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych. Działania w ramach polityki regionalnej obejmują również zwiększenie wykorzystania potencjału transportu kolejowego, w szczególności na liniach regionalnych i lokalnych.

Tak sprecyzowane cele *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* oznaczają, że ośrodki takie jak analizowany obszar funkcjonalny są bezpośrednim przedmiotem zainteresowania polityki krajowej. Inicjatywy rządowe, takie jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Fundusz Dróg Samorządowych czy Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus, pokazują, że podjęto działania na rzecz realizacji założeń strategii w zakresie transportu.

2.3. Dokumenty wojewódzkie i lokalne

Do kluczowych dokumentów i strategii na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą niżej wykazane dokumenty:

Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego 2030

Strategia odnosi się do dostępności transportowej, która w transporcie drogowym opierać ma się przede wszystkim na drogowej sieci TEN-T oraz na sieci kolejowej (w tym także kolejowej sieci TEN-T). Cel strategiczny nr 3, czyli „Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski” w ramach celu operacyjnego 3.1 „Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej województwa” zawiera następujące zadania:

- Rozwój transportu drogowego i ekomobilności.
- Rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego.
- Rozwój regionalnego Portu Lotniczego Poznań-Ławica.
- Rozwój działalności logistycznej.
- Zagospodarowanie dróg wodnych dla celów turystycznych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa wielkopolskiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego jest dokumentem planistycznym, którego nadrzędnym celem jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa wielkopolskiego. Wskazuje on, że przy budowie oferty publicznego transportu zbiorowego należy kierować się czterema zasadniczymi kryteriami: wielkością potoku pasażerskiego, dostępnością i nowoczesnością infrastruktury, czasem podróży i gęstością zaludnienia. Ostatni rozdział wskazuje warunki prawidłowego funkcjonowania przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Podkreśla potrzebę zmian w infrastrukturze transportowej polegających na modernizacji i budowie sieci drogowej i kolejowej.

Plan określa również standardy świadczenia usług przewozowych dotyczące:

- taboru autobusowego i kolejowego (wiek pojazdów, normy emisji spalin, poziom hałasu, bezpieczeństwo, komfort podróży)
- udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności (m.in. poprzez eliminację barier architektonicznych na przystankach i dworcach, wprowadzenie na przystankach i dworcach ujednoliconych graficznie rozkładów jazdy, zastosowanie systemów głosowej informacji o odjazdach przeznaczonych dla osób niedowidzących).

Przedstawione przez *Plan* rozwiązania transportowe mają na celu uzyskanie w skali województwa spójnej sieci zintegrowanych przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego, która może stanowić alternatywę dla transportu indywidualnego dzięki ofercie dostosowanej do rzeczywistych potrzeb pasażerów, dobrym standardom podróży, efektywnym rozwiązaniom odnośnie do infrastruktury transportowej. Docelowy układ linii publicznego transportu zbiorowego ma opierać się przede wszystkim na połączeniach kolejowych uzupełnionych liniami autobusowymi.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

Plan wskazuje kierunki rozwoju polityki przestrzennej dla całego województwa, w tym także przypisane dla JST ZIT MOF Piły w ramach obszaru funkcjonalnego.

Jednym z głównych czynników rozwoju województwa wielkopolskiego jest sprawnie funkcjonujący system komunikacyjny. Stanowi on podstawę powiązań pomiędzy obszarami, warunkującą możliwość oddziaływania biegunów wzrostu na ich otoczenie oraz zapewniającą dostępność województwa i poszczególnych jego części zarówno w skali regionalnej, jak i w relacjach krajowych i międzynarodowych.

Priorytetem polityki przestrzennej w zakresie komunikacji jest budowa drogi ekspresowej S11 stanowiącej główną oś komunikacyjną regionu w relacji południkowej. Droga ta jest kluczowym elementem sieci autostrad i dróg ekspresowych w Wielkopolsce. Pozostałe drogi krajowe o największym znaczeniu dla województwa zostały już wybudowane bądź aktualnie znajdują się w fazie przygotowania lub realizacji. Planowana droga ekspresowa S11 zapewni powiązania peryferyjnych części regionu ze stolicą województwa, a jej realizacja w efekcie przyczyni się do poprawy spójności Wielkopolski i dostępności obszarów wymagających wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego.

Kolejnym priorytetem zagospodarowania przestrzennego województwa jest modernizacja linii kolejowych, która przyczyni się do wzrostu znaczenia transportu szynowego i odciążenia sieci drogowej. Ma to szczególnie istotne znaczenie w otoczeniu największych miast województwa, w których natężenie ruchu kołowego na drogach należy do najwyższych w skali całego regionu.

Plany gospodarki niskoemisyjnej miejscowości tworzących ZIT MOF Piły

Obowiązujące w przestrzeni formalno-instytucjonalnej ZIT MOF Piły plany gospodarki niskoemisyjnej odpowiadają zasadom zrównoważonego rozwoju w swoich podstawowych założeniach, rozumianych jako poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii. W przedmiotowych planach wyznaczono kierunki dla rozwoju gospodarki niskoemisyjnej gmin i miast Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły oraz określono narzędzia realizacji celów strategicznych związanych z ograniczeniem emisji transportu. Działania określone w planach koncentrują się głównie na infrastrukturze, a nie na środkach tzw. miękkiej polityki co nie jest w pełni zgodne z koncepcją planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

2.3.1. Dokumenty lokalne

W poniższej tabeli przedstawiono ocenę zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności

Gmina	Dokument	Ocena zgodności	Uwagi
Obszar funkcjonalny ZIT MOF Piły	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów: pilskiego, złotowskiego, chodzieskiego i czarnkowsko-trzcianeckiego	Zgodny	Przyjęty dokument jest zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa wielkopolskiego oraz ZIT MOF Piły.
Miasto Piła	Strategia Rozwoju Miasta Piły do 2035	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.
Miasto Chodzież	Strategia Rozwoju Miasta Chodzieży 2014–2024	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto Złotów	Strategia Rozwoju Gminy Miasto Złotów na lata 2021–2030	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto i gmina Krajenka	Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Krajenka na lata 2018–2027	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto i gmina Trzcianka	Strategia Rozwoju Gminy Trzcianka na lata 2015–2030	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Miasto i gmina Ujście	Strategia Rozwoju Gminy Ujście na lata 2015–2024	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto i gmina Wysoka	Strategia Rozwoju Gminy Wysoka na lata 2024–2030	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.
Gmina Chodzież	Strategia Rozwoju Gminy Chodzież na lata 2016–2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Szydłowo	Strategia Rozwoju Gminy Szydłowo na lata 2020–2030	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii rozwoju transportu zbiorowego
Gmina Złotów	Strategia Rozwoju Gminy Złotów na lata 2016–2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii efektywności transportu.

Źródło: opracowanie własne.

Ocena dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym wykazała, że określone w planach, programach i strategiach gmin tworzących ZIT MOF Piły kierunki i działania dla obszaru transportu i mobilności wpisują się częściowo w zasady zrównoważonego rozwoju, ponieważ koncentrują się głównie na infrastrukturze drogowej, zamiast szerzej określać działania związane z zapewnieniem dostępności transportowej i wspieraniem oraz promowaniem aktywnych form mobilności. Strategie odpowiadają również innym potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia, co jest istotne w kontekście planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

W przypadku aktualizacji ww. dokumentów należy zwrócić się w kierunku większej dostępności, integracji i multimodalności systemów transportowych oraz koncentracji na działaniach miękkich z dziedziny zarządzania mobilnością.

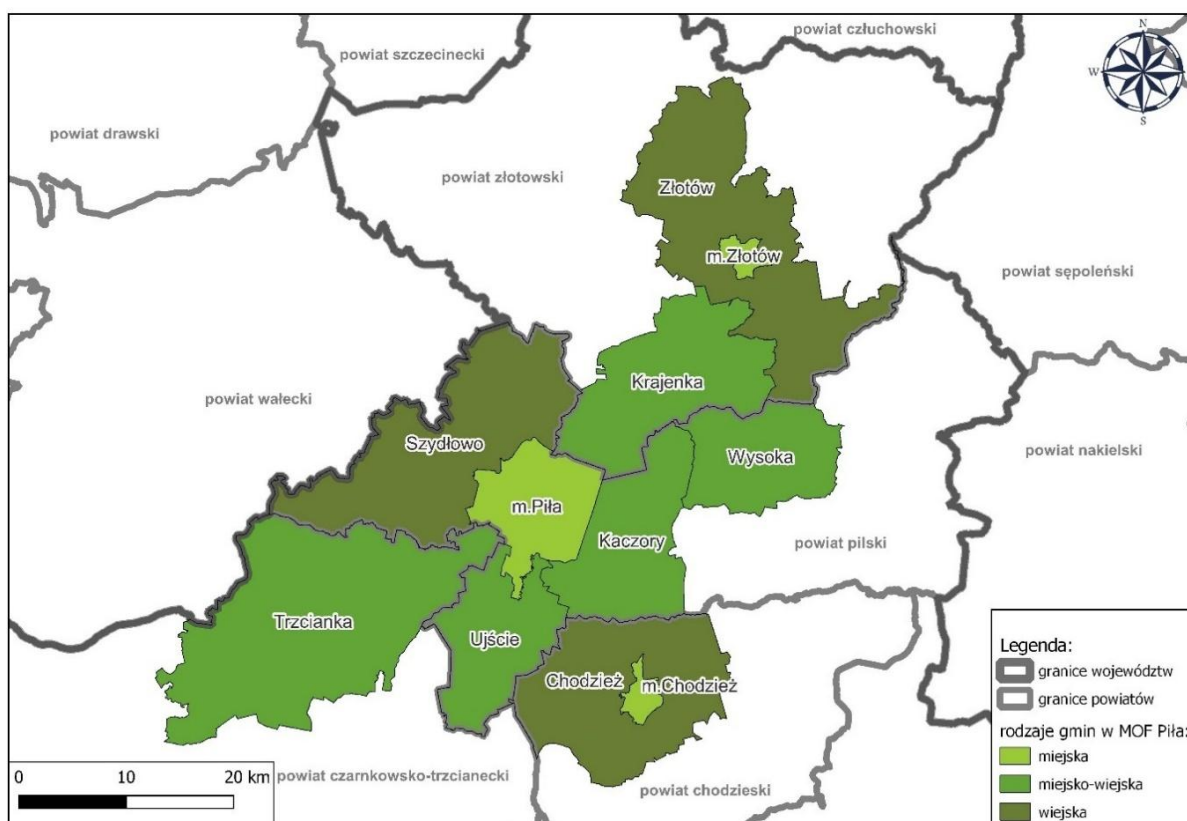
3. Uwarunkowania rozwoju mobilności – transportu w MOF Piły

Obszar opracowania obejmuje jedenaście gmin:

- gminy miejskie: Chodzież, Piła, Złotów,
- gminy miejsko-wiejskie: Kaczory¹, Krajenka, Trzcianka, Ujście, Wysoka,
- gminy wiejskie: Chodzież, Szydłowo, Złotów.

Wskazane gminy należą do czterech powiatów: pilskiego, złotowskiego, chodzieskiego i czarnkowsko-trzcianeckiego. Wszystkie gminy miejskie wchodzące w skład ZIT MOF Piły pełnią funkcje miast powiatowych (siedziby powiatów ziemskich), jednak rdzeniem obszaru, ze względu na swój potencjał społeczno-gospodarczy, a także historyczne uwarunkowania jest Miasto Piła. Na rysunku poniżej przedstawiono obszar opracowania z podziałem administracyjnym.

Rysunek 1. Podział obszaru opracowania według rodzaju gminy



Źródło: Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły.

W ramach prac nad strategią przeprowadzono szczegółową diagnozę wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych na obszarze ZIT MOF Piły. Między innymi dokonano szczegółowej analizy zmian liczby ludności na przestrzeni lat, gdzie zaobserwowano negatywne trendy społeczne.

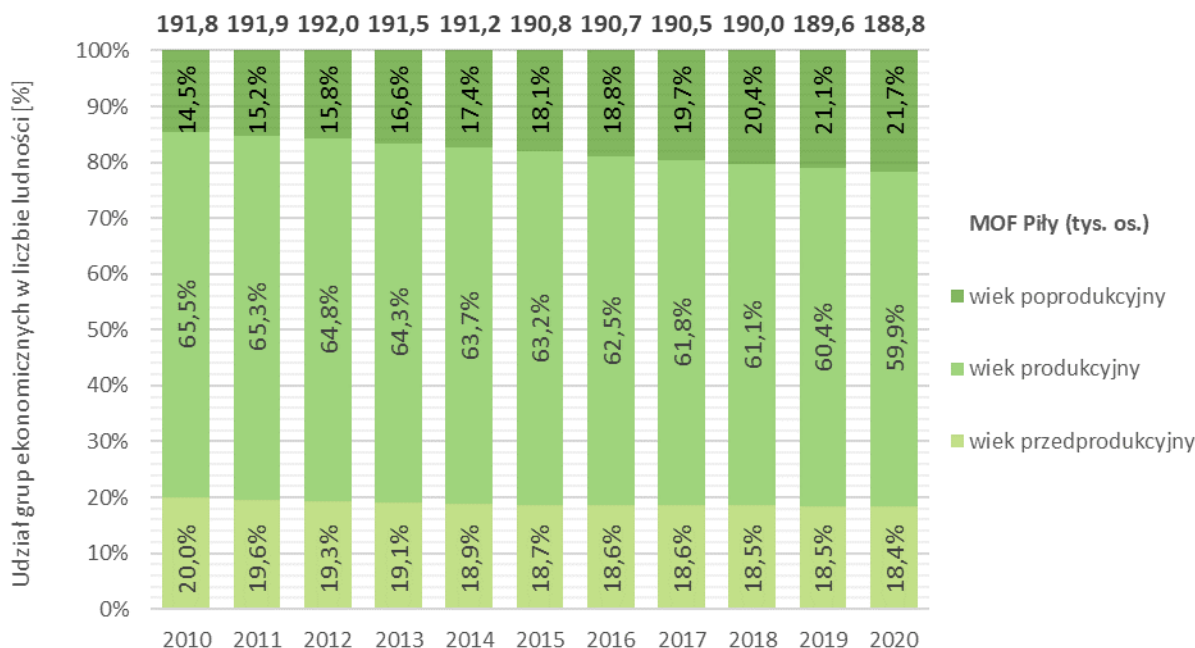
¹ Miejscowość Kaczory uzyskała z dniem 1.01.2022 r. status miasta, a gmina zmieniła rodzaj z wiejskiej na miejsko-wiejską

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Struktura wieku ma charakter regresywny, co oznacza, że w badanym społeczeństwie maleje liczba dzieci i zwiększa się udział osób starszych. Wskazana sytuacja bezpośrednio oddziałuje na zmianę zachowań komunikacyjnych oraz planowanie rozwoju mobilności.

Poniżej na wykresie pokazano strukturę wiekową mieszkańców ZIT MOF Piły.

Wykres 1. Liczba mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły w latach 2010–2020 w podziale na ekonomiczne grupy wiekowe



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Głównymi obszarami, które mają bezpośredni wpływ na rozwój mobilności, są:

- występujące zjawisko starzenia się społeczeństwa połączone ze spadkiem liczby ludności oraz ujemnym saldem migracji;
- postępujący proces suburbanizacji oddziałujący na jakość życia ludności oraz formę przestrzeni i gospodarkę ZIT MOF Piły;
- stosunkowo wysoki poziom bezrobocia w gminach oddalonych od Piły (szczególnie Miasto i gmina Chodzież oraz Miasto Złotów i gmina Złotów);
- rozdrobniona sieć dróg rowerowych, niezapewniająca spójnych połączeń między celami;
- słabnąca rola planowania przestrzennego – wyrażona rosnącą liczbą decyzji o warunkach zabudowy na tle niskiego pokrycia planami miejscowymi w niektórych gminach;
- słaba dostępność komunikacyjna obszaru.

4. Ocena funkcjonowania systemu transportu z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

4.1. Ruch pieszy, w tym osoby z niepełnosprawnościami

Infrastruktura dla ruchu pieszego jest najlepiej rozwinięta w obszarach miejskich ZIT MOF Piły. Mniejsze miejscowości nie posiadają wystarczającej infrastruktury w postaci ciągów pieszych, przez co mieszkańcy zmuszeni są korzystać z wąskich i nieutwardzonych poboczy lub z jezdni. Infrastruktura dla ruchu pieszego w centrach miast ZIT MOF Piły pomimo dobrego stanu technicznego chodników, wymaga dostosowania do poruszania się osób z niepełnosprawnościami, jak również eliminacji barier np. w postaci słupów oświetleniowych lub znaków drogowych, usytuowanych w ciągu chodników. W obszarach poza centrami miast oraz w obszarach pozamiejskich często brakuje chodników lub ich stan techniczny wymaga poprawy.

Wyjątkiem są chodniki np. na obszarach wiejskich, zlokalizowane wzdłuż dróg krajowych lub wojewódzkich. Problemem jest również brak oświetlenia chodników i poboczy na terenach wiejskich, co znacznie pogarsza bezpieczeństwo pieszych w okresie jesienno-zimowym oraz w porach nocnych. Ponadto w centrach miast i gmin problem dla ruchu pieszych, a w szczególności dla osób z niepełnosprawnościami stanowią zarówno nieuporządkowane parkowanie, jak i wykorzystywanie chodników dla (krótkoterminowego) parkowania pojazdów samochodowych.

Niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pieszego ma również duże natężenie ruchu samochodowego na drogach krajowych nr 10 oraz 11 i wojewódzkich. Ponadto brak dróg dla rowerów powoduje, że rowerzyści korzystają często z chodników. Infrastruktura dla pieszych w miejscowościach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły znajduje się w fazie rozwoju.

Ruch pieszy stanowi podstawową formę poruszania się w mniejszych miastach i miejscowościach analizowanego obszaru. Ponadto stanowi uzupełnienie podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową).

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych powinno się zapewnić odpowiednią szerokość i nawierzchnię chodników, która pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób na wózkach inwalidzkich, oraz wysokość krawężników.

Tworzona infrastruktura pieszego powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latkę i 80-latkę). Ponadto powinno się niwelować miejsca parkingowe na chodnikach (włącznie z zakazem parkowania na nich i egzekwowaniem zakazu).

Podnoszenie bezpieczeństwa pieszych powinno odbywać się poprzez doświetlanie przejść dla pieszych, które zostały wskazane w konsultacjach społecznych projektu „Human Smart Cities” jako jeden z brakujących elementów infrastruktury na terenie gminy. Ponadto rozwój infrastruktury pieszej dróg został uznany przez uczestników za jeden z ważniejszych czynników kształtujących jakość życia w gminie.

Większość odcinków chodników i ciągów pieszych w miastach na terenie ZIT MOF Piły posiada nową nawierzchnię z kostki betonowej lub płyt betonowych lub bitumiczną. Na wielu przejściach dla

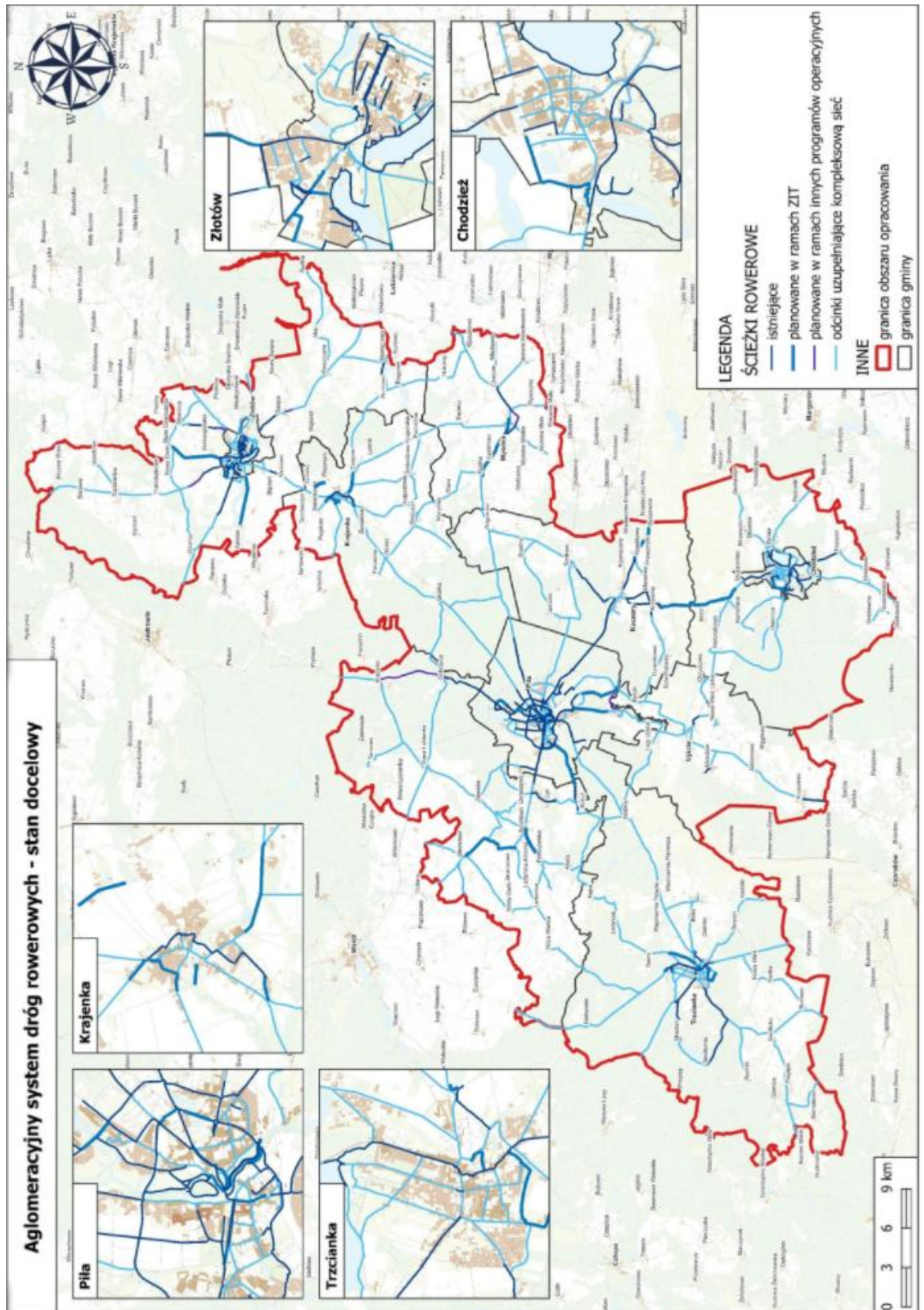
Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

pieszych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom z niepełnosprawnościami. Niemniej jednak w niektórych gminach zauważalne jest nadal występowanie braku ciągłości w infrastrukturze pieszej lub brak takiej infrastruktury w ogóle. Niedostateczny stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszym oraz sterowanie ruchem drogowym preferujące transport samochodowy stanowią kierunki interwencji w obszarze infrastruktury pieszej.

