

**ZINTEGROWANY
PLAN ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO
DLA MIASTA PIŁY
NA LATA 2009 – 2015**

Piła 2009

Uchwała Nr
Rady Miasta Piła
z dnia maja 2009
roku

Spis treści

SPIS TREŚCI	3
WSTĘP	7
1. ZAŁOŻENIA I METODY OPRACOWANIA	8
1.1. DIAGNOZA	8
1.2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	10
1.3. CELE ROZWOJU MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ	13
2. CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ MIASTA PIŁY I OBSZARU FUNKCJONALNIE POWIĄZANEGO Z MIASTEM	14
2.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA.....	14
2.1.1. Położenie.....	14
2.1.2. Struktura przestrzenna miasta	18
2.2. WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU MIASTA PIŁY ORAZ KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA PIŁY	20
2.3. INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA	22
2.3.1. System transportu publicznego	22
2.4. GOSPODARKA	23
2.5. SFERA SPOŁECZNA	24
2.5.1. Demografia.....	24
3. OCHRONA ŚRODOWISKA	26
3.1. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO MIEJSKIE.....	26
3.2. OCHRONA ŚRODOWISKA W STRATEGII ROZWOJU MIASTA PIŁY NA LATA 2005 – 2015	27
3.3. WNIOSKI DO STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU MIASTA DLA PRZECIWDZIAŁANIA NIEKORZYSTNYM PRZEOBRAŻENIOM ŚRODOWISKA	28
4. KIERUNKI ROZWOJU MIASTA W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH TRANSPORTU MIEJSKIEGO	30
4.1. POLITYKA TRANSPORTOWA PAŃSTWA NA LATA 2006-2025	30
4.1.1. Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007-2013	31
4.2. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2006-2020	32
4.3. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA 2005 – 2015	33
4.3.1. Cele polityki transportowej	34
4.4. UWARUNKOWANIA ROZWOJU MIASTA PIŁY WYNIKAJĄCE ZE STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO PIŁY	35

5. UWARUNKOWANIA ROZWOJU STRATEGICZNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PILE	37
5.1. MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI SPÓŁKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ W PILE JAKO PRZEWOŹNIK REALIZUJĄCY ZADANIA W ZAKRESIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO	37
5.1.1. Polityka taborowa MZK Piła Sp. z o.o. z uwzględnieniem rozwoju miasta	37
5.1.2. Sieć komunikacyjna	40
5.1.3. Przewozy	43
5.1.4. Jakość usług świadczonych przez MZK Piła	45
5.1.5. Model procesu zarządzania w gospodarce komunalnej, w tym dotyczący transportu publicznego	48
5.1.6. Bezpieczeństwo	48
5.2. TRANSPORT PUBLICZNY JAKO ZADANIE SAMORZĄDOWE	51
5.2.1. Komunikacja regionalna	51
6. SYTUACJA RYNKOWA ORAZ ZMIANY WYNIKAJĄCE Z ROZWOJU MOTORYZACJI NA TERENIE MIASTA PIŁY	53
7. ZAŁOŻENIA STRATEGICZNEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PILE	55
8. PLAN STRATEGICZNY PRZEWOŹNIKA REALIZUJĄCEGO USŁUGI TRANSPORTU PUBLICZNEGO	56
8.1. ROZWÓJ SPRZEDAŻY	56
8.2. ROZWÓJ POTENCJAŁU PRZEWOZOWEGO – PRIORYTETY ROZWOJOWE	57
8.3. KLUCZOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE	58
9. ZAKRES CZASOWY I TERYTORIALNY PLANU	61
INWESTYCJE WIELOLETNIE GMINY PIŁA NA LATA 2009 – 2011	62
PLAN WYDATKÓW MAJATKOWYCH GMINY PIŁA NA 2009 ROK (transport lokalny i drogownictwo)	63
PLAN WYDATKÓW Z GMINNEGO FUNDUSZU OCHRONY ŚRODOWISKA NA ROK 2009	64
DOKUMENTY ŹRÓDŁOWE	65

WSTĘP

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Piły jest dokumentem przedstawiającym:

- stan infrastruktury transportowej na tle sytuacji społeczno-gospodarczej Piły,
- koncepcję rozwoju infrastruktury wraz z planowanymi zadaniami do realizacji oraz źródłem ich finansowania,
- system wdrażania zaproponowanych rozwiązań.