4.2. Transport rowerowy

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły sieć rowerowa ma 182,9 km długości z czego 68,5% (125,2 km) stanowią drogi rowerowe, a pozostałe 31,5% (57,7 km) ciągi pieszo-rowerowe. Najwięcej dróg rowerowych znajduje się w Pile, stosunkowo dużo kilometrów tras przeznaczonych dla rowerów znajduje się także w miastach Chodzież i Złotów oraz w Trzciance. Sieć rowerowa nie jest ze sobą powiązana w relacji regionalnej. W relacji międzygminnej połączenie to jest bardzo ograniczone – występują częściowe połączenia między gminami: Miasto Piła i Kaczory, Miasto Piła i Szydłowo, Miasto Chodzież i Chodzież, Miasto Złotów i Złotów. Potencjalnych połączeń międzygminnych upatruje się pomiędzy gminami Złotów i Krajenka, Krajenka i Wysoka, Wysoka i Kaczory a także Chodzież – Kaczory, Chodzież – Ujście, Ujście – Trzcianka, Piła – Ujście, Piła – Kaczory, Gmina Miasto Złotów – Gmina Złotów, Piła – Trzcianka, Piła – Chodzież, Piła – Krajenka, Szydłowo – Piła oraz Złotów (miasto i gmina) – Piła, Gmina Miejska w Chodzieży – Gmina Chodzież

Poniżej na mapie przedstawiono istniejące drogi rowerowe oraz planowane w ramach ZIT (docelowy system dróg rowerowych). Ze względu na duży obszar ZIT i szczegółowość mapa ma charakter podglądowy, a stan obecny pokazuje brak ciągłości, skomunikowań dróg rowerowych w całym obszarze).



Rysunek 2. Aglomeracyjny system dróg rowerowych - stan docelowy

Źródło: Strategia ZIT MOF Piły.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

W przypadku konieczności redukcji kosztów inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury drogowej w gminach, w pierwszej kolejności wstrzymuje się realizację budowy dróg dla rowerów. Problemem są również nieuregulowane sprawy własnościowe gruntów, w ramach których ma zostać wprowadzona ścieżka rowerowa, co znacznie wydłuża czas przygotowania inwestycji.

Tabela 2. Długość dróg rowerowych ogółem w [km] w gminach ZIT MOF Piły

Jednostka terytorialna	2017	2022
Chodzież (m)	0,8	20,7
Chodzież (w)	0,0	1,7
Kaczory (m-w)	-	15,9
Krajenka (m-w)	0,0	2,6
Piła (m)	41,7	62,1
Trzcianka (m-w)	9,3	16,2
Ujście (m-w)	0,0	2,4
Wysoka (m-w)	0,0	3,1
Złotów (m)	15,0	27,5
Złotów (w)	13,9	10,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Możliwości rozwoju tej formy mobilności leżą przede wszystkim w rozbudowie infrastruktury dla rowerów, promocji tej formy podróżowania wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu dla ruchu rowerowego, jak również w realizacji na terenie miast systemów typu „rower miejski”.



Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych na terenie ZIT MOF Piły – Miasto Piła

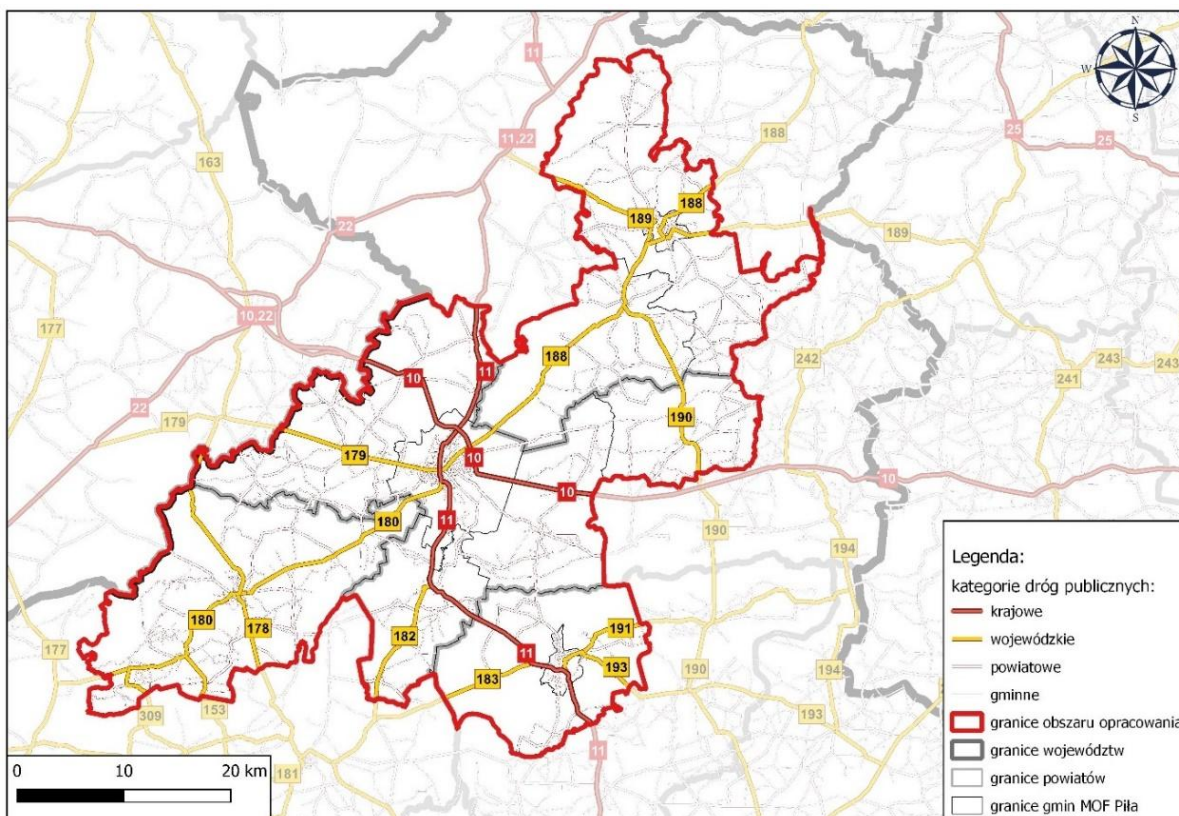
Źródło: opracowanie własne.

Na przestrzeni analizowanych lat widoczny jest rozwój ścieżek/dróg rowerowych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły. Niemniej jednak nadal nie tworzą one spójnego systemu i wymagają szeregu inwestycji. Docelowo powinny one łączyć miejscowości na terenie ZIT MOF Piły.

4.3. Transport drogowy

Drogi w ZIT MOF Piły nie tworzą gęstej sieci m.in. ze względu na zagospodarowanie terenów – w dużej mierze występują tu tereny rolne i leśne (razem około 90%), szczegółowy opis znajduje się w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja*.

Rysunek 3. Układ sieci drogowej ZIT MOF Piły



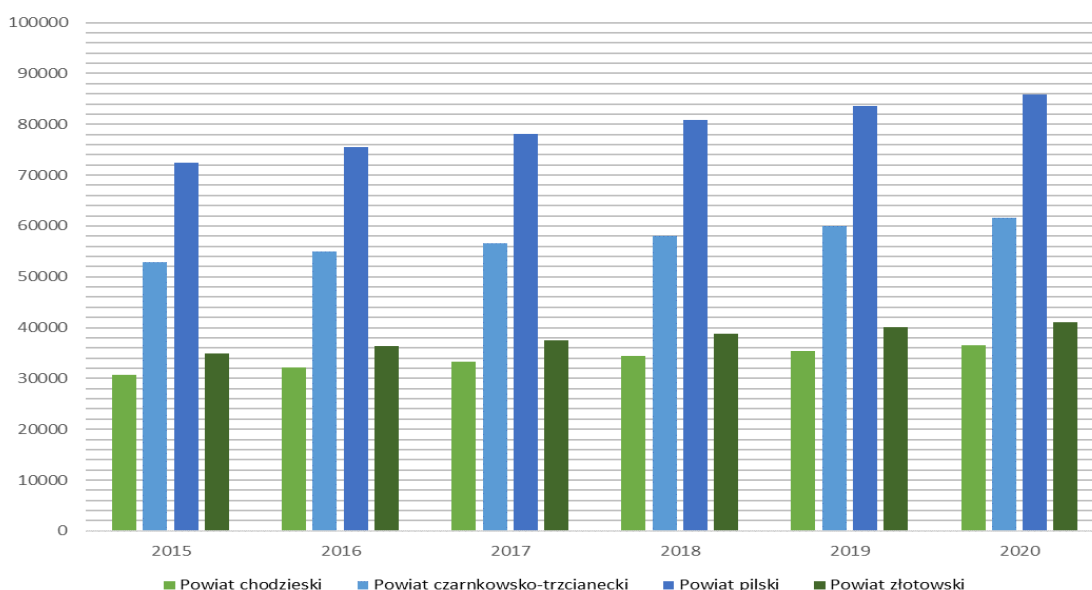
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k.

W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Piły główną funkcję pełnią drogi krajowe numer 10 i 11, które docelowo mają uzyskać rangę drogi ekspresowej (niekiedy w innym śladzie), a według stanu na dzień 21.05.2022 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad określa je jako odcinki dróg w przygotowaniu. Obecnie trwa procedura uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka drogi S11 Oborniki – Ujście – Piła – Szczecinek. Funkcje regionalną pełnią drogi wojewódzkie przebiegające przez ZIT MOF Piły tj. DW117, DW153, DW178, DW179, DW180, DW182, DW183, DW188, DW189, DW190, DW191, DW193. Drogi powiatowe i gminne tworzą sieć uzupełniających dróg regionalnych i lokalnych.

4.3.1. Transport indywidualny – samochodowy

Dobra dostępność dróg dla mieszkańców powoduje, że wzrasta liczba samochodów osobowych w powiatach, w których zlokalizowane są gminy MOF Piły, co jest widoczne na poniższym wykresie. Wzrastająca liczba pojazdów na drogach powoduje pogorszenie warunków ruchu drogowego, które przyczyniają się do wzrostu czasu podróży. Większy udział podróży samochodem osobowym niż alternatywnych form przemieszczania się powoduje również większe zanieczyszczenie środowiska, hałas.

Wykres 2. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w poszczególnych powiatach, w których zlokalizowane są gminy ZIT MOF Piły w latach 2015–2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, stan na 13.11.2023 r.

Poniższy wykres przedstawia liczbę wypadków drogowych na terenie powiatów, w których zlokalizowane są gminy ZIT MOF Piły w latach 2015–2020. Pomimo iż zauważalna jest tendencja spadkowa, liczba wypadków drogowych jest na wysokim poziomie. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmują odpowiednie projektowanie i budowanie infrastruktury drogowej, jak również edukowanie społeczeństwa w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Wykres 3. Liczba wypadków drogowych w latach 2015–2020 w powiatach, w których zlokalizowane są gminy ZIT MOF Piły



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, stan na 13.11.2023 r.

4.4. Transport zbiorowy

4.4.1. Transport autobusowy

W gminach ZIT MOF Piły funkcjonuje autobusowa komunikacja:

- miejska:
 - w Pile, realizowana przez Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. (MZK Piła),
 - w Chodzieży, realizowana przez Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Chodzieży.
- gminna – realizowana przez prywatnych przewoźników, która zapewnia głównie dowóz dzieci do szkół,
- powiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników, która zapewnia połączenia w obrębie powiatów, w tym dowóz dzieci do szkół ponadpodstawowych,
- ponadpowiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników na zasadach komercyjnych, która łączy obszar ZIT MOF Piły z innymi miastami w województwie oraz kraju.

4.4.2. Komunikacja miejska

Komunikacja miejska, autobusowa uruchomiona jest w miastach Chodzież i Piła

MZK w Pile obecnie świadczy usługi na 18 liniach komunikacyjnych. Linie zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 3. Wykaz linii komunikacyjnych realizowanych przez MZK w Pile

Linia	Przebieg trasy
0	ZBROJNA/ PĘTLA – LUTYCKA/ PĘTLA
1	LELEWELA/ PĘTLA – AL. WP/ DŁUGOSZA/ KAMIENNA – AGATOWA/ ZAWADA
2	ZBROJNA/ PĘTLA – AL. POZNAŃSKA/ LEŚNA/ ORLA/ OS. MOTYLEWO PĘTLA
3	MIŁA/ PĘTLA – LOTNICZA/ CHORWACKA/ KOŁOBRZESKA/ UAM
4	AL. POWST. WLKP./ PĘTLA – ŻEROMSKIEGO/ PL. INWALIDÓW
5	KOSSAKA/ PĘTLA – ŻEROMSKIEGO/ PL. INWALIDÓW
6	MŁODYCH/ PĘTLA – CICHA/ MOTYLEWSKA/ WAPIENNA/ PRZEMYSŁOWA/ CERAMICZNA
8	AL. POWST. WLKP./ PĘTLA – ŻEROMSKIEGO/ PL. INWALIDÓW
9	RYDYGIERA/ SZPITAL – ŻEROMSKIEGO/ PL. INWALIDÓW
10	KOSSAKA/ PĘTLA – ŻEROMSKIEGO/ PL. INWALIDÓW
12	AL. POWST. WLKP./ PĘTLA/ ŚNIADECKICH/ KOTŁOWNIA/ ŚNIADECKICH/ OS. JADWIŻYN – PRZEMYSŁOWA/ CERAMICZNA / JASTRZĘBIA/ PĘTLA
14	ZBROJNA/ PĘTLA – RYDYGIERA/ SZPITAL

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

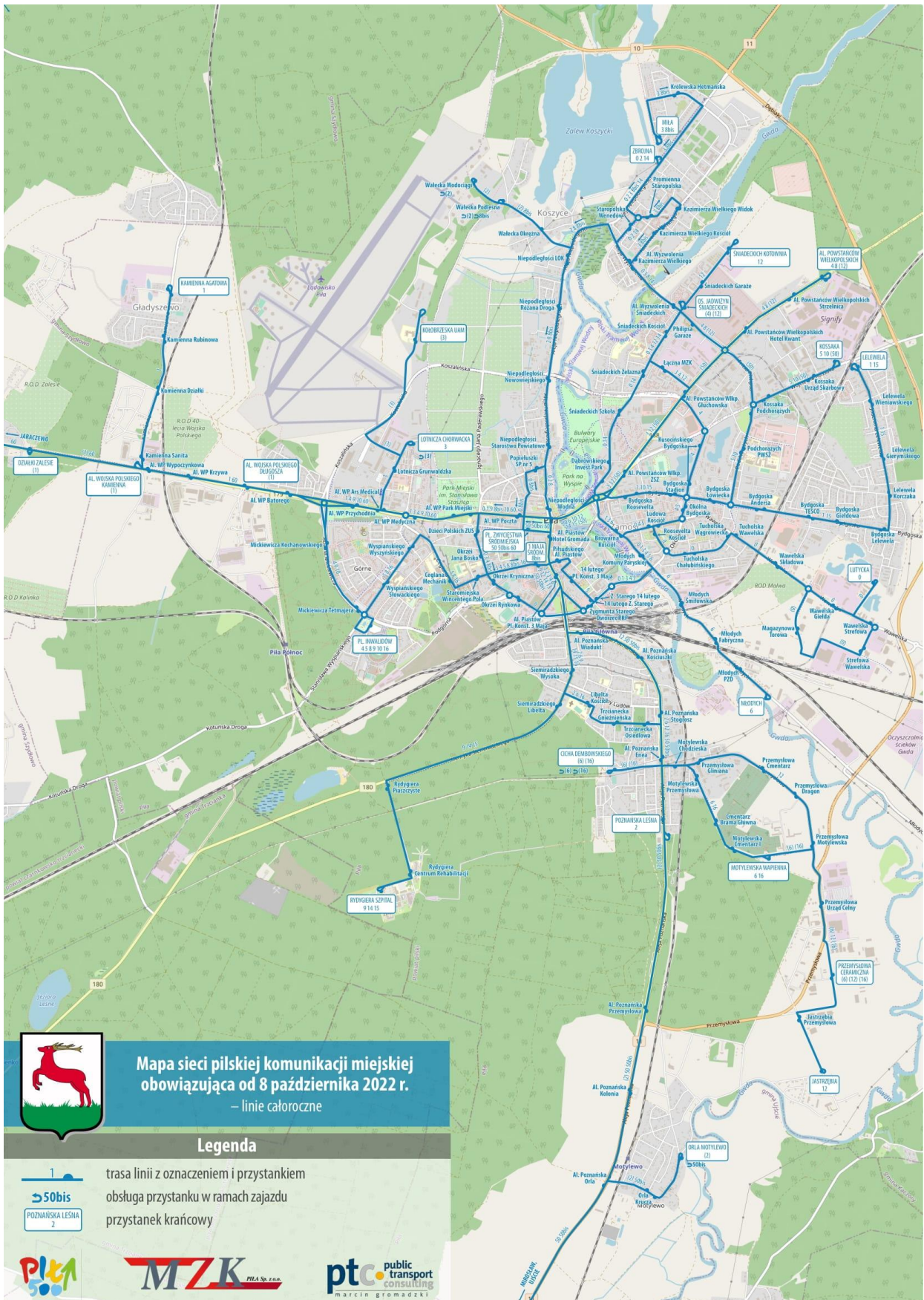
15	LELEWELA/ PĘTLA – RYDYGIERA/ SZPITAL
16	ŻEROMSKIEGO/PL. INWALIDÓW – MOTYLEWSKA/ WAPIENNA/ PRZEMYSŁOWA/ CERAMICZNA
20	PL. ZWYCIĘSTWA – KOSZALIŃSKA/ PADEREWSKIEGO
50BIS	UJŚCIE/ WOJSKA POLSKIEGO – PL. ZWYCIĘSTWA
50	PL. ZWYCIĘSTWA/ ŚRÓDMIEJSKA – UJŚCIE OS. GÓRNE/ MIROSŁAW (WPS)
60	PL. ZWYCIĘSTWA/ ŚRÓDMIEJSKA – SZYDŁOWO/ JARACZEWO
P	PL. ZWYCIĘSTWA/ ŚRÓDMIEJSKA – JEZ. PŁOTKI/ GEOVITA

Źródło: MZK Piła sp. z o.o.

Na rysunku poniżej przedstawiono schemat linii komunikacyjnych na obszarze miasta Piła.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Rysunek 5. Schemat komunikacji MZK sp. z o.o. w Pile



Źródło: MZK Piła sp. z o.o.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

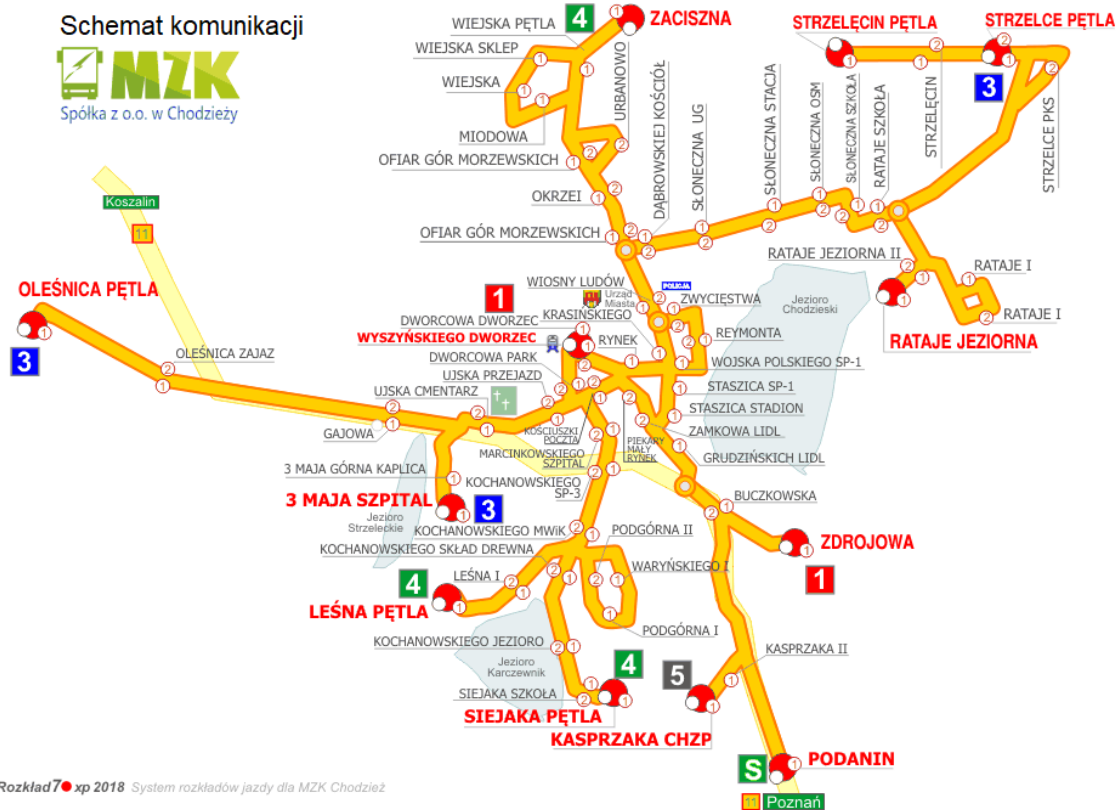
Poniżej w tabeli i na schemacie przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych realizowanych przez MZK w Chodzieży.

Tabela 4. Wykaz linii komunikacyjnych realizowanych przez MZK w Chodzieży

Linia	Przebieg trasy
1	ZDROJOWA – BUCZKOWSKA – GRUDZIŃSKICH – STASZICA – RYNEK – KOŚCIUSZKI – DWORCOWA – WYSZYŃSKIEGO
3	STRZELCE – STRZELĘCIN – STRZELCE – RATAJE JEZIORNA – WICHROWE WZGÓRZE – RATAJE ZSL-G – SŁONECZNA – DĄBROWSKIEJ – WIOSNY LUDÓW – KRASIŃSKIEGO – RYNEK – WYSZYŃSKIEGO – DWORCOWA – UJSKA – 3 MAJA – GAJOWA – OLEŚNICA
4	MIODOWA – WIEJSKA – ZACISZNA – WIEJSKA – OFIAR GÓR MORZEWSKICH – OKRZEI – OFIAR GÓR MORZEWSKICH – WIOSNY LUDÓW – ZWYCIĘSTWA – REYMONTA – WOJSKA POLSKIEGO – RYNEK – WYSZYŃSKIEGO – DWORCOWA – MARCINKOWSKIEGO – KOCHANOWSKIEGO – WARYŃSKIEGO – PODGÓRNA – LEŚNA – KOCHANOWSKIEGO – SIEJAKA
5	KASPRZAKA – GRUDZIŃSKICH – STASZICA – RYNEK – KOŚCIUSZKI – DWORCOWA – WYSZYŃSKIEGO
S	MIODOWA – WIEJSKA – OFIAR GÓR MORZEWSKICH – OKRZEI – OFIAR GÓR MORZEWSKICH – WIOSNY LUDÓW – ZWYCIĘSTWA – REYMONTA – WOJSKA POLSKIEGO – RYNEK – WYSZYŃSKIEGO – DWORCOWA – KOŚCIUSZKI – PIEKARY – ZAMKOWA – PODANI EUROPOL

Źródło: MZK sp. z o.o. w Chodzieży

Rysunek 6. Schemat komunikacji MZK sp. z o.o. w Chodzieży



Źródło: www.rozklad.com, data dostępu: 7.06.2022 r.

4.4.3. Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa

Komunikacja gminna służy głównie dowozowi dzieci do szkół i jest realizowana w formie kursów specjalnych. Przewozy szkolne mają bardzo duży wpływ na rozwój tej formy komunikacji zbiorowej. Gminy ze względu na ograniczone budżety nie są zainteresowane tworzeniem systemu gminnej komunikacji zbiorowej, pomimo możliwości otrzymania dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Komunikacja powiatowa na zasadach komercyjnych realizowana jest we wszystkich czterech powiatach przez przewoźników prywatnych. Poniżej w tabeli przedstawiono linie komunikacyjne o charakterze powiatowym funkcjonujące na terenie ZIT MOF Piły.

Tabela 5. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Chodzieskiego

Powiat Chodzieski			
Lp.	Nr zezwolenia/ zaświadczenia	Nazwa linii	Przewoźnik
1	0000008	67023: Chodzież – Pietronki – Radwanki – Chodzież	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
2	0000013	67080 Chodzież – Wyszyny – Proсна	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
3	0000015	67113: Chodzież – Radwanki – Margonin – Szamocin – Chodzież	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
4	0000017	67209: Chodzież – Radwanki – Margonin – Kowalewo – Lipiny	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
5	0000025	67076 Chodzież – Szamocin – Heliodorowo – Swoboda – Nowy Dwór	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
6	0000030	67055 Chodzież – Szamocin – Swoboda – Nowy Dwór	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
7	0000032	67160 Radwanki – Adolfowo Stare – Pietronki	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
8	0000044	Linia nr 1: Budzyń – Podanin – Chodzież – Rataje	„JAN – BUS”, Janusz Walczak
9	0000046	67024: Chodzież, D.A./D.K. – Raczyn szk. – Szamocin	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
10	0000048	67302: Chodzież – Stróżewko – Stróżewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
11	0000050	Podanin – Chodzież – Pietronki – Margonin	„JAN – BUS”, Janusz Walczak
12	0000051	Linia nr 3: Podanin – Chodzież – Zacharzyn – Szamocin	„JAN – BUS”, Janusz Walczak
13	0000069	67156 Próchnowo – Margonin – Chodzież	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
14	0000071	Lipiniec – Chodzież przez Margonin	Firma „PRZEMYSŁAW” Grażyna Czarnecka

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Powiat Chodzieski.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Tabela 6. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Złotowskiego

Powiat Złotowski			
Lp.	Nr zezwolenia/ zaświadczenia	Nazwa linii	Przewoźnik
1	0000073	Debrzno Wieś – Zakrzewo – Złotów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
2	0000068	Złotów – Tarnówka – Złotów	„JOZIN-TRANS” Józef Świtalla
3	0000075	Okonek – Ciosaniec – Radawnica – Złotów	Piotr Tarnowski BALTIC SEA TRANS w spadku
4	0000074	Jastrowie – Nadarzyce – Nowiny – Złotów	Piotr Tarnowski BALTIC SEA TRANS w spadku
5	0000063	Złotów – Święta – Kleszczyna – Buntowo – Sławianowo – Święta	Zakład Usług Leśnych Marek Pawlak
6	0000070	Okonek – Podgaje – Jastrowie – Górzna – Nowiny – Złotów	Piotr Tarnowski BALTIC SEA TRANS w spadku
7	0000061	Jastrowie – Borucino – Borucino I	Piotr Tarnowski BALTIC SEA TRANS w spadku
8	0000058	Okonek – Łędeczek – Złotów	Piotr Tarnowski BALTIC SEA TRANS w spadku
9	0000064	Złotów – Nowa Święta – Wąsosz – Święta	Zakład Usług Leśnych Marek Pawlak
10	0000072	Święta – Złotów – Błękwit – Klukowo – Zalesie – Pieczynek	Zakład Usług Leśnych Marek Pawlak
11	0000071	Debrzno Wieś – Złotów	AUTOCENTRUM – Dariusz Kobryń
12	0000062	Święta – Kleszczyna – Skic – Rudna – Święta	Zakład Usług Leśnych Marek Pawlak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Powiat Złotowski.

Tabela 7. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Czarnkowsko-Trzcianeckiego

Powiat Czarnkowsko-Trzcianecki			
Lp.	Nr zezwolenia/ zaświadczenia	Nazwa linii	Przewoźnik
1	007/2022	Folsztyn – Jędrzejewo – Czarnków	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
2	008/2022	Krzyż Wlkp. – Herbutowo – Wieleń – Rosko – Czarnków	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
3	009/2022	Krzyż Wlkp. – Drawsko – Piłka – Wieleń – Rosko – Czarnków	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
4	010/2022	Czarnków – Huta – Połajewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
5	011/2022	Czarnków – Jędrzejewo – Młynkowo – Połajewo – Krosin – Czarnków	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
6	012/2022	Czarnków – Lubasz – Goraj – Kruteczek – Miały	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
7	013/2022	Czarnków – Romanowo Dolne – Walkowice	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
8	010/2023	Czarnków – Lubasz – Klempicz – Prusinowo – Czarnków	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

9	019/2022	Wieleń – Dębogóra – Wieleń	Przewozy Autokarowe Piotruś – Tour Marcin Wachowiak
10	018/2022	Żelichowo – Huta Szklana – Krzyż Wielkopolski	Przewozy Autokarowe Piotruś – Tour Marcin Wachowiak
11	007/2023	Połajewo – Sławno – Lubasz	EUROMATPOL Sp. z o.o.
12	001/2024	Trzcianka – Siedlisko – Dzierżążko Wielkie	„Usługi Transportowe M.K.KRÜGER” Robert Chalama
13	002/2024	Czarnków – Radosiew – Trzcianka	„Usługi Transportowe M.K.KRÜGER” Robert Chalama
14	003/2024	Trzcianka – Radolin – Czarnków	„Usługi Transportowe M.K.KRÜGER” Robert Chalama
15	004/2024	Trzcianka – Kuźnica Czarnkowska – Czarnków	„Usługi Transportowe M.K.KRÜGER” Robert Chalama

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Powiat Czarnkowsko-Trzcianiecki.

Tabela 8. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Piłskiego

Powiat Piłski			
Lp.	Nr zezwolenia/zaświadczenia	Nazwa linii	Przewoźnik
1	0000074	Piła d.a. / d.k. – Wyrzysk – Łożenica – Dźwierzno Wielkie	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
2	0000095/2	Piła – Wysoka – Czajcze – Łobżenica	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
3	0000100/5	„50” Piła – Ługi Ujskie – Ujście – Mirosław	Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile
4	0000085	Piła – Okaliniec – Wyrzysk – Łobżenica	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
5	0000115/2	Rzadkowo – Kaczory – Piła	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
6	0000127/2	Piła – Byszki – Morzewo – Kaczory	NOVABUS Magdalena Woźniak
7	0000133	Nowy Dwór – Jaraczewo – Szydłowo – Stara Łubianka – Piła, ul. Śniadeckich, szkoła	Waleckie Towarzystwo Przewozowe „L&S” Grzegorz Lasocki Spółka Jawna
8	0000136/2	„60” Piła, pl. Zwycięstwa/Śródmiejska – Piła, al. WP – Dolaszewo – Szydłowo	Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile
9	0000137	Kosztowo – Niezychowo – Kosztowo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
10	0000139	Piła – Mościcka – Wysoka	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
11	0000140	Piła – Wysoka – Młotkowo – Wyrzysk	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
12	0000099/1	Piła – Mościcka – Wysoka – Młotkowo – Wyrzysk	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
13	0000141	Piła – Wysoka – Wysoczka	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
14	0000142	Kotuń – Piła	Waleckie Towarzystwo Przewozowe „L&S” Grzegorz Lasocki Spółka Jawna

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

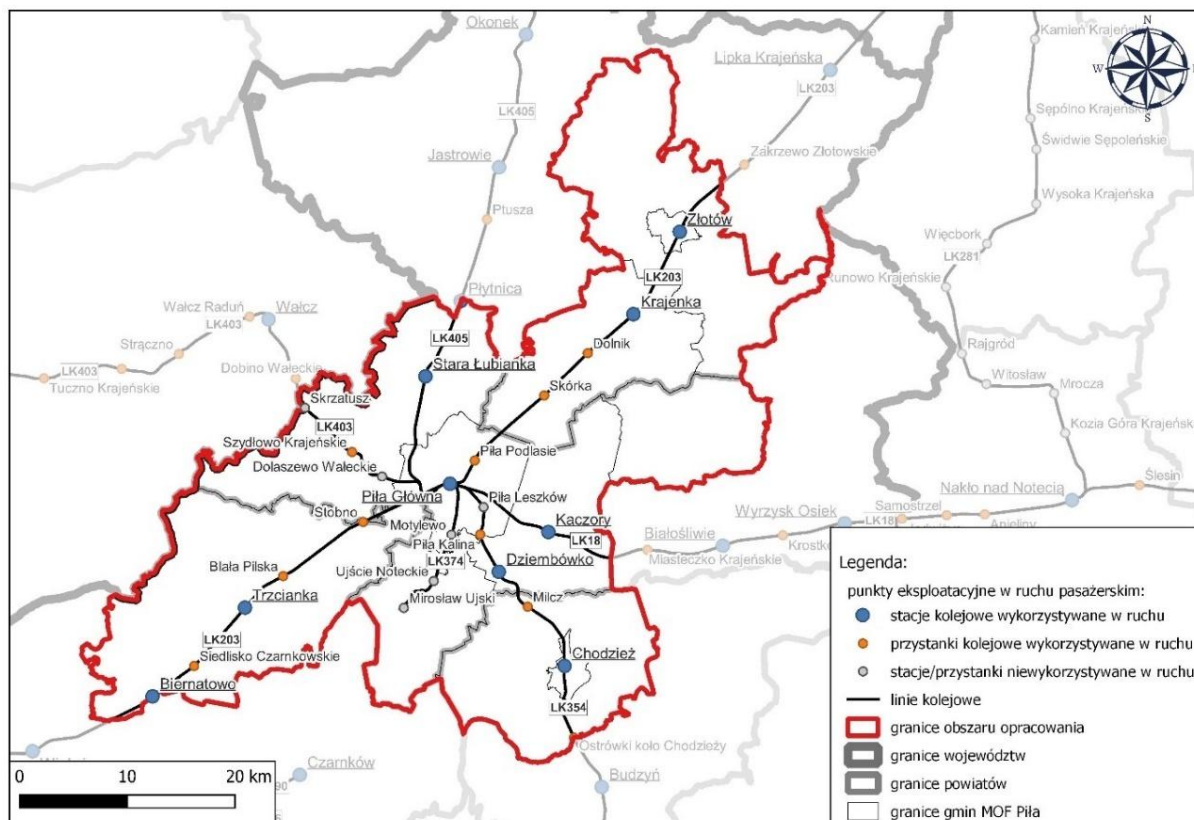
15	0000143	Piła – Wysoka – Wyrzysk – Osiek nad Notecią	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
16	0000144	„1D” Piła, ul. Wypoczynkowa – Dolaszewo, Działki Zalesie	Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile
17	0000145	Osiek nad Notecią – Wyrzysk – Łobżenice – Rataje, III	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
18	0000146	Wyrzysk – Auguścín – Dziunin	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
19	0000147	Piła – Mościska – Wysoka – Młotkowo – Wyrzysk	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
20	0000148	Piła – Ujście – Chrustowo – Nowa Wieś Ujska – Ujście – Piła	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
21	0000149	Miasteczko Krajeńskie – Kaczory – Piła	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
22	0000150	Piła – Stara Łubianka – Nowa Łubianka – Stara Łubianka – Krępsko – Dobrzyca – Piła	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe „L&S” Grzegorz Lasocki Spółka Jawna
23	0000128	Białośliwie – Miasteczko Krajeńskie – Piła	NOVABUS Magdalena Woźniak
24	0000151	Białośliwie – Miasteczko Krajeńskie – Piła	NOVABUS Magdalena Woźniak
25	0000152	„1Z” Piła, Os. Gładyszewo/Pętla – Zawada (Długa)	Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile
26	0000153	Piła – Ujście – Nowia Wieś Ujska – Chrustowo – Piła	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
27	0000154	Łobżenica – Wysoka	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
28	0000155	Wysoka – Łobżenica – Wyrzysk	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
29	0000156	Jaraczewo – Szydłowo – Zawada – Stara Łubianka – Nowa Łubianka – Tarnowo – Krępsko – Bobrzyca – Piła	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe „L&S” Grzegorz Lasocki Spółka Jawna
30	0000157	Piła – Mościcka – Wysoka – Wyrzysk – Osiek nad Notecią	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
31	0000159	Piła – Wysoka – Młotkowo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
32	0000160	Piła – Pobórka Wielka – Wysoka – Łobżenica	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
33	0000161	Osiek N/Notecią – Wyrzysk – Okaliniec – Piła	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile
34	0000162	Piła – Kaczory – Miasteczko Krajeńskie – Brzostowo Stare	NOVABUS Magdalena Woźniak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Powiat Piłski.

Komunikacja ponadpowiatowa, przez obszar ZIT MOF Piły według informacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego przebiega także ponad 70 linii, na które zezwolenia/ zaświadczenia wydał Marszałek Województwa Wielkopolskiego.

5. Transport kolejowy

System transportu kolejowego na terenie ZIT MOF Piły, opiera się na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących ten obszar zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej. Układ linii kolejowych został przedstawiony na poniższym rysunku. Na terenie ZIT MOF Piły znajduje się 9 stacji kolejowych oraz 15 przystanków kolejowych, z których 9 jest wykorzystywanych w ruchu pasażerskim. Głównym ośrodkiem w tej sieci jest Piła – jako miejsce zbiegu ww. linii kolejowych.



Rysunek 7. Zasięg sieci kolejowej na terenie gmin MOF Piły

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k.

Na system transportu kolejowego w analizowanym obszarze składają się następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 18 – pierwszorzędna, prawie w całości dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa znaczenia państwowego, łącząca stacją Kutno ze stacją Piła Główna. Przebiega przez obszar województwa łódzkiego, województwa kujawsko-pomorskiego i województwa wielkopolskiego. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - ❖ Kaczory
 - ❖ Piła Główna
 - ❖ Piła fabryczna.

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 18 w roku 2022 (przystanek Piła Fabryczna funkcjonuje od 10 marca 2024 roku, przez co nie jest ujęty w poniższej tabeli).

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Tabela 9. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 18

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Piła Główna	Piła	4700	88	55
Kaczory	Kaczory	200–299	18	od 10 do 15

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 203 – pierwszorzędna, jedno- i dwutorowa linia kolejowa znaczenia państwowego łącząca stację Tczew ze stacją Kostrzyn. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - ❖ Biała Pilska
 - ❖ Biernatowo
 - ❖ Dolnik
 - ❖ Krajenka
 - ❖ Piła Główna
 - ❖ Piła Podlasie
 - ❖ Siedlisko Czarnkowskie
 - ❖ Skórka
 - ❖ Stobno
 - ❖ Trzcianka
 - ❖ Złotów.

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 203 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Piła Główna, Trzcianka i Złotów.

Tabela 10. Wymiana pasażerska na stacjach linii nr 203

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Dolnik	Krajenka	0–9	11	od 0 do 2
Krajenka	Krajenka	50–99	13	od 5 do 10
Skórka	Krajenka	10–19	11	od 0 do 2
Piła Główna	Piła	4700	88	55
Piła Podlasie	Piła	20–49	11	od 2 do 5
Biała Pilska	Trzcianka	0–9	18	od 0 do 2
Biernatowo	Trzcianka	50–99	18	od 2 do 5
Siedlisko Czarnkowskie	Trzcianka	50–99	18	od 2 do 5
Stobno	Trzcianka	20–49	18	od 0 do 2

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Trzcianka	Trzcianka	500–699	22	od 20 do 40
Złotów	Złotów	300–499	13	od 20 do 40

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 354 – jedno- i dwutorowa, zelektryfikowana, pierwszorzędna linia kolejowa w województwie wielkopolskim łącząca stację Poznań Główny (posterunek odgałęźny PoD) ze stacją Piła Główna. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - ❖ Chodzież
 - ❖ Milcz
 - ❖ Dziembówko
 - ❖ Piła Kalina
 - ❖ Piła Główna.

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 354 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Chodzież i Piła Główna.

Tabela 11. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 274

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobowo liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Chodzież	Chodzież	700–999	25	od 2 do 5
Milcz	Chodzież	50–99	25	od 2 do 5
Dziembówko	Kaczory	50–99	25	od 0 do 2
Piła Kalina	Kaczory	0–9	88	55
Piła Główna	Piła	4700	25	od 2 do 5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 403 – jednotorowa, nieelektryfikowana, drugorzędna linia kolejowa znaczenia państwowego, łącząca posterunek odgałęźny Piła Północ ze stacją Ulikowo. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - ❖ Szydłowo Krajeńskie.

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacji Szydłowo Krajeńskie w roku 2022.

Tabela 12. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 403

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobowo liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Szydłowo Krajeńskie	Szydłowo	0–9	7	od 0 do 2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

- Linia kolejowa nr 405 – jednotorowa, częściowo zelektryfikowana, pierwszo- i drugorzędna linia kolejowa (na odcinku w km 0,251 – 72,150 znaczenia państwowego) w północnej Polsce łącząca Piłę z Ustką. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - ❖ Piła Główna
 - ❖ Stara Łubianka.

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 405 w roku 2022.

Tabela 13. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 405

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobowo liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Piła Główna	Piła	4700	88	55
Stara Łubianka	Szydłowo	20–49	13	od 2 do 5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Nie wszystkie gminy ZIT MOF Piły mają dostęp do linii kolejowych. W gminie Wysoka nie występuje czynna infrastruktura kolejowa (istnieje nieczynny odcinek linii wąskotorowej łączącej Wysoką z Białośliwiem i Łobzenicą, która na odcinku poza terenem MOF jest wykorzystywana w ruchu turystycznym). W gminie Ujście znajduje się linia, która obecnie jest niewykorzystywana w ruchu pasażerskim, a w gminie wiejskiej Złotów nie zatrzymują się żadne pociągi ze względu na brak przystanku lub stacji kolejowej. Pomimo modernizacji linii kolejowych stan niektórych budynków stacyjnych i infrastruktury do obsługi podróżnych jest niewystarczający i w dalszej perspektywie czasowej wymaga poprawy. Przekłada się to na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej. Sieć kolejowa i towarzysząca jej infrastruktura na analizowanym Obszarze wymaga systemowej rozbudowy i modernizacji linii, które ułatwią oraz przyspieszą komunikację pomiędzy poszczególnymi miastami i gminami analizowanego Obszaru.

Ważną rolę w podniesieniu znaczenia kolei jako głównego środka transportu w komunikacji pasażerskiej na terenie ZIT MOF Piły na krótkich i długich dystansach będą miały konkurencyjny czas przejazdu koleją oraz organizacja linii dowozowych do centrów przesiadkowych, które będą również posiadały pojemne i bezpieczne parkingi typu P&R oraz B&R.

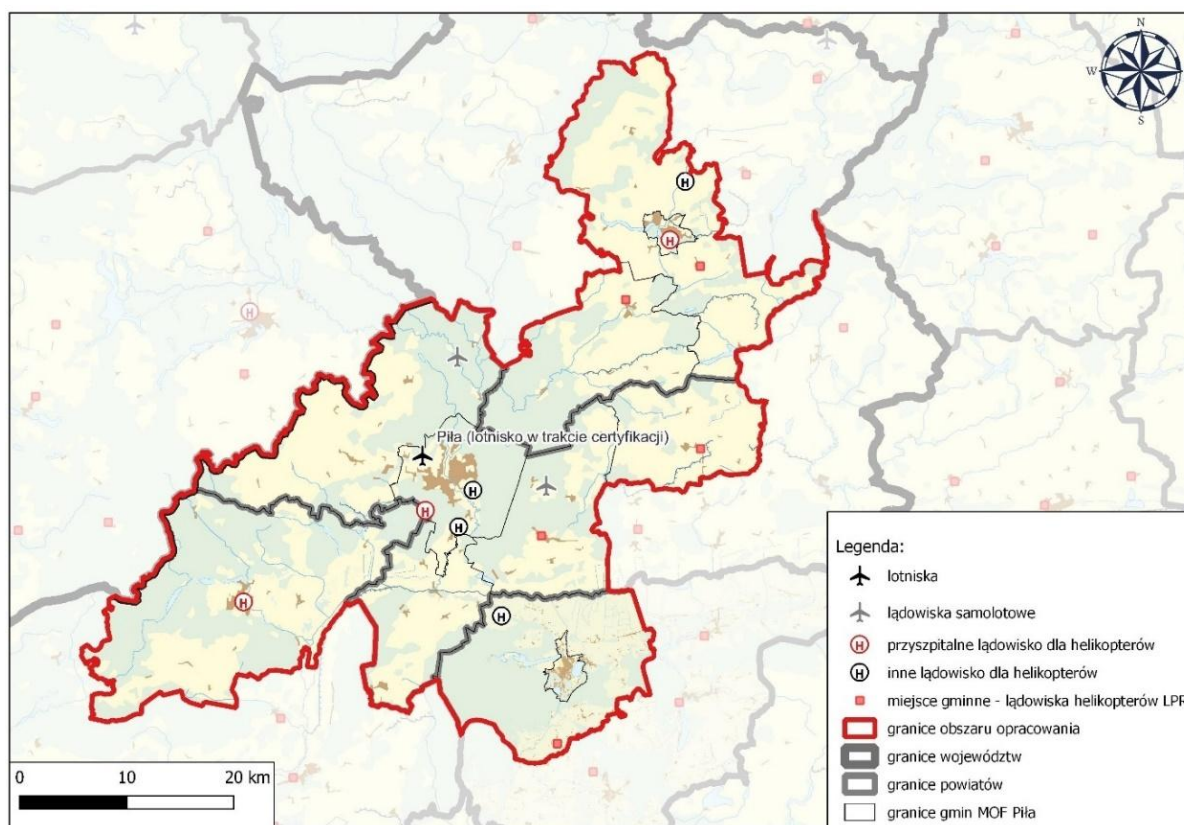
Informacje dotyczące transportu kolejowego w ujęciu syntetycznym zostały przedstawione w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja*.