Plan opracowano mając na względzie potrzebę kompleksowego rozpatrzenia zagadnień komunikacji publicznej w mieście oraz określenia celów polityki transportowej miasta Piły.

Plan dotyczy rozwiązań problemów związanych z rosnącym ruchem komunikacyjnym w mieście. W swej istocie nawiązuje do regionalnych i krajowych strategii, stanowiąc ich komplementarne rozwinięcie.

Wdrożenie Planu umożliwi stworzenie efektywnego, przyjaznego mieszkańcom i środowisku naturalnemu, systemu transportu publicznego silnie wzmacniającego dynamikę rozwoju miasta i, co za tym idzie, podniesienie jego konkurencyjności. Winno to wymusić zmianę znaczenia środków transportu miejskiego na korzyść bardziej racjonalnych rozwiązań, którymi są na pewno publiczny transport zbiorowy, ruch rowerowy a także ruch pieszy.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Piły na lata 2009 ÷ 2015 wpisuje się w strategię zrównoważonego transportu. Zakłada ona wzmocnienie roli i zasięgu transportu zbiorowego na terenie miasta Piły. Wdrażanie zasad tej strategii oznacza zachowanie równowagi pomiędzy zaspakajaniem potrzeb społecznych, rozwojem gospodarczym oraz wymogami ochrony środowiska.

Stałym, operacyjnym celem Planu jest przede wszystkim przeciwstawienie się niekorzystnym tendencjom w ruchu miejskim, głównie nasilającym się zjawiskom zatłoczenia motoryzacyjnego i wzrostu zagrożenia wypadkowego. Istotnym powodem pilności opracowania polityki jest przeciwdziałanie degradacji systemu komunikacji zbiorowej.

Plan został opracowany na podstawie danych źródłowych i przy wykorzystaniu materiałów firm doradczych:

- Konsorcjum DORADCA Consultants Ltd., ARUP, Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów,
- Agencja Konsultingu Gospodarczego Accord Next Sp. z o.o. Wrocław,
- Biuro Inżynierii Transportu SC Poznań, Pracownia Projektowa Marek Cejrowski Andrzej Krych,
- F5 Consulting Sp. z o.o., Poznań, Frąckowiak i Wspólnicy,

- Zespół Katedry Transportu Uniwersytetu Gdańskiego pod kierunkiem prof. dr. hab. Olgierda Wyszomirskiego.

Celem planu, co do zasady, jest przygotowanie i koordynowanie zadań rozwojowych dla osiągnięcia założonych celów, poprzez przegląd stopnia przygotowania tych zadań, przygotowanie realistycznego planu finansowego, uzgodnienia zasad realizacji, dokonanie przeglądu zakresu i stopnia skoordynowania z dziedzinami pokrewnymi (drogownictwo miejskie, sterowanie ruchem).

Cel główny Planu:

Stworzenie efektywnego i przyjaznego dla środowiska systemu transportu i komunikacji, warunkującego dynamiczny rozwój Miasta Piły oraz jego konkurencyjności.

Cele ogólne Planu:

1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu i infrastruktury.
2. Optymalizacja warunków parkowania.
3. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
4. Zapewnienie priorytetu dla komunikacji zbiorowej.
5. Usprawnienie zarządzania transportem.

Opracowanie i uchwalenie *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego...* wpłynie pozytywnie na proces i zakres podejmowanych przez samorząd inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną.

1. ZAŁOŻENIA I METODY OPRACOWANIA

1.1. DIAGNOZA

Przeprowadzone prace towarzyszące opracowaniu *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Piły* pozwalają na stwierdzenie, iż aktualnie funkcjonujący w mieście system transportu publicznego powstawał na tle zachodzących zmian i tendencji ogólnokrajowych, jakie rysowały się od początku lat 90-tych XX wieku.