6. Transport lotniczy

Transport lotniczy na terenie ZIT MOF Piły nie jest rozwinięty, a jego funkcjonowanie ogranicza się do poziomu lokalnego. Najbliższe pasażerskie porty lotnicze znajdują się w Bydgoszczy i w Poznaniu, a kolejne w Gdańsku i w Goleniowie.

W Pile na lotnisku powojсковym działa lądowisko, które aktualnie jest na etapie certyfikacji na publiczne lotnisko cywilne. Na analizowanym Obszarze znajdują się także lądowiska użytku prywatnego: Śmiłowo i Krępsko dla samolotów, a także lokalne lądowiska dla helikopterów, w tym 3 lądowiska przyszpitalne. Poza tym na terenie gmin Chodzież, Kaczory, Krajenka, Wysoka i Złotów wyznaczono gminne miejsca lądowania helikopterów LPR, co zwizualizowano na poniższym rysunku.

Rysunek 8. Infrastruktura lotnicza na terenie ZIT MOF Piły



Źródło: opracowanie własne.

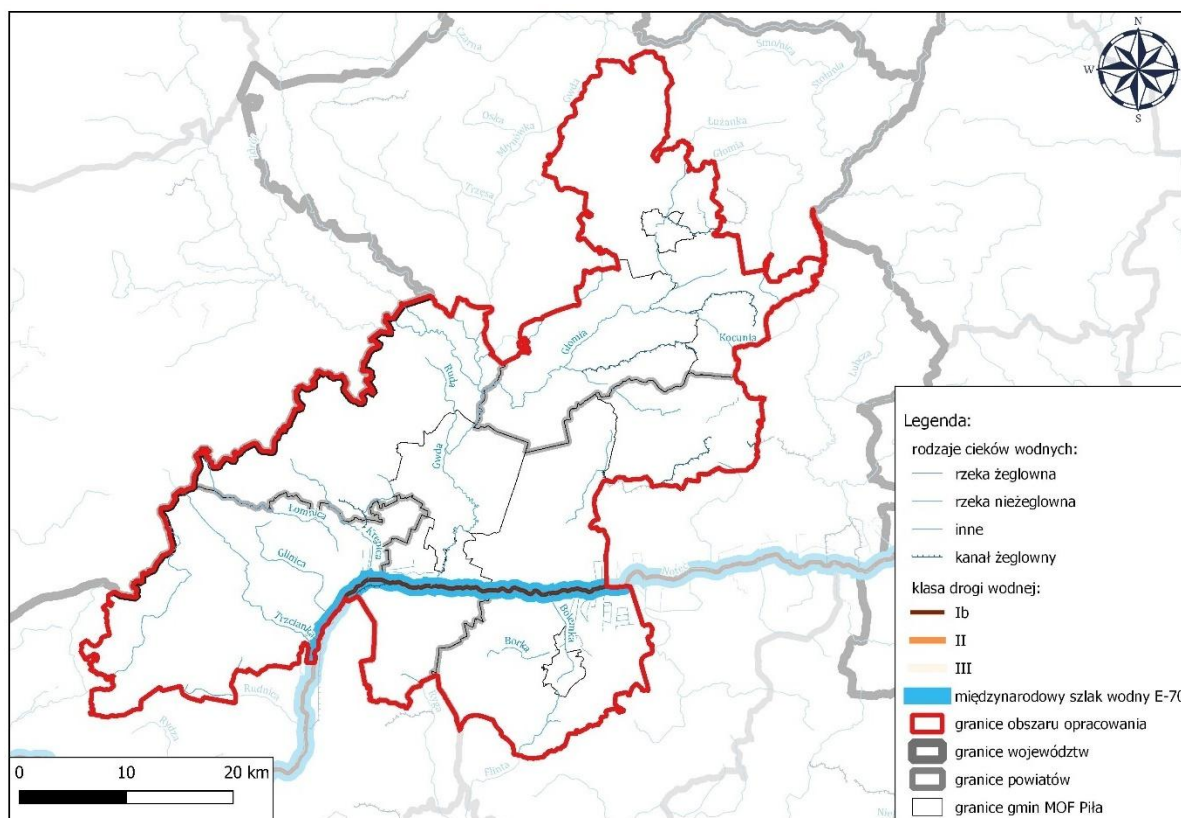
7. Transport wodny

Przez południową część ZIT MOF Piły przepływa rzeka Noteć, która stanowi część międzynarodowego szlaku wodnego E-70 łączącego Holandię z Rosją i Litwą. Przepływa ona od zachodu przez granicę gminy Trzcianka z granicą obszaru, gminę Ujście i granicę gmin Kaczory i Chodzież. Na całej tej trasie Noteć została sklasyfikowana jako droga klasy Ib – jest to jedna z najniższych klas dróg wodnych o znaczeniu regionalnym, która charakteryzuje się niskimi parametrami tj. klasą ładowności do 180 t, zanurzeniem maksymalnym do 1,4 m i szerokości maksymalnej do 4,7 m.

W Pile w sezonie wiosenno-letnim funkcjonuje turystyczny tramwaj wodny. Rejsy turystyczne organizowane są także w Ujściu na Noteci oraz w Chodzieży na Jeziorze Miejskim.

Na poniższym rysunku przedstawiono rodzaje występujących na terenie ZIT MOF Piły cieków wodnych wraz z kanałami żeglownymi. Nie są to jednak znaczące elementy infrastruktury wodnej w regionie.

Rysunek 9. Drogi wodne ZIT MOF Piły



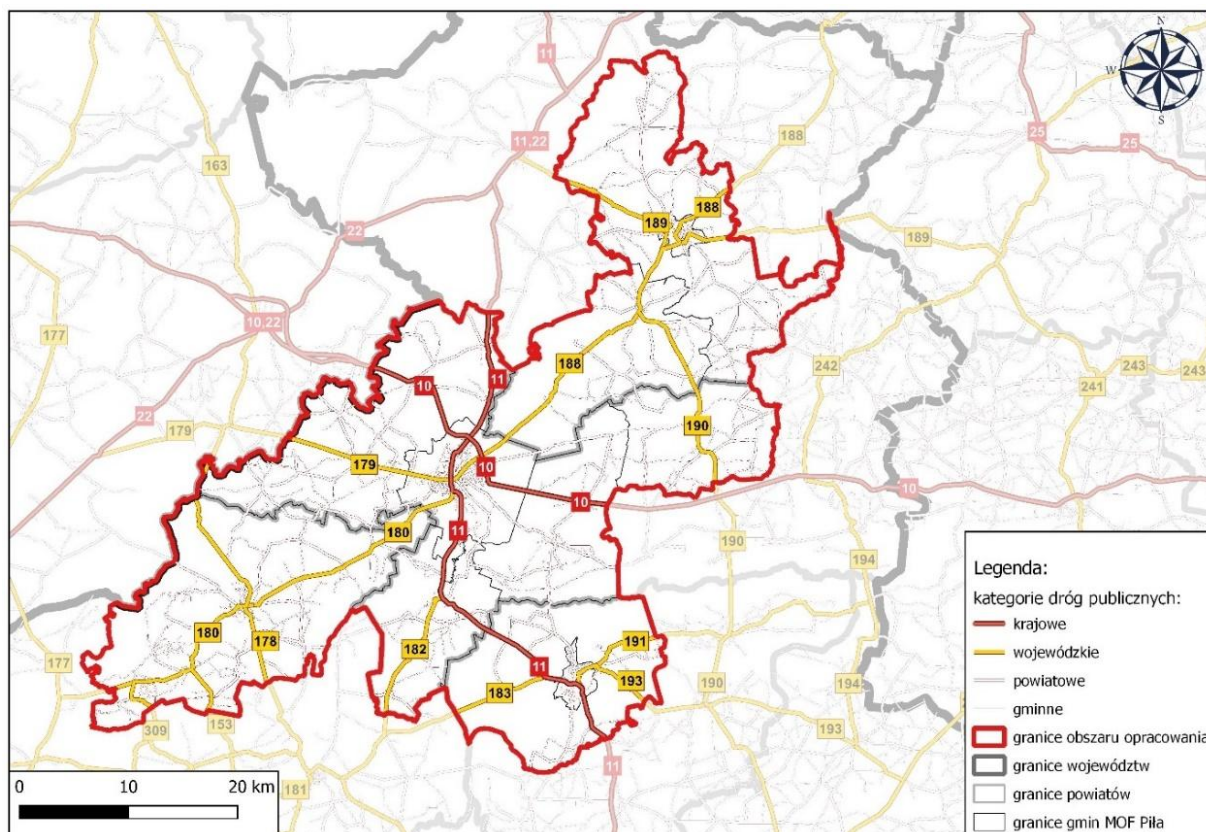
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury.

8. Transport towarów

Potrzeba transportowa w ruchu towarowym jest generowana głównie przez podmioty gospodarcze, centra logistyczne i magazyny. Można prognozować, że w latach 2021–2030 będzie następował dalszy wzrost ruchu pojazdów ciężarowych spowodowany inwestycjami w Specjalnych Strefach Ekonomicznych (SSE) i strefach przemysłowych lokalizowanych w gminach MOF Piły. Pokazują to wskaźniki dotyczące dynamiki liczby przedsiębiorstw lub udziału podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w przedsiębiorstwach ogółem. W strefach tych powstaną centra logistyczne, którymi nazywane są obiekty będące również nowoczesnymi magazynami do wynajęcia (określanymi też mianem parków logistycznych) lub są to branżowe bądź firmowe punkty dystrybucyjne. Na terenie obszaru funkcjonalnego funkcjonują podstrefy należące do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE) oraz Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (K-S SSE). Ponad 60 ha terenów zlokalizowanych w Pile zostało włączonych do PSSE jako podstrefa Piła.

Podstawową rolę w transporcie ładunków w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Piły pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych (do 3,5 t). W ostatnich latach nie przeprowadzono w żadnej z gmin kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych, a jedyne dostępne dane pochodzą z generalnego pomiaru ruchu (GPR). Problemy logistyki miejskiej są rozwiązywane punktowo. Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy w relacji wschód – zachód, odbywa się drogami DK10 oraz DW 179 natomiast w relacji północ – południe DK11 oraz DW 188 oraz DW180.

Rysunek 10. Układ sieci drogowej

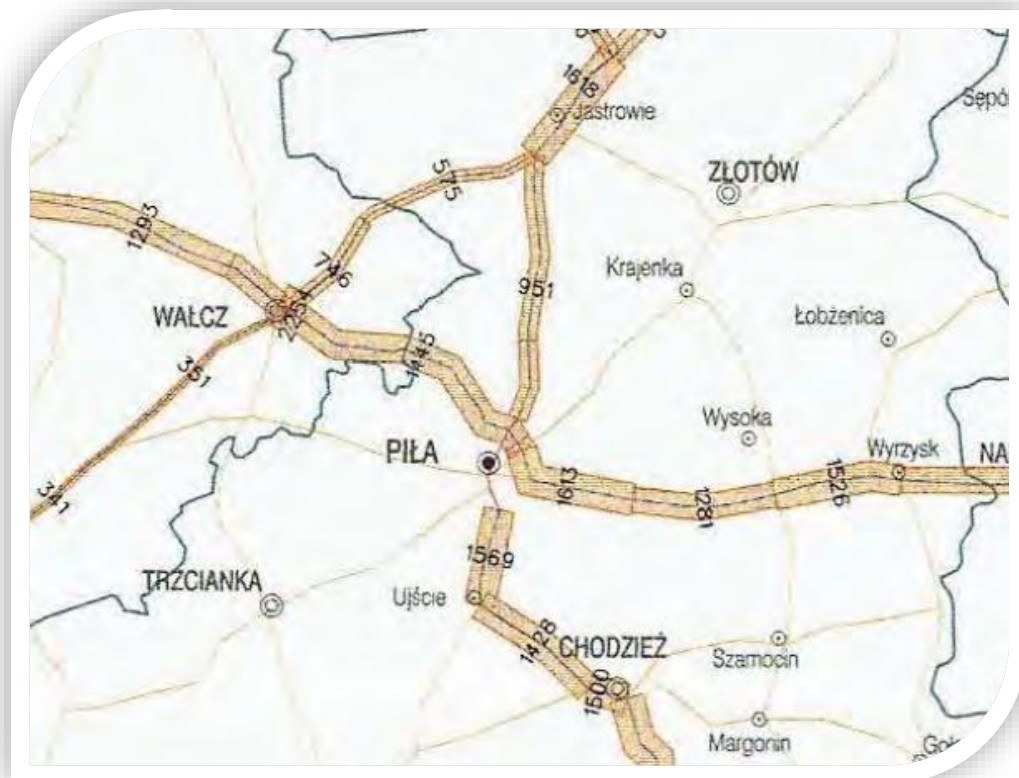


Źródło: opracowanie własne.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Drogi krajowe DK10 oraz DK11 posiadają nośność 100kN/oś. Pozostałe drogi wojewódzkie oraz ich odcinki posiadają dopuszczalną nośność 80 kN/oś.

Rysunek 11. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych – GPR 2020



Źródło: GDDKiA

Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych, występujący na głównych ciągach drogowych DK 10 i DK 11 i zawiera się w przedziale 1200 – 1500 poj./dobę. Na DW180 średni dobowy ruch pojazdów wynosi do 360 poj./dobę.

Aktywność gospodarcza obszaru, liczne zakłady produkcyjne i parki przemysłowe powodują, że logistyka miejska powinna być brana pod uwagę jako element polityki transportowej ZIT MOF Piły. Przy podejmowaniu działań zmierzających do zmniejszenia istniejących barier rozwojowych należy polegać na rozwiązaniach z obszaru zrównoważonego transportu i logistyki miejskiej. Jak dotąd w kontekście krajowym nie opracowano szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan).

9. Analiza zachowań transportowych mieszkańców MOF Piły

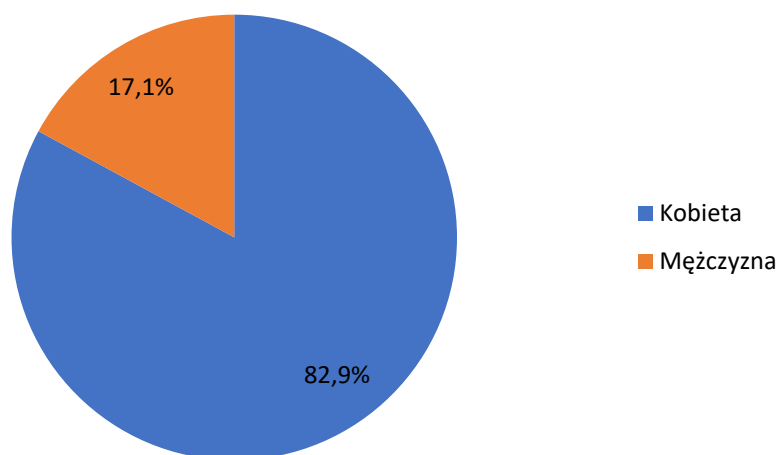
9.1. Wstęp, badanie preferencji komunikacyjnych

W ramach prac nad załącznikiem przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące mobilności. Mieszkańców oraz osoby przemieszczające się na analizowanym obszarze zapytano o ich preferencje i zwyczaje dotyczące mobilności, a także o problemy komunikacyjne, jakie dostrzegają. Badanie miało formę ankiety internetowej, udostępnionej do wypełniania w dniach 5 lutego do 26 marca 2024 roku. W tym czasie zebrano odpowiedzi od 1139 osób o różnych preferencjach i z różnych grup wiekowych. Zebrane wyniki posłużyły do określenia zachowań transportowych uczestników ruchu, zdiagnozowania problemów dotyczących mobilności oraz do wskazania kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności na kolejne lata.

9.2. Metryczka

Kolejne podrozdziały zawierają charakterystykę przebadanej grupy respondentów.

9.2.1. Podział respondentów ze względu na płeć

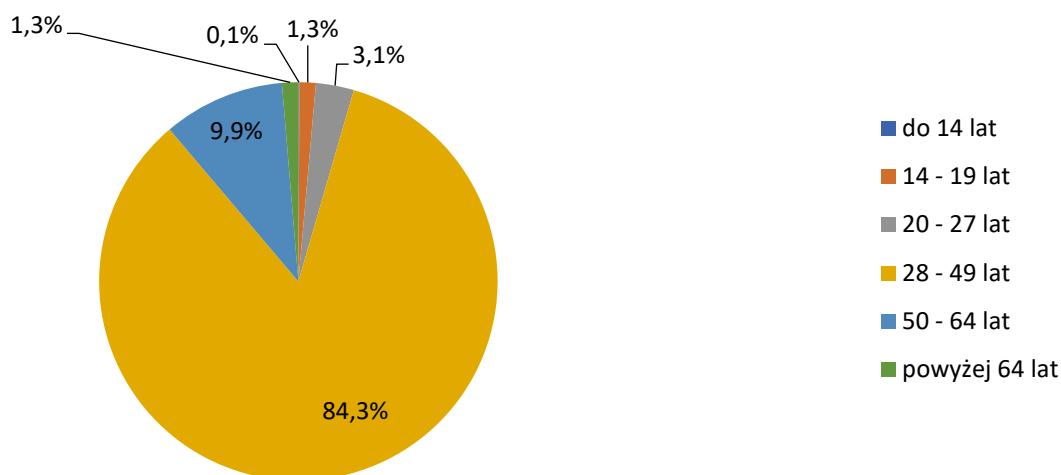


Wykres 4. Podział respondentów ze względu na płeć (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Większość ankietowanych to kobiety (82,9%). Mężczyźni stanowili 17,1% ogółu respondentów.

9.2.2. Wiek respondentów



Wykres 5. Wiek respondentów (n = 1139)

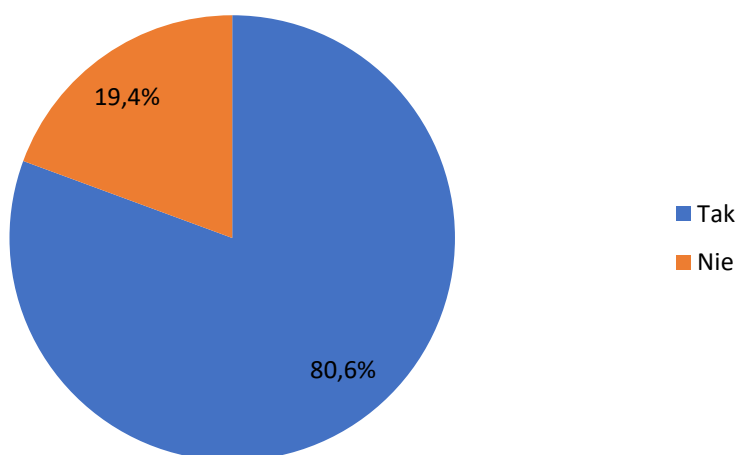
Źródło: opracowanie własne.

Największą grupę ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym od 28 do 49 lat (84,3%). Osoby w wieku od 50 do 64 lat stanowiły 9,9% ankietowanych. Kolejna grupa to osoby w wieku od 20 do 27 lat – 3,1%. Respondenci w wieku od 14 do 19 stanowili 1,3%, tak samo jak grupa osób w wieku powyżej 64 lat. Najmniej liczna grupa to osoby do 14 roku życia – 0,1% ankietowanych.

9.2.3. Posiadanie dzieci

Respondentów zapytano także, czy posiadają dzieci w wieku do 18 lat. Osoby w wieku produkcyjnym posiadające dzieci w wieku szkolnym i młodsze stanowią jedną z kluczowych grup społecznych, których potrzeby należy uwzględnić przy planowaniu zrównoważonej mobilności.

Poniższy wykres przedstawia udzielone odpowiedzi.



Wykres 6. Osoby posiadające dzieci w wieku niepełnoletnim (n = 1139)

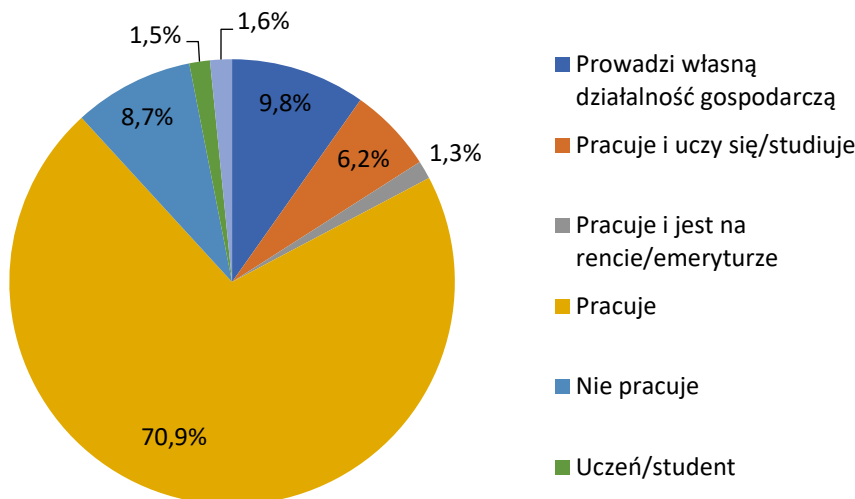
Źródło: opracowanie własne.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Dzieci, niepełnoletnie, posiada ponad 80% ankietowanych, zaś niespełna 20% respondentów nie posiada dzieci w wieku do 18 lat.