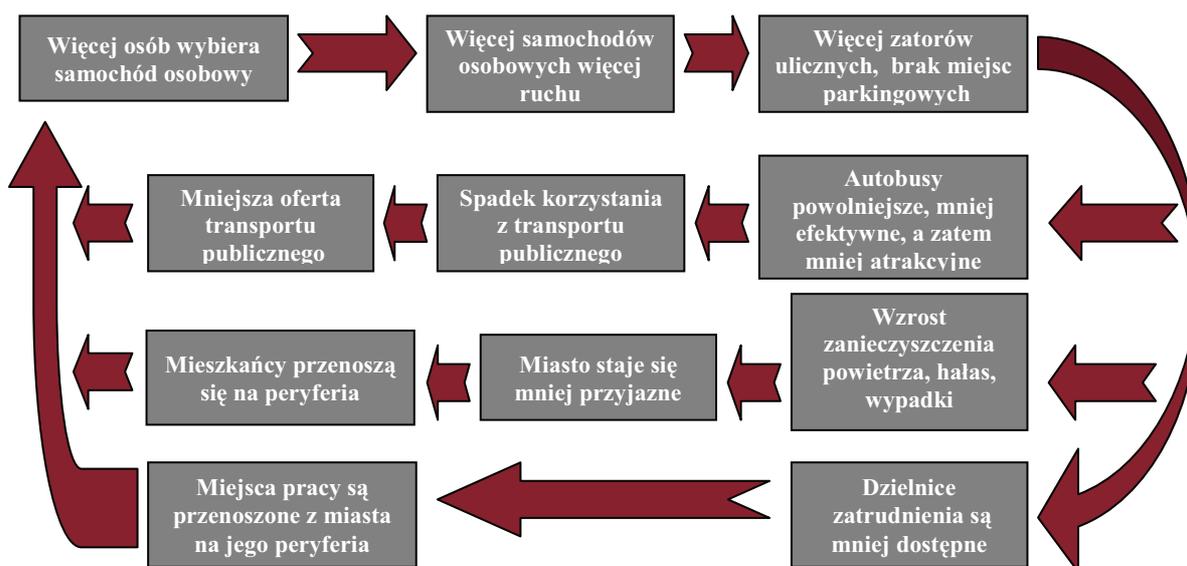
Wówczas to, w okresie szokowej kuracji gospodarki państwo całkowicie wycofało się z opieki nad lokalnym transportem zbiorowym. Nie towarzyszyło temu adekwatne do nowych zadań zwiększenie dochodów samorządów¹. Regułą było, że

¹ Andrzej Rudnicki, Wiesław Starowicz: „Polityka transportowa w obszarach zurbanizowanych”. Strona internetowa Ministerstwa Infrastruktury – www.mi.gov.pl.

jedyną odpowiedzią na braki w finansowaniu komunikacji zbiorowej było podwyższanie cen biletów, ograniczanie środków finansowych na wymianę taboru i utrzymanie infrastruktury drogowej. Tym samym zahamowano dynamikę nowych inwestycji w tym zakresie. Wzrost motoryzacji i rosnące zatłoczenia dróg spowodowały spadek prędkości pojazdów transportu publicznego i prywatnego oraz pogorszenie jego regularności. Dodatkowym problemem jest często uciążliwy dla mieszkańców przebiegający przez miasta ruch tranzytowy.

Wzrost motoryzacji i zatłoczenia dróg miejskich, głównie śródmieść spowodował, iż spadały prędkości pojazdów transportu zbiorowego i nastąpiło pogorszenie regularności ich kursowania. Rozpoczął się proces degradacji zbiorowej komunikacji miejskiej. Liczba pasażerów zbiorowego transportu miejskiego spadła z 9,10 mld w 1986 roku do 6,03 mld w 1992 roku i do 6,00 mld w 1994 roku. Wystąpiło zjawisko, którego mechanizm działania ilustruje wykres poniżej.

Błędne koło upadku miast



Źródło: Strategia Rozwoju MZK Piła na lata 2008 – 2012.

Zatłoczenie dróg miejskich i ich pogarszający się stan techniczny, znaczące trudności w funkcjonowaniu i finansowaniu transportu publicznego, rosnąca liczba wypadków drogowych, destrukcyjny wpływ transportu na jakość środowiska naturalnego i standard życia mieszkańców miast spowodowały, że dzisiaj problemy komunikacyjne zajmują czołowe miejsca na listach problemów oczekujących rozwiązania przez lokalne samorządy.

Wymóg skuteczności w radzeniu sobie z tymi problemami wymaga, by każdy obszar zurbanizowany traktować indywidualnie. To natychmiast implikuje koniecz-

ność dokonania wnikliwej analizy i syntezy przedmiotowych obszarów. Zawsze winny one uwzględniać:

- a) czynniki wewnętrzne – obsługa, pasażerskich i towarowych, przemieszczeń zaczynających się i kończących w obszarze zurbanizowanym;
- b) czynniki zewnętrzne, których determinantami są dwa aspekty:
 - przeprowadzenie ruchu tranzytowego,
 - połączenie obszaru z układem zewnętrznym dla obsługi ruchów docelowych oraz źródłowych;
- c) ukształtowanie węzła infrastruktury liniowej, na który składają się drogi i koleje oraz ich powiązanie między sobą;
- d) zagospodarowanie przestrzenne, co do formy, funkcji i intensywności użytkowania przestrzeni, co za tym idzie specyficznych dla tego zagospodarowania cech generowania ruchu;
- e) współzależność różnych podsystemów transportowych decydująca o związkach ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego;
- f) podatność na modernizację a nawet optymalizację organizacji i zarządzania ruchem, w tym możliwość wykorzystania szybko rozwijanych nowych technologii;
- g) oddziaływanie na mobilność ludzi i organizmów gospodarczych o charakterze przestrzennym, ekonomicznym i fiskalnym;
- h) sposób i charakter współpracy administracji samorządowej z administracją rządową, będącej splotem czynności badawczych, planistycznych i politycznych.

1.2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Działania podejmowane dla budowy trwałych i sprawnych rozwiązań komunikacyjnych/transportowych oraz przeciwdziałanie problemom ograniczającym ich rozwój tworzą politykę transportową.

Polityka transportowa formułuje cele, jakie należy uwzględniać przy planowaniu i eksploatacji systemu transportu publicznego oraz sposoby osiągnięcia tych celów. Wskazuje priorytetowe działania mogące usprawnić ten system. Formułowanie polityki transportowej skoordynowanej z polityką gospodarczą, przestrzenną i ochroną środowiska zaleca władzom lokalnym m.in. Komisja Europejską.

Generalnym celem polityki transportowej w obszarach zurbanizowanych jest tworzenie warunków do bardziej sprawnego, bezpiecznego i efektywnego ekonomicznie niż obecnie przemieszczania się osób i towarów, przy spełnieniu wymogów

ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Polityka ta obejmuje centra miast, drogi dojazdowe do miasta i dzielnic centralnych oraz trasy obwodowe.

Wzrost motoryzacji wymuszał na władzach lokalnych dostosowywanie przepustowości dróg do rosnących potrzeb. Praktyka dowiodła jednak, że wzrost przepustowości układu drogowego zwiększał zainteresowanie transportem indywidualnym. Konsekwencją tego był swoisty pat komunikacyjny – kolejne rozbudowy zwiększające przepustowość ulic i dróg, przyczyniały się najpierw do wzrostu ilości użytkowników samochodów osobowych. Te doświadczenia wskazują, że polityka transportowa miast powinna się kierować przede wszystkim w stronę uatrakcyjniania transportu publicznego, w tym priorytetowym jego traktowaniu w zarządzaniu ruchem.

Dostępne są, opracowane centralnie – na poziomie państwa, strategie lub ich tylko zarysy, opisujące rozwój transportu miejskiego w Polsce. Mogą one być pomocne przy opracowywaniu lokalnych polityk transportowych. Najbardziej istotnymi, znaczącymi pośród nich są strategie:

- a) kontynuacji obecnego trendu,
- b) pro-samochodowa,
- c) zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego.

Największe szanse wdrożenia ma **strategia zrównoważonego transportu**, zakładająca wzmocnienie roli i zasięgu transportu zbiorowego. Określenie *zrównoważony* oznacza zachowanie równowagi między zaspokojeniem potrzeb społecznych, rozwojem gospodarczym oraz wymogami ochrony środowiska. Charakterystyczne dla tej strategii jest:

- ograniczenie roli samochodu osobowego w mieście i nadanie priorytetu transportowi zbiorowemu wraz z ruchem pieszym i rowerowym, zwłaszcza w obrębie śródmieścia i intensywnie zabudowanych obszarów je otaczających,
- położenie nacisku na bardziej efektywne wykorzystanie i modernizację istniejącej infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego,
- uprzywilejowanie autobusów w ruchu ulicznym,
- wprowadzenie i stopniowe rozszerzanie stosowania instrumentów fiskalnych: w pierwszej fazie opłat za parkowanie i korzystanie z pasa drogowego, w dalszej przyszłości opłat za korzystanie z dróg w najbardziej zatłoczonych rejonach miasta.