9.2.4. Aktywność zawodowa

Ankietowanych zapytano o aktywność zawodową. Udzielone odpowiedzi zostały pokazane na poniższym wykresie.



Wykres 7. Aktywność zawodowa (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Osoby pracujące stanowiły najliczniejszą grupę respondentów – 70,9%. Kolejną pod względem liczności grupą były osoby prowadzące własną działalność gospodarczą – 9,8%. Osoby niepracujące stanowiły 8,7%, osoby pracujące i uczące się lub studiujące to 6,2%. Wynik każdej z pozostałych grup oscyluje w granicach 1,5% ogółu ankietowanych osób.

9.2.5. Gmina zamieszkania

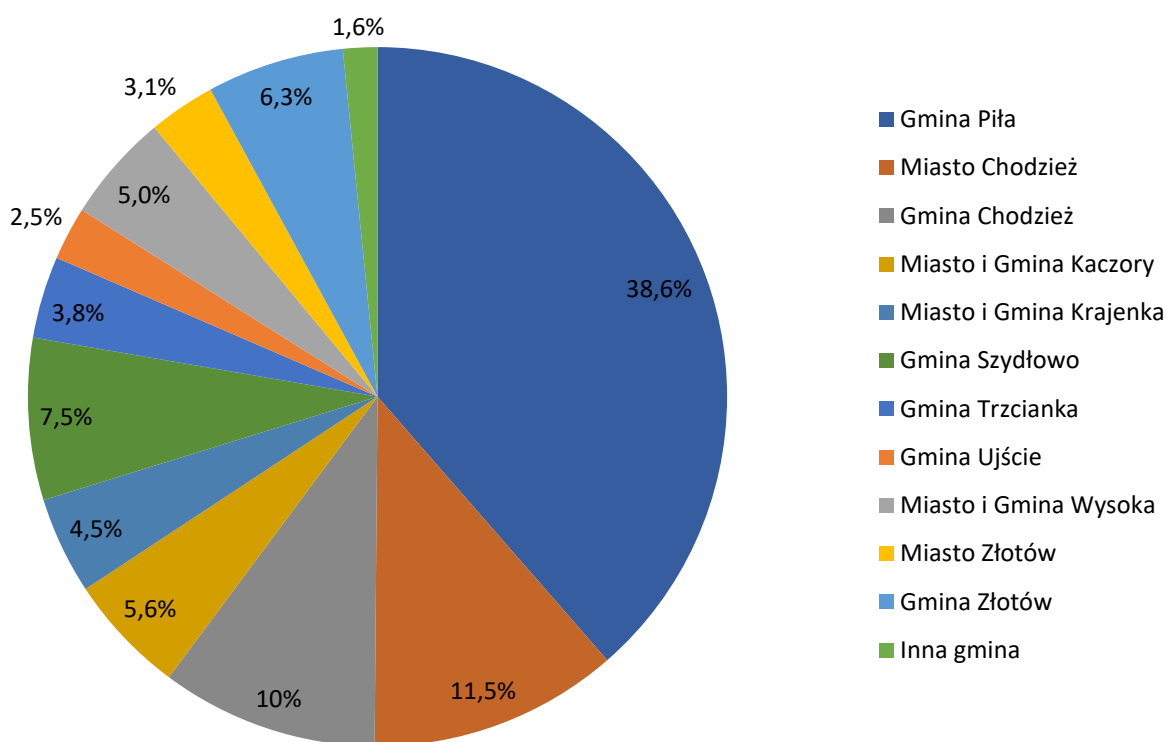
Respondentów poproszono o wskazanie gminy zamieszkania. Zestawienie wskazań gmin przedstawiają poniższa tabela oraz wykres.

Tabela 14. Gmina zamieszkania (n = 1139)

Gmina zamieszkania	% udział w ogóle badanych
Gmina Piła	38,6%
Miasto Chodzież	11,5%
Gmina Chodzież	10,0%
Miasto i Gmina Kaczory	5,6%

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Miasto i Gmina Krajenka	4,5%
Gmina Szydłowo	7,5%
Gmina Trzcianka	3,8%
Gmina Ujście	2,5%
Miasto i Gmina Wysoka	5,0%
Miasto Złotów	3,1%
Gmina Złotów	6,3%
Inna gmina	1,6%



Wykres 8. Gmina zamieszkania (n = 1139)

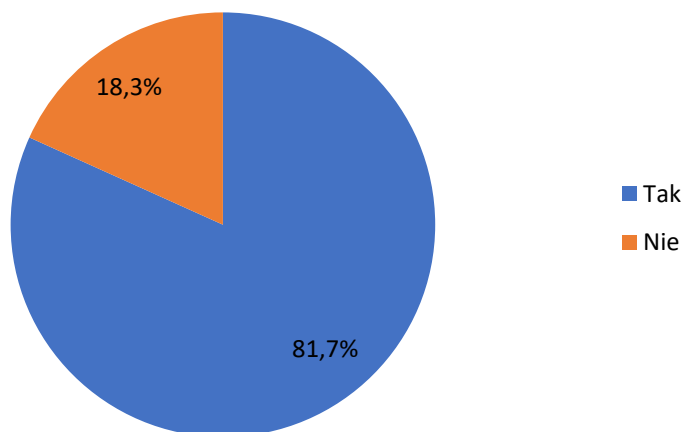
Źródło: opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę ankietowanych reprezentowały osoby zamieszkujące Gminę Piła – grupa ta stanowi blisko 38,6% wszystkich badanych. Miasto Chodzież zamieszkuje 11,5% badanych, zaś gminę Chodzież 10% badanych. Żadna z pozostałych gmin nie przekroczyła 10%. Należy zauważyć, że tylko 1,6% ankietowanych zamieszkiwało gminę poza obszarem niniejszego opracowania.

9.3. Wyniki badań

Ankietowanym zadano 8 pytań zamkniętych, z których część miała rozbudowaną formę. Odpowiedzi przedstawiono na kolejnych wykresach.

W pytaniu numer 1 zapytano ankietowanych, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji.

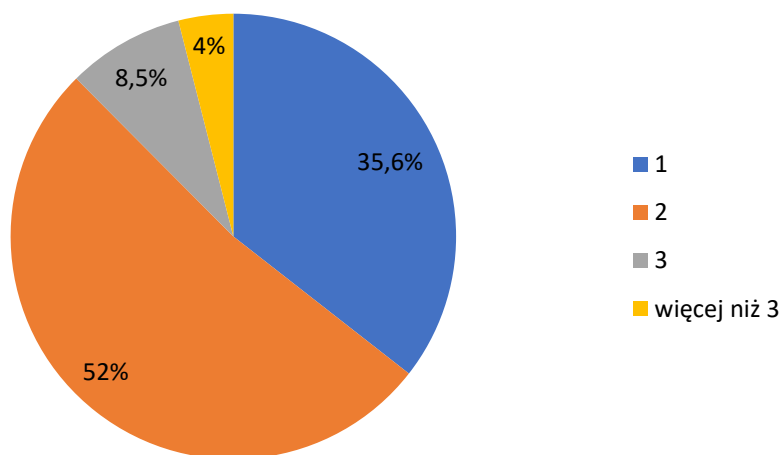


Wykres 9. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

81,7% badanych odpowiedziało twierdząco na to pytanie.

Osoby, które w pytaniu pierwszym odpowiedziały twierdząco, w kolejnym pytaniu zostały zapytane o liczbę samochodów występujących w gospodarstwie domowym.



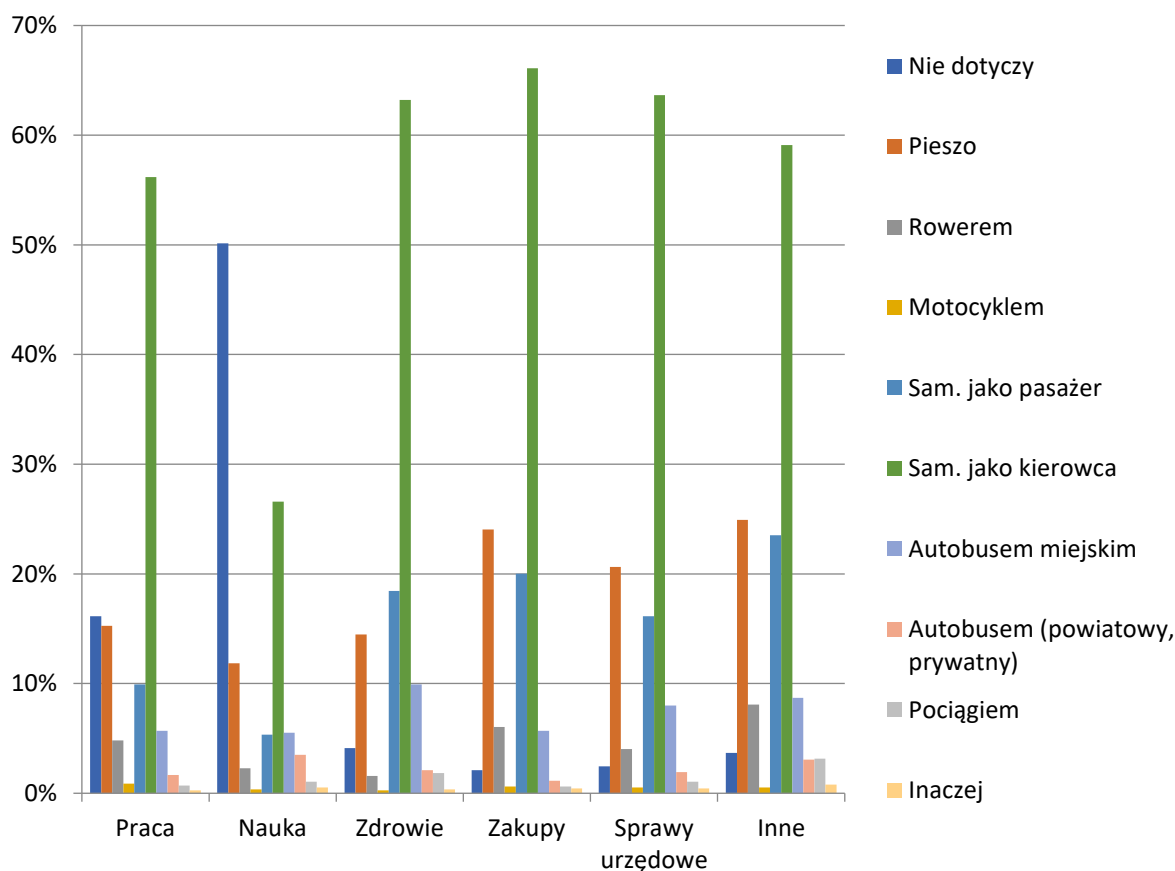
Wykres 10. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n = 931)

Źródło: opracowanie własne.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

35,6% ankietowanych deklaruje, że posiada w gospodarstwie domowym 1 samochód, 52% badanych twierdzi, że posiada 2 pojazdy, zaś 8,5% ankietowanych deklaruje posiadanie w gospodarstwie domowym 3 samochodów. Odpowiedzi „więcej niż 3” udzieliło 4% respondentów.

W pytaniu numer 3 poproszono ankietowanych o określenie, w jaki sposób najczęściej docierają do poszczególnych miejsc (celów podróży). Dla każdego celu respondent mógł wskazać kilka sposobów przemieszczania (np. do pracy respondent może jeździć samochodem jako kierowca, rowerem, autobusem miejskim), dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego miejsca przekracza 100%. Wyniki przedstawiono na wykresie liczbowym, gdzie zsumowano liczbę wskazań sposobów dojazdu dla poszczególnych celów podróży.



Wykres 11. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? – wybór środka transportu w poszczególnych celach podróży (n = 8160)

Źródło: opracowanie własne.

Dla każdego celu udział sposobów podróżowania przedstawia się podobnie, najczęściej wybieranym sposobem podróży jest bowiem jazda samochodem jako kierowca, ruch pieszy lub jazda samochodem jako pasażer.

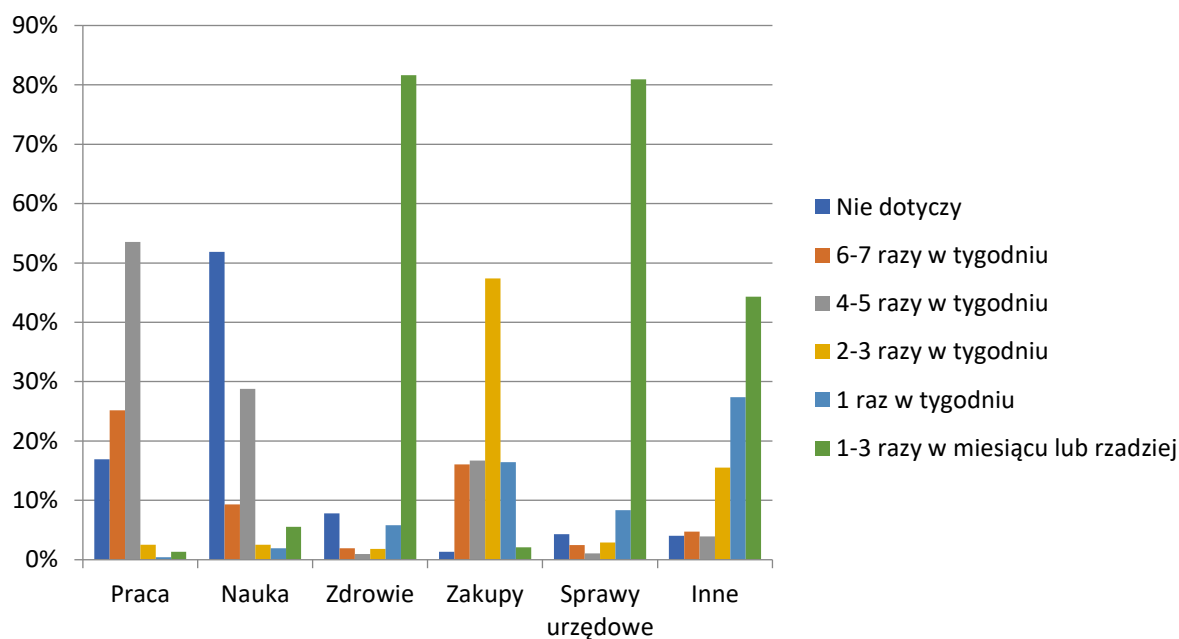
Część mieszkańców w podróżach codziennych wykorzystuje autobus oraz rower jako środek transportu, co świadczy o tym, że są one uzupełnieniem systemu transportowego, a w przyszłości mogą być także alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego. Pozostałe sposoby podróżowania: pociąg, motocykl oraz inne są bardzo rzadko wybierane w podróżach codziennych.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Ponadto liczba wskazań dla poszczególnych celów pokazuje, jak zróżnicowany może być wybór sposobu przemieszczania się. Przykładowo do miejsc rozrywki czy rekreacji (najmniej sprecyzowany cel) różnorodność sposobów przemieszczania się jest największa. Respondenci często wybierają spacer czy rower w ramach rekreacji samej w sobie. Podróże te jednak nie mają charakteru cyklicznego i nie są uzależnione od godzin szczytu, a rozmieszczenie celów oraz długość podróży są różnorodne, więc nie mają znaczącego wpływu na codzienne problemy komunikacyjne w obszarze.

Tymczasem najmniejsza liczba wskazań różnych rodzajów środka transportu charakteryzuje ruch obligatoryjny do pracy czy miejsc nauki. Ma to odzwierciedlenie w rzeczywistości, gdyż respondenci zwykle docierają do tych celów podróży w taki sam sposób, najczęściej taką samą trasą. Wyjątek mogą stanowić podróże tzw. łączone, kiedy podczas codziennego przemieszczania się dom – praca – dom respondenci zawożą lub odbierają dzieci ze szkoły albo robią zakupy.

Pytanie numer 4 było powiązane z pytaniem numer 3, ponieważ respondenci zostali poproszeni o wskazanie, jak często podróżują do miejsc wskazanych w poprzednim pytaniu. W tym pytaniu ankietowani mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Odpowiedzi na to pytanie zostały przedstawione na poniższym wykresie.



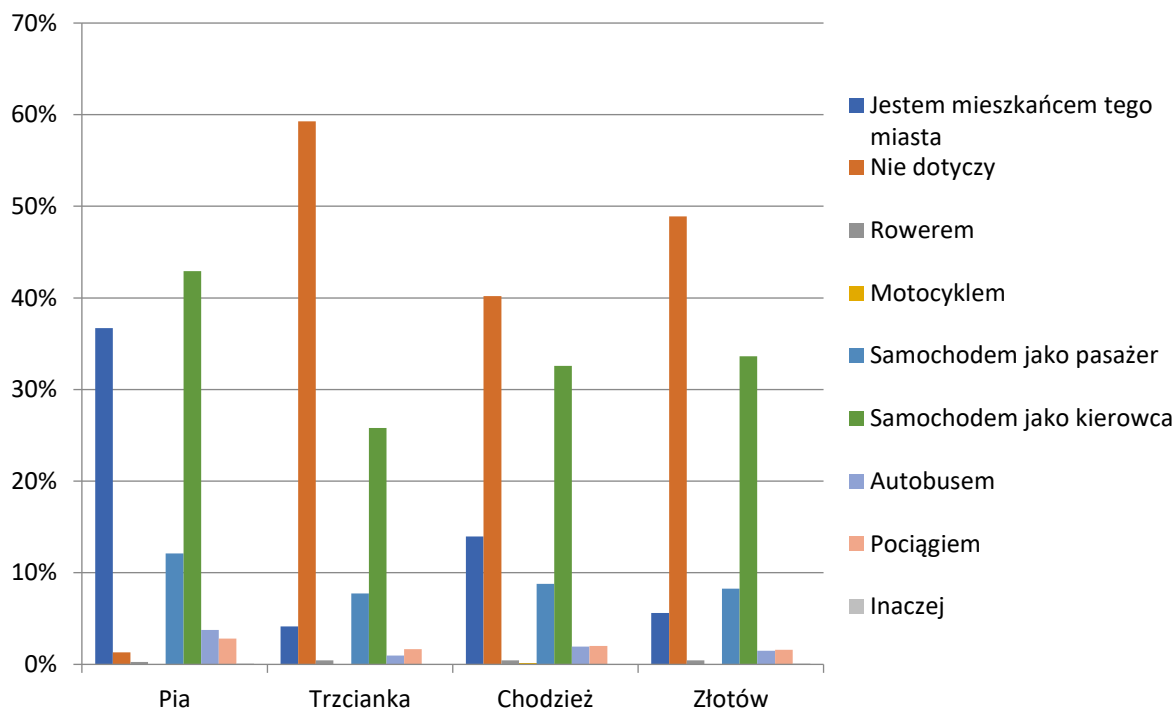
Wykres 12. Ile czasu zajmuje Panu/i dotarcie do następujących celów podróży? (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższe dane, widać regularność podróży w przypadku dojazdów do miejsc pracy i nauki. Zdecydowana większość odpowiedzi to 4–5 razy w tygodniu. Ankietowani o wiele rzadziej podróżują w sprawach zdrowotnych oraz urzędowych – najczęściej padającą odpowiedzią było 1–3 razy w miesiącu lub rzadziej. Ta odpowiedź padała najczęściej również w przypadku innych miejsc (np. rozrywki, rekreacji czy gastronomii), jednak w tym przypadku odpowiedź nie dominuje tak wyraźnie jak w przypadku urzędów i placówek zdrowia. Jeśli chodzi o robienie zakupów, najczęściej padającą odpowiedzią była „2–3 razy w tygodniu”.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Następnie poproszono respondentów o określenie, w jaki sposób i jak często podróżują do siedzib powiatów tj.: Piły, Trzcianki, Chodzieży oraz Złotowa. Odpowiedzi prezentują dwa kolejne wykresy.

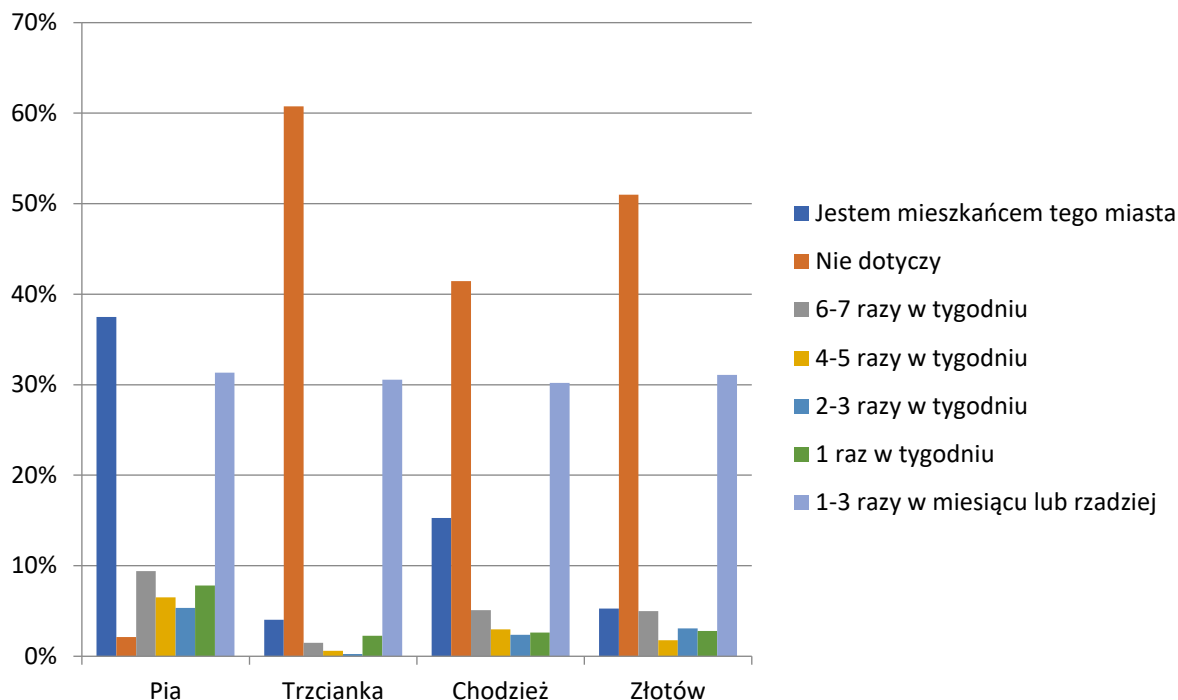


Wykres 13. W jaki sposób dociera Pan/i do wskazanych miejscowości? (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Dominującym środkiem transportu w podróżach do wszystkich trzech miast jest własny samochód. Komunikacją zbiorową najwięcej osób dojeżdża do Piły.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja



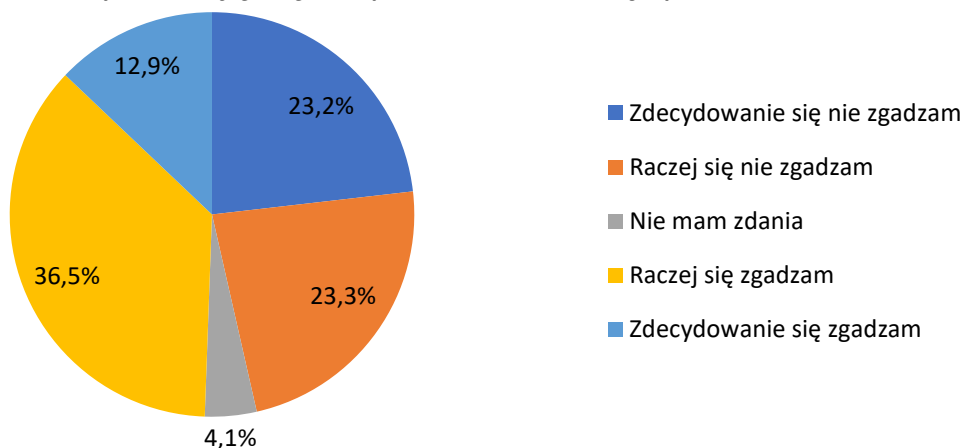
Wykres 14. Jak często podróżuje Pan/i do wskazanych miejscowości? (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej odwiedzanym miastem jest Piła. Piła jest miastem rdzeniem obszaru funkcjonalnego. Pozostałe miasta są odwiedzane dużo rzadziej lub wcale.

Pytanie numer 7 zawierało listę stwierdzeń, a respondenci mieli za zadanie określić, na ile się z nimi zgadzają. Uzyskane odpowiedzi przedstawiono na kolejnych wykresach kołowych. Pod każdym wykresem znajduje się komentarz do niego.

Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie, chodząc pieszo



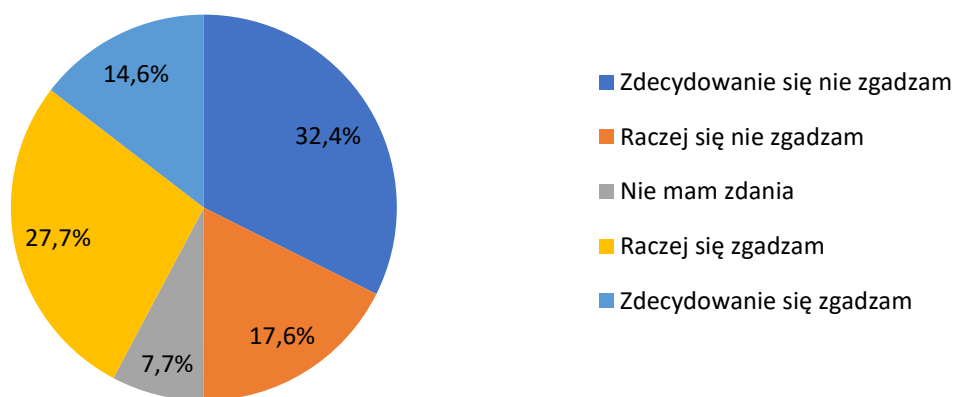
Wykres 15. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie, chodząc pieszo (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Blisko 50% respondentów oceniło stan chodników w swoim miejscu zamieszkania jako dobry (zdecydowanie się zgadzam oraz raczej się zgadzam). 46,4% ankietowanych nie zgadza się z tym stwierdzeniem, a pozostali (4,1% badanych) nie ma zdania w tym temacie. Negatywnych wyników nie da się jednoznacznie przyporządkować konkretnym problemom występującym w danym miejscu. Wskazana ocena to subiektywne odczucie kwestii bezpieczeństwa oraz oceny stanu chodników. Problem dużo częściej występuje na obszarach pozamiejskich, gdzie chodniki są w złym stanie technicznym lub jest ich brak.

Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem

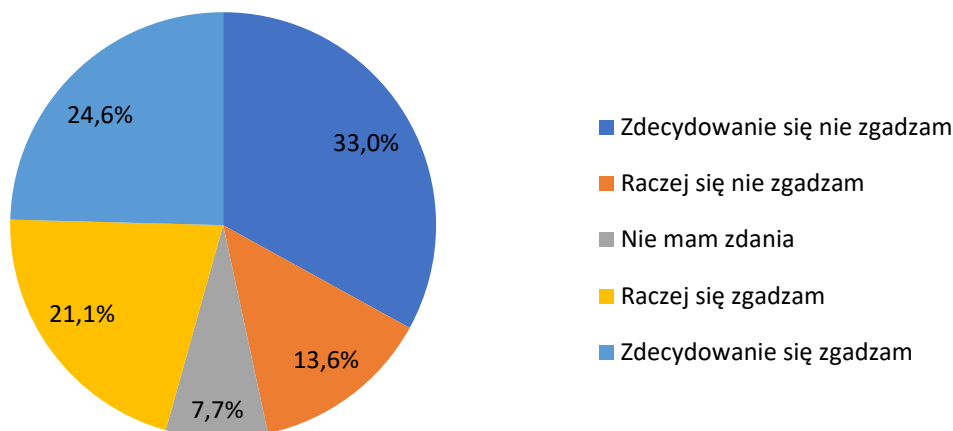


Wykres 16. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Połowa ankietowanych nie zgadzała się ze wskazanym stwierdzeniem. 42,2% ankietowanych udzieliła odpowiedzi, w której zgadza się z powyższą tezą. 7,7% nie ma zdania w tym temacie. Bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa ma odpowiednia infrastruktura. Wydzielone, wyasfaltowane ścieżki rowerowe, przejazdy dla rowerów itp. sprawiają, że mieszkańcy zaczynają postrzegać rower jako alternatywę dla ruchu samochodowego i czują się bezpiecznie podczas poruszania się nim.

Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 20 minut

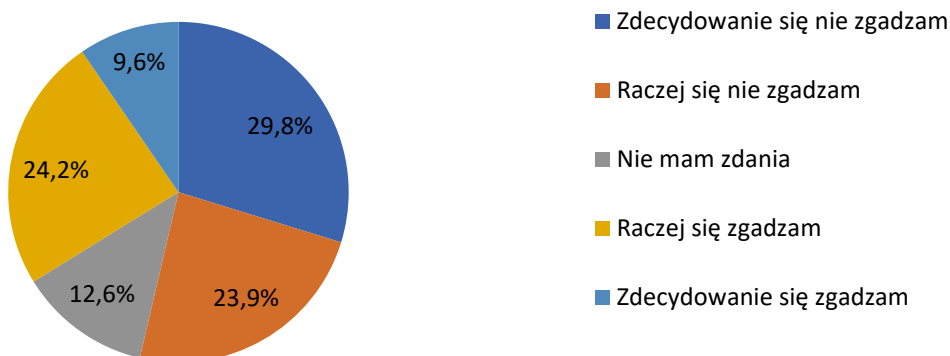


Wykres 17. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 20 minut (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Ze stwierdzeniem „Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 20 minut” zdecydowanie zgadza się oraz raczej zgadza się 45,7% respondentów. Bardzo podobna grupa ankietowanych (46,6%) nie zgadza się z tym stwierdzeniem, zaś 7,7% nie ma zdania na ten temat. Można wywnioskować, że osoby, które mają krótszy czas dojazdu do pracy niż 20 minut, mieszkają w obrębie ok. 3–5 km od miejsca pracy. Natomiast odpowiedzi przeczące podały osoby, których odległość z miejsca zamieszkania do pracy jest większa niż 5 km lub w ogóle nie korzystają z roweru jako środka transportu i nie znają faktycznego czasu przejazdu.

System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich, czuję się bezpiecznie i komfortowo



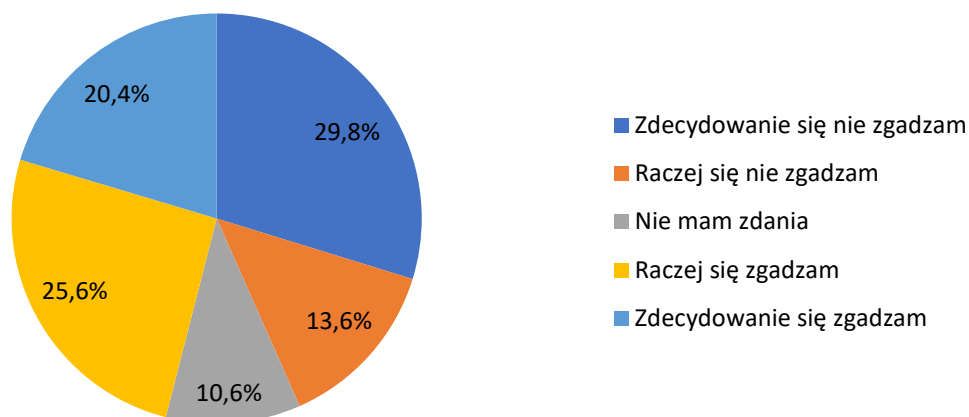
Wykres 18. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich, czuję się bezpiecznie i komfortowo (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

System dróg rowerowych został oceniony negatywnie. Odsetek odpowiedzi przeczących (53,6%) jest znacznie większy od odpowiedzi twierdzących (33,8%). Taka sytuacja jednoznacznie wskazuje potrzebę rozwoju infrastruktury rowerowej na obszarze objętym opracowaniem. Jeśli rower w przyszłości ma być alternatywnym środkiem transportu, należy rozważyć opracowanie spójnej koncepcji dróg rowerowych, która później będzie systematycznie realizowana.

Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem)

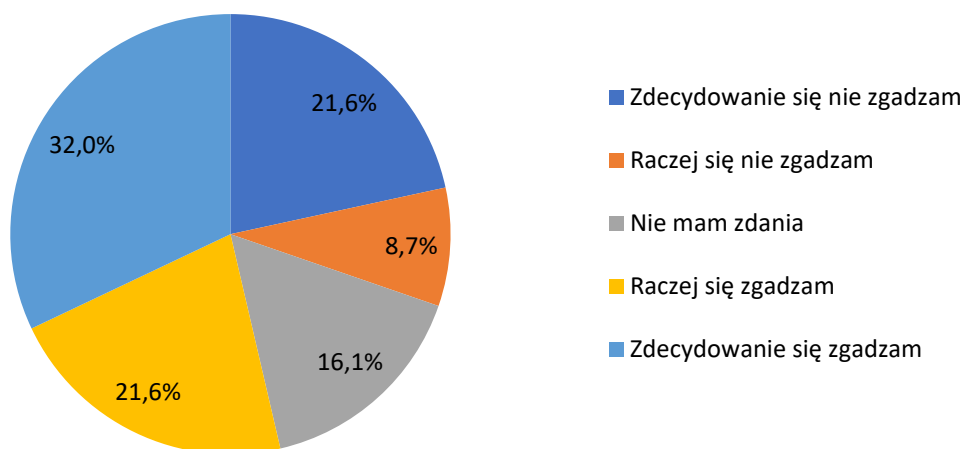


Wykres 19. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

46% ankietowanych twierdzi, że może korzystać z komunikacji zbiorowej (autobusu lub pociągu) w codziennych podróżach, co jednak nie jest tożsame z tym, że z tego transportu korzysta. Z kolei blisko 43,4% osób twierdzi, że nie ma możliwości dojazdu autobusem lub pociągiem do miejsca pracy czy nauki. To duży odsetek, przy czym nie jest jasne, czy wynika to z braku połączeń w ogóle, czy braku ich konkurencyjności (np. brak dojazdu czy powrotu o określonej godzinie).

Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem /pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut

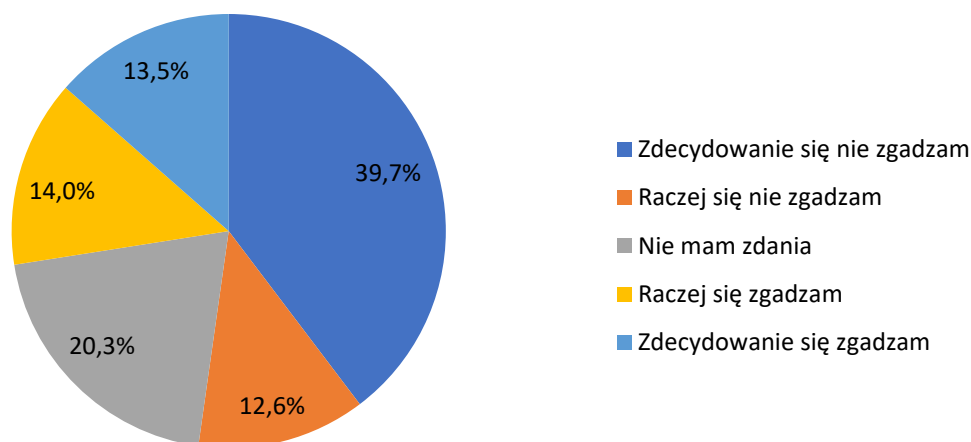


Wykres 20. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Zdecydowanie najczęściej badanych (53,6%) zgadza się ze stwierdzeniem, że czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem lub pociągiem) z miejsca zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut. 30,3% zdecydowanie nie zgadza się z tym stwierdzeniem. Pozostała grupa nie potrafi udzielić jednoznacznej odpowiedzi, co może wskazywać, że nigdy nie korzystała z transportu zbiorowego w dojazdach do miejsca pracy/nauki.

Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu

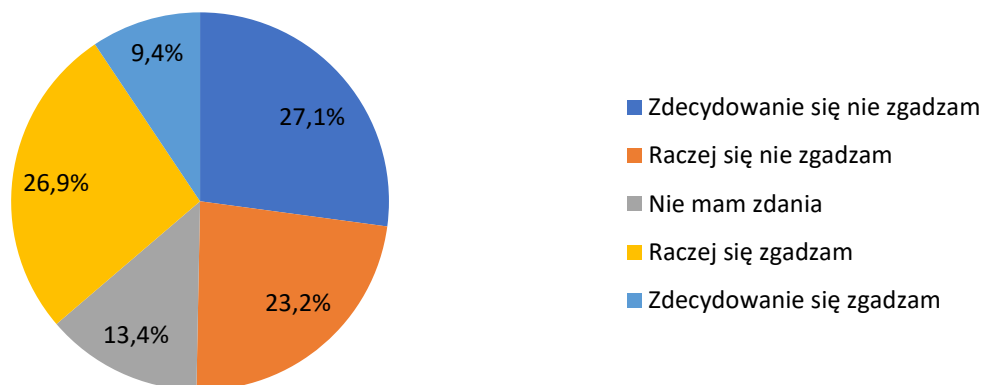


Wykres 21. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa respondentów (52,2%) nie traktuje komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla własnego samochodu. Jedynie dla 27,5% badanych jest to konkurencyjny sposób przemieszczania się. Duża część respondentów (20,3%) nie ma zdania na ten temat.

Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne)



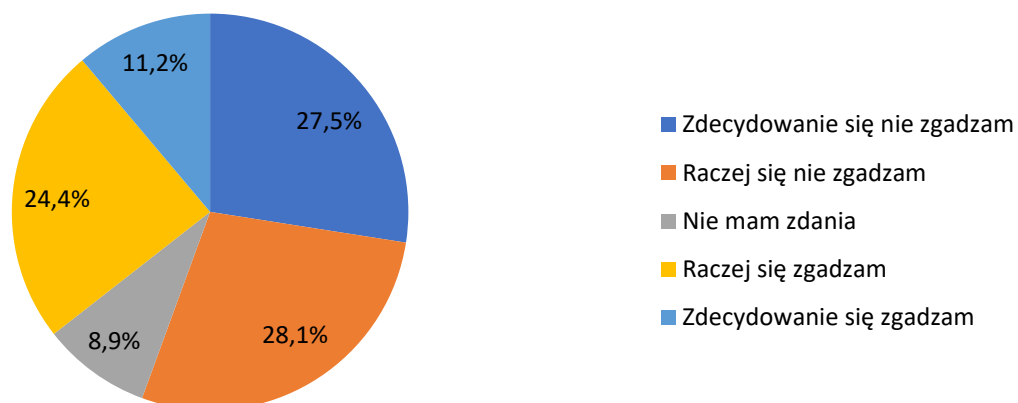
Wykres 22. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne) (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

36,3% respondentów zdecydowanie się zgadza lub raczej się zgadza z ww. stwierdzeniem. Ponad połowa badanych ma odmienne zdanie. 13,4% ankietowanych nie ma zdania na ten temat.

Infrastruktura drogowa w miastach jest w lepszym stanie niż infrastruktura drogowa na obszarach wiejskich, co może wpływać na różnice w ocenie ogólnej.

W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem

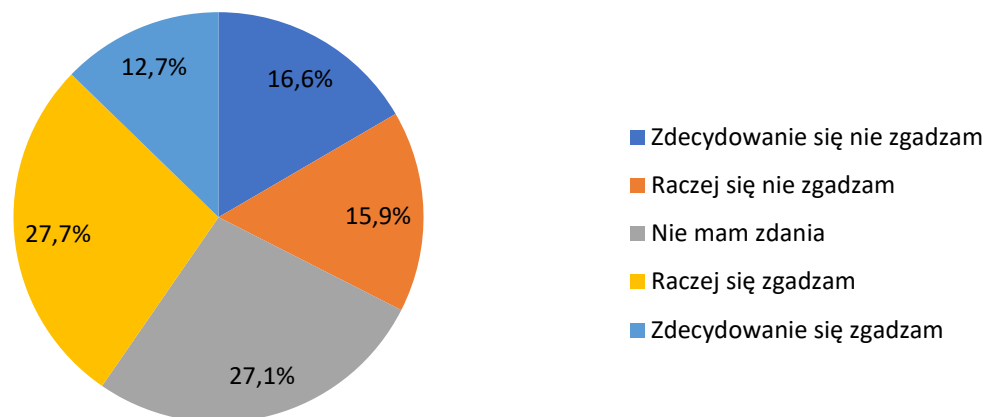


Wykres 23. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa respondentów (55,6%) zauważa problemy z parkowaniem na obszarze objętym opracowaniem. 35,6% ankietowanych nie dostrzega tych problemów. Odpowiedzi na to pytanie wskazują na potrzebę podjęcia działań związanych z polityką parkingową.

Ceny za parking w mojej gminie/mieście nie są wygórowane i nie stanowią przeszkody dla korzystających z samochodów

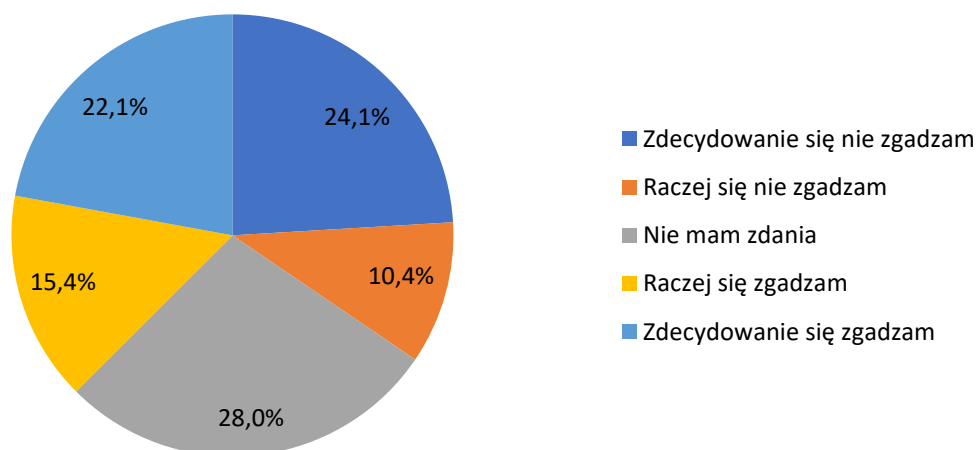


Wykres 24. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ceny za parking w mojej gminie/mieście nie są wygórowane i nie stanowią przeszkody dla korzystających z samochodów (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Z powyższym stwierdzeniem zgadza się ponad 40% badanych. Blisko co trzeci ankietowany uważa, że opłaty parkingowe są za wysokie i stanowią przeszkodę z korzystania z samochodów. Spora grupa ankietowanych (27,1%) nie potrafi wypowiedzieć się w tym temacie.

Wiem, co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride



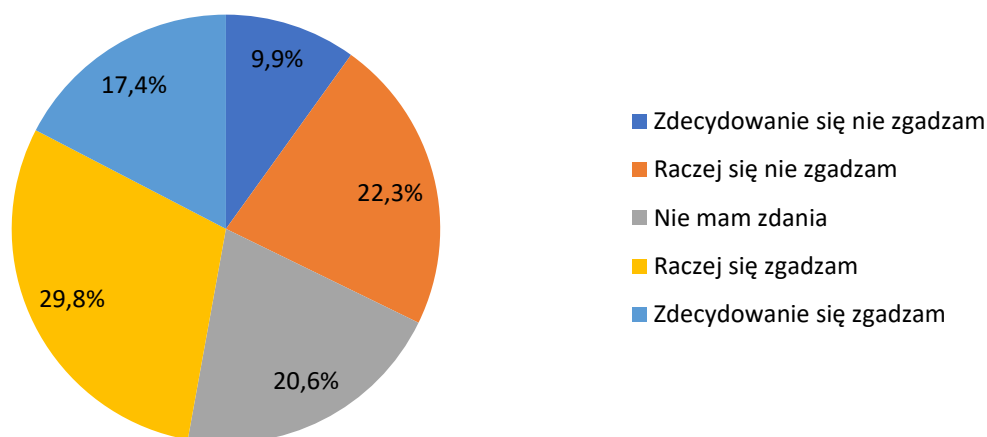
Wykres 25. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Wiem, co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Blisko co trzeci ankietowany (34,5%) odpowiedział przecząco na powyższe pytanie. Znajomością wymienionych wyżej rozwiązań może pochwalić się 37,5% respondentów, zaś 28% nie ma zdania na ten temat. Pojęcia te są popularyzowane w przestrzeni publicznej w Polsce od około 10 lat i najczęściej towarzyszą idei zrównoważonej mobilności. Biorąc pod uwagę, że zdecydowana większość respondentów porusza się na badanym obszarze samochodem, to na pewno pośrednio spotyka się z tymi pojęciami. Warto byłoby popularyzować tę ideę, prowadząc kampanie edukacyjne zwiększające świadomość społeczeństwa.

Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych

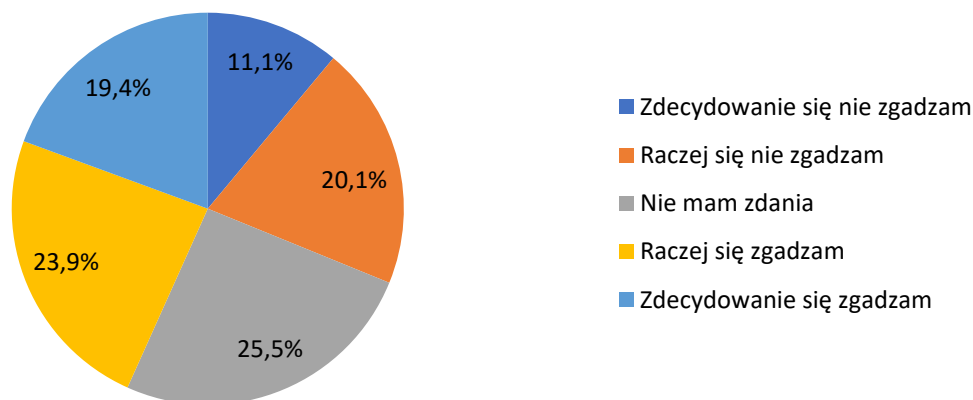


Wykres 26. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Blisko połowa respondentów (47,1%) deklaruje, że w ich mieście/gminie występuje duży ruch pojazdów ciężarowych. Jest to niepokojące, ponieważ ciężarowy ruch tranzytowy wpływa negatywnie na bezpieczeństwo komunikacyjne, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym oraz wpływa negatywnie na jakość życia i środowisko naturalne.

Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku

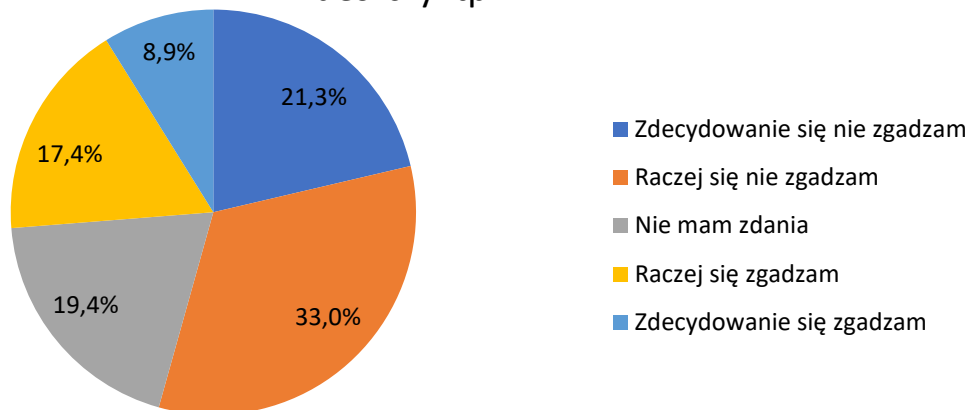


Wykres 27. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

W tym pytaniu ponad 31% ankietowanych nie zauważa różnicy w natężeniu ruchu w okresie letnim. 43,3% respondentów zauważa wzmożony ruch w miesiącach od czerwca do września. W tym pytaniu blisko co czwarta osoba nie miała zdania.

Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp .

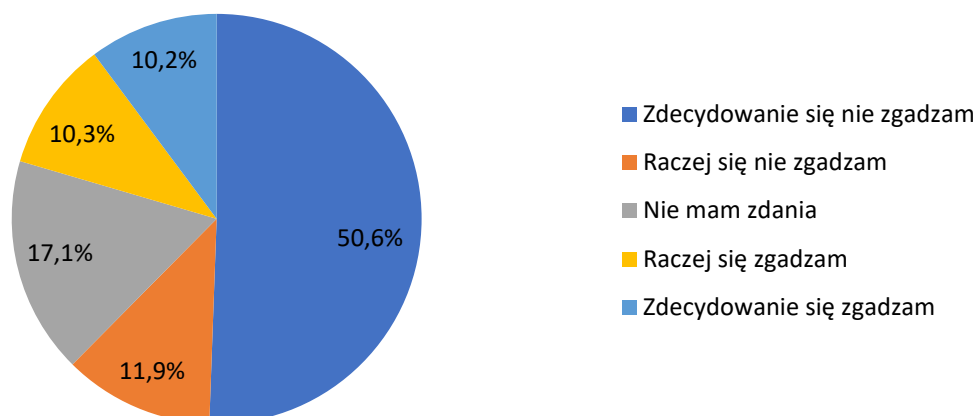


Wykres 28. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp. (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa ankietowanych (54,3%) nie zgadza się ze stwierdzeniem, że warunki atmosferyczne powodują brak przejezdności jezdni w gminie/mieście zamieszkania. Odpowiedzi potwierdzającej powyższą tezę udzieliło blisko 26,3% badanych. Zdania w tym temacie nie miało 19,4% osób.

Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/szkoły

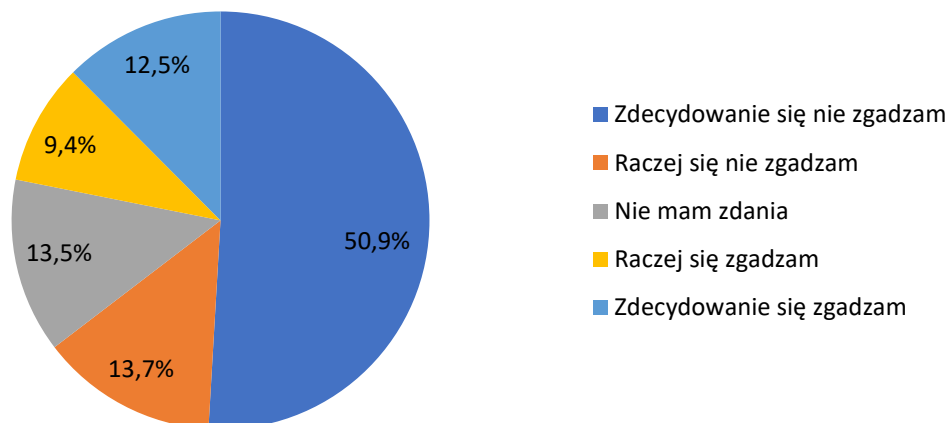


Wykres 29. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/szkoły (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

62,5% ankietowanych nie może korzystać z transportu kolejowego w codziennych podróżach do pracy czy szkoły, taką możliwość ma co piąta osoba. 17,1% ankietowanych nie ma zdania w tym temacie.

Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania



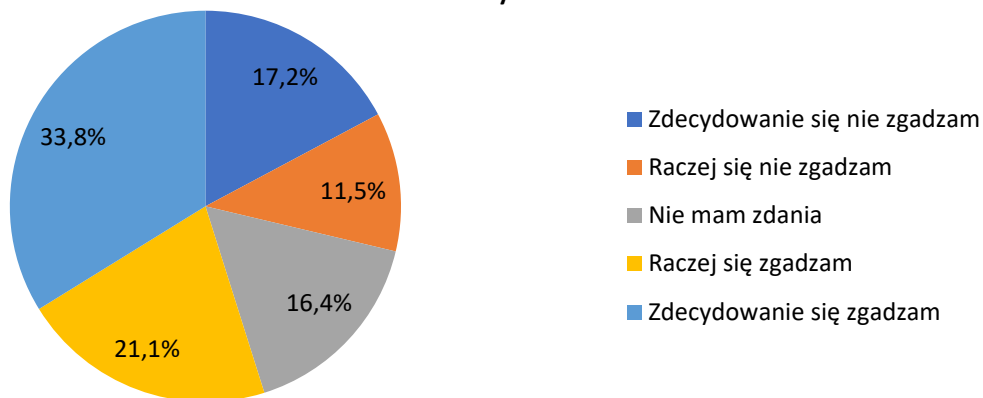
Wykres 30. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania? (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Model pracy zdalnej dużo zmienia w kontekście preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Ma również wpływ na zmniejszenie zatłoczenia na drogach, jednak przy dużym natężeniu ruchu nie są to wartości zauważalne. Większość respondentów (64,6%) nie ma możliwości

wykonywania pracy zdalnej. Są to zatem osoby, które codziennie wykonują podróże dom – praca – dom lub dom – szkoła – dom.

Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym

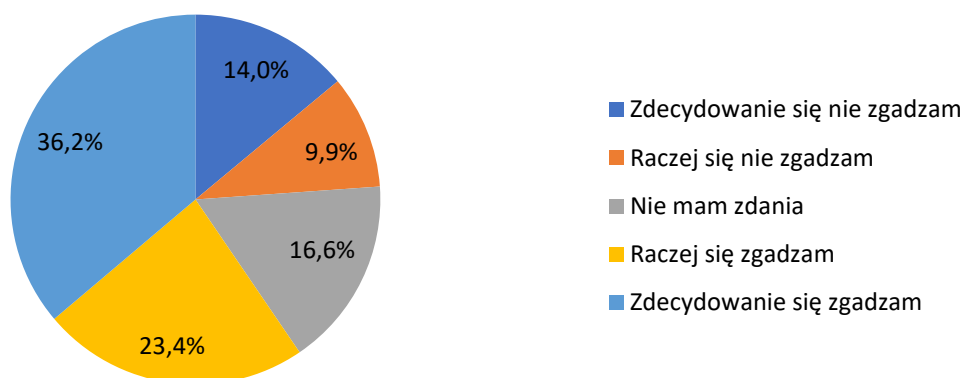


Wykres 31. Na ile zgadza się Pan/i z poniższym stwierdzeniem? Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa ankietowanych (54,9%) zgadza się ze stwierdzeniem, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń dla samochodów. 28,7% ankietowanych nie akceptuje takich rozwiązań. 16,4% ankietowanych nie ma zdania w tym temacie.

Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe)



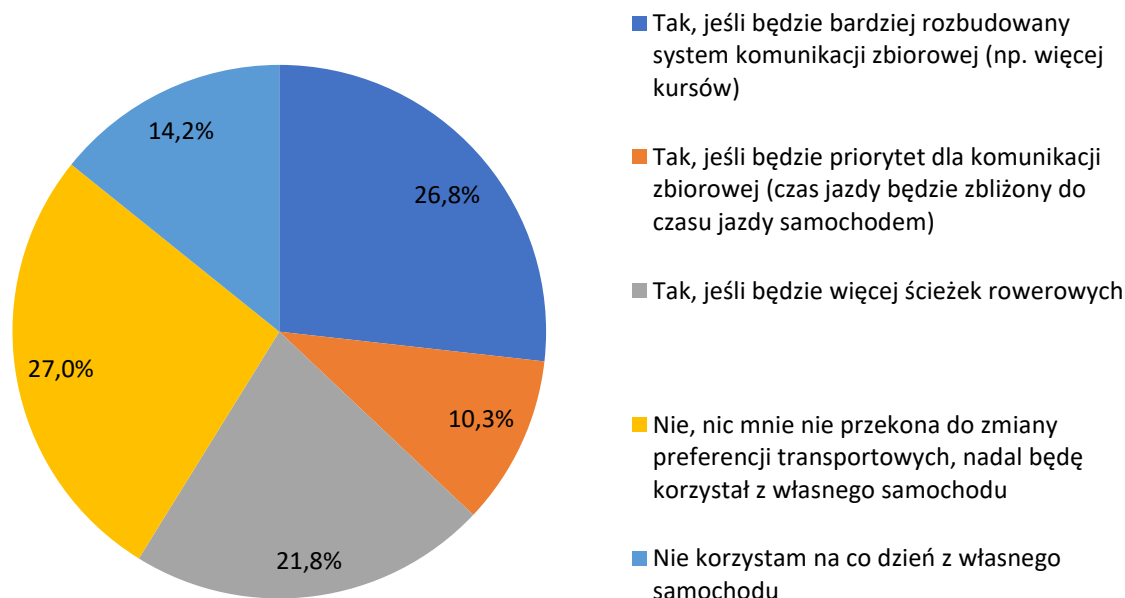
Wykres 32. Na ile zgadza się Pan/i z poniższym stwierdzeniem? Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe) (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

Blisko 60% respondentów zauważa potrzebę ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport, a w szczególności samochody osobowe. To bardzo ważne, gdyż

ograniczenie tej emisji wpływa pozytywnie nie tylko na codzienne życie mieszkańców, ale także ma duży wpływ na walory turystyczne gmin.

Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu?



Wykres 33. Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu? (n = 1139)

Źródło: opracowanie własne.

W ostatnim pytaniu zapytano respondentów, czy są w stanie zmienić swoje preferencje transportowe i zrezygnować z korzystania z samochodu. Ponad połowa (58,9%) badanych odpowiedziała twierdząco na to pytanie, ale pod pewnymi warunkami:

- bardziej rozbudowany system komunikacji publicznej (więcej kursów) – 26,8%,
- priorytet dla komunikacji zbiorowej (czas jazdy zbliżony do czasu jazdy samochodem) – 10,3%,
- więcej ścieżek rowerowych – 21,8%.

Powyższe wyniki pokazują, że poprawa częstotliwości komunikacji zbiorowej może zwiększyć popyt na te podróże, a w konsekwencji przyczynić się do wzrostu udziału tych środków transportu w codziennym przemieszczaniu się.

Blisko co czwarty respondent nie zamierza zrezygnować z podróży samochodem. 14,2% badanych twierdzi, że nie korzysta na co dzień z własnego samochodu.

9.4. Podsumowanie badań

W kontekście popularyzacji idei zrównoważonej mobilności z badania można wyciągnąć następujące wnioski:

- Większość mieszkańców posiada przynajmniej jeden samochód w gospodarstwie domowym i przemieszcza się nim codziennie do miejsc pracy. **Ruch samochodowy stanowi podstawowy udział w ogóle wykorzystywanych środków transportu**, często jest jedynym dostępnym (i jednocześnie najbardziej komfortowym) rozwiązaniem w podróżach międzygminnych.
- Badania pokazały problem z parkowaniem, głównie na obszarze Piły. Warto jednak zauważyć, że jest to obecnie problem większości miast, szczególnie powiatowych.
- Ciężarowy ruch tranzytowy stanowi zauważalny problem dla mieszkańców obszaru, należy zatem dążyć do **wyprowadzania go poza obszary mieszkalne**, co przyniesie szereg korzyści zarówno dla mieszkańców, jak i turystów.
- **Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym** może wpłynąć pozytywnie na zmianę przyzwyczajeń transportowych mieszkańców.
- Z przyczyn związanych z infrastrukturą to **autobusowa komunikacja zbiorowa ma potencjał do rozwoju i przejęcia uczestników podróży obligatoryjnych**. Obecnie są dostępne połączenia autobusowe, jednak czas dojazdu, komfort podróży wymaga poprawy.
- Należy dążyć do **poprawy znajomości rozwiązań typu Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride**, popularyzować je i zachęcać do korzystania zgodnie z przeznaczeniem.
- **Większość mieszkańców deklaruje możliwość zmiany swoich przyzwyczajeń transportowych**, popularyzację ruchu pieszego i rowerowego kosztem transportu samochodowego oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Ponadto osoby te są skłonne **zrezygnować z komunikacji samochodowej** pod warunkiem, że inne, bardziej ekologiczne sposoby przemieszczania się będą wystarczająco atrakcyjną konkurencją.

10. Analiza SWOT

Analiza SWOT jest jedną z podstawowych metod analizy strategicznej jednostki (dziedziny). Nazwa metody jest akronimem angielskich słów *strengths* (mocne strony), *weaknesses* (słabe strony), *opportunities* (szanse potencjalne lub zaistniałe w otoczeniu), *threats* (zagrożenia prawdopodobne lub istniejące w otoczeniu). Można ją stosować dla całego systemu lub poszczególnych podsystemów w różnych dziedzinach np. marketingu, finansach, produkcji itp. Może być także wykorzystywana w działalności doradczej (konsultingu) jako technika wstępnej analizy strategicznej jednostki (organizacji) zamawiającego usługę konsultingową.

Analiza SWOT została opracowana na podstawie przeprowadzonych analiz, badań ankietowych oraz warsztatów dla interesariuszy, które odbyły się 11 marca 2024 roku w siedzibie urzędu miasta Piły. Analiza SWOT ze względu na dużą szczegółowość została podzielona na podsystemy transportowe tj. ruch pieszy, ruch rowerowy, transport indywidualny, transport zbiorowy oraz transport towarów, transport lotniczy oraz wodny.

10.1. Ruch pieszy – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ➤ coraz więcej doświetlonych przejść dla pieszych ➤ nowe inwestycje drogowe z infrastrukturą chroniącą pieszych ➤ dobra współpraca między partnerami ZIT MOF Piła ➤ poprawa bezpieczeństwa poprzez oddzielenie chodników od ścieżek rowerowych i jezdni ➤ dobra współpraca ze służbami (Policją) – ustalenie miejsc potencjalnych zagrożeń 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ zły stan chodników ➤ brak chodników, szczególnie na terenach wiejskich i osiedlach ➤ brak oświetlenia wpływający na brak poczucia bezpieczeństwa ➤ niebezpieczne przejścia dla pieszych (brak oświetlenia, złe oznakowanie) ➤ zbyt wąski pas drogowy uniemożliwiający lokowanie chodników
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ➤ odpowiednie zapisy w MPZP ➤ możliwości pozyskania środków zewnętrznych na infrastrukturę dla pieszych ➤ uświadomienie mieszkańców o korzyściach i możliwościach ruchu pieszego (pozytywny wpływ na zdrowie, ochronę środowiska) ➤ utworzenie pieszych szlaków rekreacyjno-turystycznych ➤ zapewnienie bezpiecznych dojazdów dla pieszych do miejsc pracy/nauki 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ niedostateczna edukacja i informacja na temat ruchu pieszego ➤ brak środków finansowych na inwestycje dla ruchu pieszego ➤ brak uregulowań pasów drogowych w zakresie własności ➤ zmiany w przepisach prawa ➤ długotrwałe procesy uzgodnień i uzyskiwania pozwoleń na budowę ➤ brak wykwalifikowanej kadry prowadzącej inwestycje

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

<ul style="list-style-type: none"> ➤ zawarcie porozumień międzygminnych w sprawie budowy ciągów pieszych – ciągłość chodników ➤ badanie potrzeb mieszkańców ZIT MOF Piły w zakresie budowy chodników 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ brak zaangażowania społeczeństwa w opiniowaniu lokalizacji chodników ➤ wysokie koszty utrzymania np.: sprzątanie, odśnieżanie
--	--

10.2. Ruch rowerowy – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ➤ dobry stan dróg i ścieżek rowerowych (infrastruktura) ➤ ekologia (transport bezemisyjny) ➤ profilaktyka zdrowotna ➤ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie liczby samochodów) ➤ integracja społeczna (kluby rowerowe) ➤ duża dostępność rowerów ➤ moda na rower 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mała ilość dróg rowerowych i ścieżek rowerowych ➤ brak ciągłości dróg rowerowych, odrębne odcinki infrastruktury ➤ brak oświetlenia dróg rowerowych (bezpieczeństwo) ➤ różni właściciele gruntu, utrudniona budowa dróg rowerowych ➤ wysokie koszty utrzymania ścieżek rowerowych ➤ słabe lub brak oznakowania poziomego
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ➤ promowanie zdrowego trybu życia, rower jako jedno z narzędzi ➤ uświadamianie społeczeństwa w zakresie poprawy jakości powietrza ➤ plany rozbudowy infrastruktury drogowej, w tym budowa dróg rowerowych ➤ możliwość pozyskiwania środków na inwestycje, dostęp do funduszy unijnych ➤ potrzeba poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym ➤ kampanie edukacyjne 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ograniczenia przestrzenne – brak miejsca do budowy dróg rowerowych ➤ brak środków finansowych ➤ zmiany w przepisach, procedurach, długotrwałe procedury ➤ brak zainteresowania, zaangażowania mieszkańców ➤ depopulacja – zmniejszenie liczby mieszkańców ➤ zmieniające się warunki atmosferyczne ➤ brak bezpiecznych miejsc do parkowania rowerów

10.3. Transport indywidualny – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ➤ duża liczba samochodów (duża dostępność) ➤ własny samochód daje niezależność czasową ➤ możliwość dowolnego planowania trasy przejazdu ➤ krótszy czas dojazdu do celu w porównaniu z innymi środkami transportu ➤ transport „od drzwi do drzwi” ➤ samochody elektryczne – dodatkowe przywileje ➤ przyjemność jazdy np. motocyklem, samochodem ➤ komfort podróży 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ zatłoczenie na drogach, „korki” ➤ hałas ➤ mała liczba miejsc parkingowych, bezpłatnych ➤ koszty utrzymania pojazdu ➤ zły stan dróg ➤ wypadki ➤ brak ładowarek do samochodów elektrycznych ➤ zły stan dróg na terenach wiejskich (rowerzyści i piesi nieoznakowani na poboczu) ➤ brak tablic kierunkowych, oznakowanie ➤ zapowiedzi UE na temat zwiększenia podatków dot. pojazdów ➤ brak środków na budowę i modernizację dróg
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ➤ budowa nowych dróg ➤ budowa dodatkowych miejsc parkingowych ➤ transport łączony z innymi ludźmi jednym autem ➤ możliwość dojazdu w prawie każde miejsce, zbyt mało zakazów 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ promocja innych form transportu ➤ rosnące zanieczyszczenie środowiska oraz wprowadzanie nowych norm ➤ utrzymanie dróg np. w zimie ➤ normy euro – strefy wykluczenia ➤ brak możliwości wjazdu na parking podziemny samochodów elektrycznych i z instalacją gazową

10.4. Transport zbiorowy – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ➤ niższe koszty przejazdów dla użytkowników w porównaniu z własnym samochodem ➤ ograniczenie emisji spalin ➤ wygoda podróżowania ➤ możliwość korzystania z różnych środków transportu, autobus, kolej itp. ➤ klimatyzowane pojazdy 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ niedostosowany do potrzeb mieszkańców ➤ mała liczba połączeń i niska częstotliwość kursów ➤ generuje duże koszty dla gmin ➤ lokalizacja przystanków (czas dojścia) ➤ stare pojazdy ➤ spóźnienia ➤ pojazdy niedostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ograniczenie emisji spalin ➤ ograniczenie ilości pojazdów, zmniejszenie ruchu na drogach ➤ ułatwienie dla osób starszych, niezmotywowanych ➤ możliwość zakupu taboru przystosowanego dla osób z niepełnosprawnością ➤ rozwój elektromobilności ➤ możliwość pozyskania dofinansowań na zakup taboru ➤ edukacja społeczeństwa – uświadomienie mieszkańców na temat korzyści wynikających z korzystania z transportu zbiorowego 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ małe zainteresowanie ze względu na posiadanie samochodów ➤ niska opłacalność dla przewoźników (wysokie koszty funkcjonowania) ➤ brak świadomości mieszkańców ➤ brak optymalizacji linii

10.5. Transport towarów, transport lotniczy oraz wodny – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ➤ budowa nowych dróg i obwodnic miejscowości, dzięki którym ruch tranzytowy jest wyprowadzony z miasta ➤ coraz większe potrzeby związane z transportem lotniczym wśród mieszkańców ➤ transport wodny jako atrakcja turystyczna 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ coraz większe zapotrzebowanie na transport towarów ➤ zanieczyszczenie powietrza, hałas ➤ długi czas budowy nowych dróg ➤ wysokie koszty przebudowy i budowy infrastruktury transportowej ➤ wysokie koszty utrzymania lotniska ➤ transport wodny traktowany jako atrakcja turystyczna
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ➤ dodatkowe środki zewnętrzne na rozwój infrastruktury ➤ potencjał całego obszaru ZIT MOF Piły ➤ rozwój przemysłu ➤ rozwój stref gospodarczych ➤ rozwój turystyki ➤ bogacenie się społeczeństwa 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ wyludnianie się obszaru ➤ wydłużenie czasu realizacji inwestycji ➤ brak rozwoju turystyki ➤ potrzeba wykorzystania lotniska na potrzeby wojska ➤ budowa nowych zakładów w miejscach oddalonych od głównych dróg

10.6. Podsumowanie analizy SWOT

W wyniku analizy SWOT (na tym etapie opartej o analizę badań ankietowych, dokumentów planistycznych oraz określających stan poszczególnych gmin obszaru funkcjonalnego) dla ZIT MOF Piły w zakresie mobilności, podkreślić należy zauważalną dominację samochodu osobowego w podróżach do miejsc pracy i nauki oraz bardzo wysoką dostępność samochodu w gospodarstwach domowych. Jednocześnie mieszkańcy zauważają braki infrastrukturalne (szczególnie w zakresie dróg rowerowych) czy też organizacyjne w zakresie mobilności zrównoważonej.

W wyniku analiz zauważono obiektywne przeszkody czy uwarunkowania utrudniające wdrażanie idei zrównoważonej mobilności, takie jak np. odległości w kontekście ruchu rowerowego, brak sprawnych powiązań transportem zbiorowym i ryzyko braku rentowności nowych połączeń transportem zbiorowym oraz ogólnie duże problemy z dostępnością transportową w skali powiatowej i ponadpowiatowej.

Rozwój zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze funkcjonalnym wymaga w pierwszej kolejności budowy infrastruktury dla rowerów, poprawy warunków ruchu pieszego, modernizacji dróg gminnych i powiatowych, atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej potrzeby elektromobilności, w tym parkingów. Pozostałe obszary

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

interwencji takiej jak: planowanie przestrzenne, cyfryzacja i innowacyjność oraz logistyka miejska powinny zostać uwzględnione w szerszych ramach czasowych planowania.

Istnieje konieczność poszerzenia zakresu współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz koordynacji działań dotyczących inwestycji związanych z mobilnością, tak aby gminy nie koncentrowały się tylko na bieżących inwestycjach drogowych i parkingowych, ale brały pod uwagę rozwiązania ograniczające popyt na podróże samochodem i zwiększających udział transportu zbiorowego. Takie podejście prawdopodobnie zredukuje potrzeby budowy dróg i zwiększania podaży miejsc parkingowych.

11. Identyfikacja interesariuszy w aspekcie mobilności

Zidentyfikowanie interesariuszy w sprawach mobilności miejskiej oraz zrozumienie ich roli i pozycji w całym procesie jest ważne dla osiągnięcia ogólnych celów zrównoważonego planowania mobilności miejskiej. Proces ten pozwoli na zidentyfikowanie możliwych konfliktów i koalicji pomiędzy interesariuszami oraz zobrazowanie, jak w efekcie może to wpłynąć na rozwój procesu planowania w kontekście obszaru funkcjonalnego, integracji między samorządami, dostępności zasobów i ogólnej słuszności. Jest to konieczne dla wypracowania odpowiednich sposobów postępowania z dominującymi lub słabymi interesariuszami, jak i z tymi zajmującymi pośrednie pozycje².

W celu uzyskania pełnego obrazu należy wyróżnić trzy główne grupy interesariuszy w zależności od określonej pozycji w kontekście podejmowania decyzji, jaką zajmują w procesie³:

- **Podstawowi interesariusze:** Na kogo ostatecznie będą mieć wpływ (pozytywny lub negatywny) nowe działania transportowe (na przykład: na mieszkańców w ramach różnych grup społecznych lub zawodowych, na poszczególne dzielnice miasta, branże biznesowe, poszczególne podmioty, turyści)?
- **Kluczowi interesariusze:** Na kim spoczywa odpowiedzialność polityczna (prezydentach, burmistrzach, radnych, innych poziomach władzy)? Kto posiada zasoby finansowe (fundusze publiczne i prywatne)? Kto sprawuje władzę (w danej sferze lub na danym terytorium)? Kto posiada umiejętności i wiedzę (administracja publiczna, uczelnie, sektor prywatny) w dziedzinie transportu i dziedzinach z nim związanych (zagospodarowanie terenu, ochrona środowiska, edukacja, zdrowie, turystyka itp.)?
- **Pośrednicy:** Kto realizuje politykę transportową (operatorzy transportu zbiorowego i infrastruktury, administracja publiczna, policja itp.)? Kto realizuje główne działania transportowe (dostawcy towarów, porty, lotniska itp.)? Kto reprezentuje istotne grupy interesu (stowarzyszenia, izby gospodarcze, spółdzielnie, sieci)? Kto prowadzi działania informacyjne i raportuje na temat transportu (władze, operatorzy, lokalne media)?

² Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition) – Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonja, Niemcy).

³ Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej pod redakcją M. Wołka. Civitas Dyn@mo. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2016 r.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

W innym, bardziej skonkretyzowanym ujęciu można przyjąć 7 głównych grup interesariuszy:

1. Władze samorządowe – działania będą inicjowane przez władze lokalne lub regionalne, z uwagi na posiadane kompetencje i dostępność zasobów ludzkich i finansowych.
2. Mieszkańcy – jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, w poszczególnych grupach osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, kierowców, rowerzystów i pieszych.
3. Przedsiębiorstwa działające na lokalnym rynku – ze względu na możliwość zwiększenia ich potencjałów rozwojowych związanych z lepszą dostępnością dla klientów oraz lepszymi warunkami funkcjonowania na rynku.
4. Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego – skuteczne wdrożenie zapisów Strategii zwiększy atrakcyjność transportu publicznego jako głównego podsystemu przyczyniającego się do równoważenia całego układu transportowego.
5. Przewoźnicy towarów, firmy kurierskie i logistyczne.
6. Organizacje pozarządowe – w szczególności te działające na rzecz zrównoważonego transportu, stowarzyszenia rowerzystów, fundacje proekologiczne, organizacje działające na rzecz osób o ograniczonej mobilności, na rzecz pieszych itd.
7. Inne podmioty i interesariusze (np. turyści, instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne, szkoły, uczelnie, inkubatory przedsiębiorczości itd.).

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

W tabeli poniżej zestawiono interesariuszy procesu planistycznego w MOF Piły.

Tabela 15. *Interesariusze procesu planistycznego w ZIT MOF Piły*

Osoba/instytucja	Typ	Rola w procesie planowania mobilności w ZIT MOF Piły
Przedstawiciel Miast Chodzież, Piła, Złotów, Kaczory, Krajenka, Trzcianka, Ujście, Wysoka	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu Miast
Wszyscy przedstawiciele Gmin tworzących ZIT MOF Piły	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu Gminy i Miasta
Przedstawiciele Starostw Powiatowych: pilskiego, złotowskiego, chodzieskiego i czarnkowsko-trzcianeckiego	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu powiatu
Specjaliści ds. urbanistyki	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. środowiska	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. konsultacji społecznych i rewitalizacji	Przedstawiciele Urzędu Miast i Gmin ZIT MOF Piły	Zapewnienie społecznego charakteru procesu i zapewnienie spójności z działaniami rewitalizacyjnymi
Przedstawiciel PKP PLK	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Zarządcy Dróg Wojewódzkich	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedstawiciele Powiatowych Zarządów Dróg	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedsiębiorstwa branży produkcyjnej i usługowej	Przedstawiciele	Rozpoznanie potrzeb przedsiębiorców
Rada Miast, Rady Gmin ZIT MOF Piły	Politycy i samorządowcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Mieszkańcy Miast, mieszkańcy Gmin ZIT MOF Piły	Mieszkańcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Przedstawiciele Miejskiego Zakładu Komunikacji w Pile	Podmiot z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów
Przedstawiciele Miejskiego Zakładu Komunikacji w Chodzieży	Podmiot z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów
Lokalni przewoźnicy autobusowi wg. zezwoleń wydanych przez Starostów	Podmioty z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów

Źródło: *opracowanie własne.*

12. Określenie wizji rozwoju

Opracowując część diagnostyczno-strategiczną w zakresie mobilności oraz przeprowadzając szereg badań, spotkań, warsztatów w ramach prac nad Strategią, wykonano założone produkty analityczne rekomendowane w przy tworzeniu części diagnostycznej w ramach Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP, co znacząco ułatwiło wypracowanie wizji dotyczącej rozwoju mobilności na całym obszarze ZIT MOF Piły.

Prace nad częścią diagnostyczną w zakresie mobilności prowadzone były w 4 obszarach, tj.:

- przestrzennym,
- transport indywidualny samochodowy i towarowy,
- transport publiczny i niezmotoryzowany,
- zarządzanie.

Wizja pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w którym chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wizja stanowi punkt wyjściowy umożliwiający zdefiniowanie celów i pakietów działań. Zawarto w niej opis pożądanej przyszłości Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły, gdzie transport i mobilność ujęto w szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram zrównoważonego rozwoju: ekonomicznych, gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: konieczność zmian w zapotrzebowaniu na korzystanie z samochodu osobowego, zapewnienie spójności układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, dostępność transportową, integrację polityki dotyczącej parkowania, logistyki miejskiej, cyfryzację oraz ścisłą współpracę i promocję transportu i mobilności aktywnej.

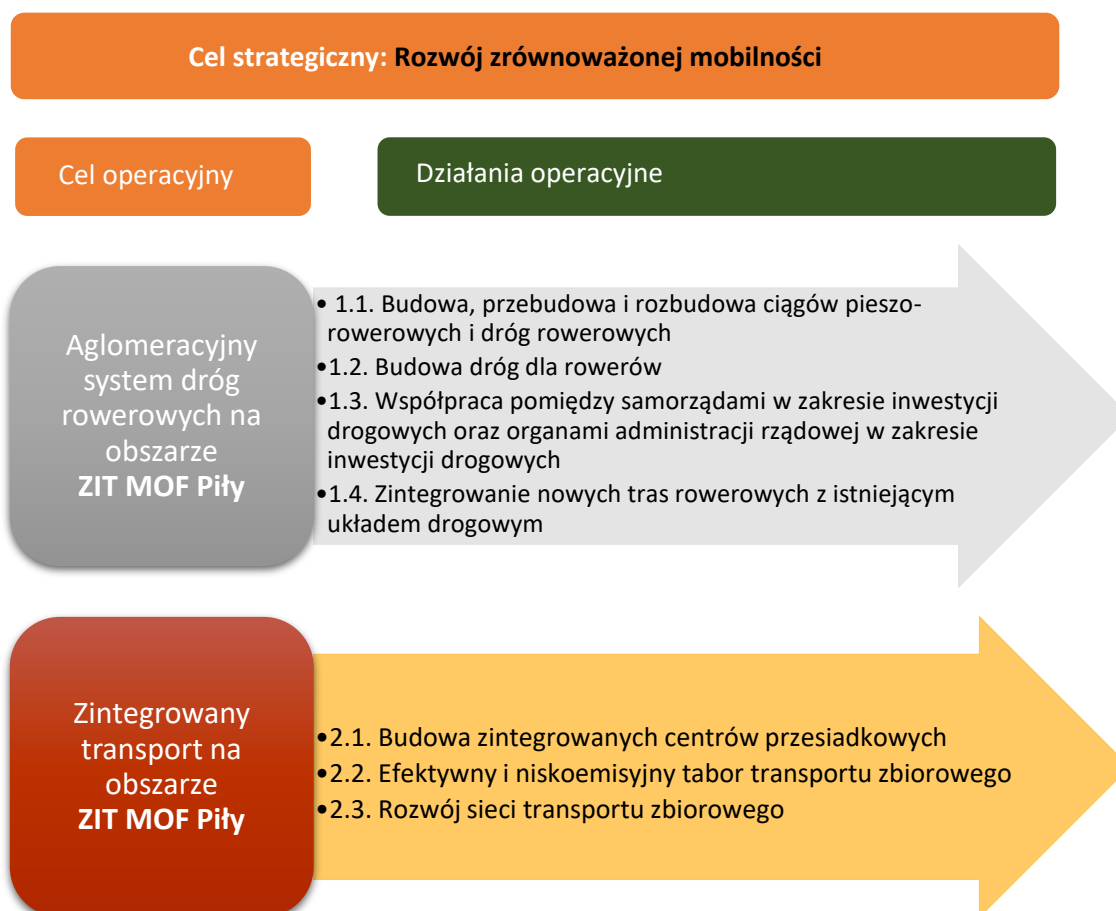
Uwzględniając projektowane zapisy dokumentu programowego Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju mobilności.

**Miejski Obszar Funkcjonalny Piły to rozwijający się region,
w którym podróżowanie odbywać się będzie z wykorzystaniem
inteligentnych, zrównoważonych i bezpiecznych systemów transportu –
odpowiadających potrzebom mieszkańców i turystów.**

13. Obszary strategiczne i cele

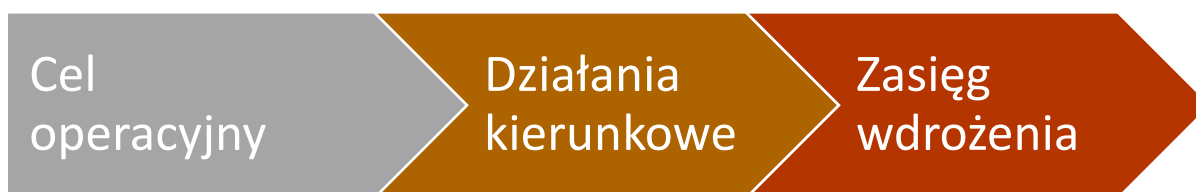
Cele dotyczące Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Cele strategiczne i operacyjne muszą wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” i które zalecają określić „(...) działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”. W oparciu o treść wizji zdefiniowano strategiczne i operacyjne cele Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach ZIT MOF Piły.

Opierając się na założeniach wizji rozwoju, sformułowano propozycję celów strategicznych i operacyjnych Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, która została przedstawiona na poniższym grafie.



14. Działania

Elementem realizacji celów dotyczących mobilności są pakiety działań kluczowych oraz działań kierunkowych. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń strategii ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły w zakresie zrównoważonej mobilności. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasta – miasta rdzenie ZIT MOF Piły;
- Ośrodki ponadlokalne – miejscowości, w których znajduje się centrum administracyjne gminy;
- Ośrodki lokalne – jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań kluczowych odpowiadają poszczególnym celom operacyjnym. Działania kierunkowe uszeregowano kolejno od najwyższego do najniższego priorytetu.

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla ZIT MOF Piły

Numer pakietu	Cel operacyjny	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w ZIT MOF Piły		
			Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Cel: Rozwój zrównoważonej mobilności					
1.1	Aglomeracyjny system dróg rowerowych na obszarze ZIT MOF Piły	Budowa, przebudowa i rozbudowa ciągów pieszo-rowerowych i dróg rowerowych	X	X	X
		Budowa dróg dla rowerów	X	X	X
		Współpraca pomiędzy samorządami w zakresie inwestycji drogowych oraz organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych	X	X	X
		Zintegrowanie nowych tras rowerowych z istniejącym układem drogowym	X	X	X
1.2	Zintegrowany transport na obszarze ZIT MOF Piły	Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych	X	X	

Źródło: opracowanie własne.

Szczegółowa lista działań wraz z harmonogramem realizacji została określona w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły – aktualizacja.

15. Wskaźniki realizacji planu

Jakość procesu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w osiąganiu celów. Wskaźniki pozwalają właściwie reagować na zmiany i optymalizować realizację działań strategii. W poniższej tabeli został przedstawiony zestaw podstawowych wskaźników dla monitorowania realizacji celów rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w ZIT MOF Piły.

Tabela 17. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Jednostka miary	Przewidywany trend
C.1. Aglomeracyjny system dróg rowerowych na obszarze ZIT MOF Piły	Wspierana infrastruktura rowerowa	0	44,962	km	Wzrostowy
C.2. Zintegrowany transport na obszarze ZIT MOF Piły	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	0	2	szt.	Wzrostowy

Źródło: opracowanie własne.

Monitoring powinien odbywać się cyklicznie (nie rzadziej niż raz na cztery lata). Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego ZIT MOF Piły w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane mogą zostać opublikowane w ogólnodostępnych raportach z postępu realizacji strategii przez samorządy.

16. Spis rysunków, tabel, wykresów

Spis rysunków

Rysunek 1. Podział obszaru opracowania według rodzaju gminy	20
Rysunek 2. Aglomeracyjny system dróg rowerowych - stan docelowy	24
Rysunek 3. Układ sieci drogowej ZIT MOF Piły	26
Rysunek 4. Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich	29
Rysunek 5. Schemat komunikacji MZK sp. z o.o. w Pile	32
Rysunek 6. Schemat komunikacji MZK sp. z o.o. w Chodzieży	33
Rysunek 7. Zasięg sieci kolejowej na terenie gmin MOF Piły	38
Rysunek 8. Infrastruktura lotnicza na terenie ZIT MOF Piły	42
Rysunek 9. Drogi wodne ZIT MOF Piły	43
Rysunek 10. Układ sieci drogowej	44
Rysunek 11. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych – GPR 2020	45

Spis tabel

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.....	18
Tabela 2. Długość dróg rowerowych ogółem w [km] w gminach ZIT MOF Piły	25
Tabela 3. Wykaz linii komunikacyjnych realizowanych przez MZK w Pile	30
Tabela 4. Wykaz linii komunikacyjnych realizowanych przez MZK w Chodzieży	33
Tabela 5. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Chodzieskiego	34
Tabela 6. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Złotowskiego	35
Tabela 7. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Czarnkowsko-Trzcianieckiego	35
Tabela 8. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze Powiatu Pilskiego	36
Tabela 9. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 18.....	39
Tabela 10. Wymiana pasażerska na stacjach linii nr 203	39
Tabela 11. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 274.....	40
Tabela 12. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 403.....	40
Tabela 13. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 405.....	41
Tabela 14. Gmina zamieszkania (n = 1139)	48
Tabela 15. Interesariusze procesu planistycznego w ZIT MOF Piły	77
Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla ZIT MOF Piły	81

Tabela 17. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów 82

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły w latach 2010–2020 w podziale na ekonomiczne grupy wiekowe..... 21

Wykres 2. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w poszczególnych powiatach, w których zlokalizowane są gminy ZIT MOF Piły w latach 2015–2020..... 27

Wykres 3. Liczba wypadków drogowych w latach 2015–2020 w powiatach, w których zlokalizowane są gminy ZIT MOF Piły 28

Wykres 4. Podział respondentów ze względu na płeć (n = 1139) 46

Wykres 5. Wiek respondentów (n = 1139) 47

Wykres 6. Osoby posiadające dzieci w wieku niepełnoletnim (n = 1139)..... 47

Wykres 7. Aktywność zawodowa (n = 1139) 48

Wykres 8. Gmina zamieszkania (n = 1139) 49

Wykres 9. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n = 1139)..... 50

Wykres 10. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n = 931) 50

Wykres 11. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? – wybór środka transportu w poszczególnych celach podróży (n = 8160)..... 51

Wykres 12. Ile czasu zajmuje Panu/i dotarcie do następujących celów podróży? (n = 1139) 52

Wykres 13. W jaki sposób dociera Pan/i do wskazanych miejscowości? (n = 1139) 53

Wykres 14. Jak często podróżuje Pan/i do wskazanych miejscowości? (n = 1139) 54

Wykres 15. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie chodząc pieszo (n = 1139) 54

Wykres 16. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem (n = 1139) 55

Wykres 17. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki jest krótszy niż 20 minut (n = 1139)..... 56

Wykres 18. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo (n = 1139) 56

Wykres 19. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) (n = 1139)..... 57

Wykres 20. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut (n = 1139) 58

Wykres 21. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu (n = 1139)..... 59

Elementy Zrównoważonej Mobilności załącznik do Zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Piły - aktualizacja

Wykres 22. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne) (n = 1139).....	59
Wykres 23. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem (n = 1139).....	60
Wykres 24. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ceny za parking w mojej gminie/mieście nie są wygórowane i nie stanowią przeszkody dla korzystających z samochodów (n = 1139).....	61
Wykres 25. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Wiem, co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride (n = 1139)	61
Wykres 26. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych (n = 1139)	62
Wykres 27. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku (n = 1139)	63
Wykres 28. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp. (n = 1139).....	64
Wykres 29. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/ szkoły (n = 1139).....	65
Wykres 30. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania"? (n = 1139)	65
Wykres 31. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym (n = 1139)	66
Wykres 32. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe) (n = 1139)	66
Wykres 33. Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu? (n = 1139).....	67

Spis fotografii

Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych na terenie ZIT MOF Piły – Miasto Piła.....	25
--	----