Wariant **strategii kontynuacji obecnej sytuacji**, w dłuższej perspektywie, prowadzi wprost do pogłębienia obserwowanych wciąż trudności. Ze względu na brak wystarczających środków finansowych ich podział nadal będzie odbywał się w sposób losowy (przypadkowy) między inwestycje drogowe a transport zbiorowy degradując transport zbiorowy. Mała jego atrakcyjność z kolei wywoła odpływ pasa-

żerów, trudności finansowe przewoźników i bardziej intensywny rozwój transportu indywidualnego.

Alternatywny wariant **strategii preferującej rozwój transportu indywidualnego (samochodami osobowymi)** jest równie niekorzystny – stworzenie możliwości nieograniczonego użytkowania samochodów osobowych w przestrzeni całego miasta może mieć miejsce tylko kosztem zaniedbań w transporcie publicznym.

Oba, przedstawione wyżej warianty nie rozwiązują też niebagatelnej kwestii, jaką jest ochrona środowiska naturalnego i przeciwdziałanie zanieczyszczeniom przedostającym się do atmosfery.

Drogą do rozwiązania powyższych problemów jest, m.in.:

1. Budowa, przebudowa, rozbudowa, remonty i/lub modernizacja infrastruktury transportu publicznego połączona z zakupem sprzętu (z zakupem taboru autobusowego włącznie) w celu:
 - a) stworzenia nowych sieci systemów transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą transportu publicznego,
 - b) przedłużenia linii komunikacyjnych transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą transportu publicznego,
 - c) odnowienia istniejących linii transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą transportu publicznego, w tym:
 - modernizacja (przebudowa i rozbudowa) istniejącej sieci połączeń autobusowych,
 - zakup taboru w ramach miejskiego systemu transportu publicznego,
 - budowa, remont, adaptacja, modernizacja pętli, zatok lub wydzielanie pasów ruchu tylko dla autobusów,
 - wyposażenie dróg i obiektów inżynierskich w zjazdy, zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe dla potrzeb komunikacji miejskiej.
2. Budowa, adaptacja, remont i modernizacja infrastruktury pomocniczej służącej zwiększeniu bezpieczeństwa i dostępności do sieci transportu publicznego, w tym:
 - a) Budowa i modernizacja urządzeń sterowania ruchem drogowym, np.: sygnalizacji akustycznej, sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy, (sygnalizacja akomodacyjna), monitorowanie ruchu trasach,
 - b) budowa systemów sygnalizacji ulicznej,
 - c) budowa, remont, adaptacja, modernizacja infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu (np. przystanki),

- d) budowa parkingów w systemie *park and ride* (*parkuj i jedź*) przy krańcowych przystankach komunikacji miejskiej w celu ograniczenia natężenia ruchu oraz likwidacji części miejsc postojowych (np. na chodnikach) w centrum miasta.
- 3. Budowa, adaptacja, wykonywanie robót remontowych, modernizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych.
- 4. Tworzenie systemów oraz działania techniczne, służące komunikacji zbiorowej a mające na celu poprawę jakości obsługi pasażerów (np. monitoring bezpieczeństwa, koordynacja przebiegu linii komunikacyjnych i synchronizacja rozkładów jazdy na nich, gwarantujące pasażerom możliwie najdogodniejsze połączenia), w tym zakup i montaż urządzeń służących komunikacji publicznej np.:
 - systemy dystrybucji i identyfikacji biletów,
 - systemy informacji dla podróżnych,
 - monitoring bezpieczeństwa,

1.3. CELE ROZWOJU MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

- Poprawa standardu usług, w tym istotne przyspieszenie prędkości podróżowania, aby uczynić komunikację zbiorową konkurencyjną w stosunku do komunikacji indywidualnej i aby mogła ona pełnić funkcje socjalne dla mieszkańców oraz substytucyjne wobec samochodów.
- Gwarancje atrakcyjności ekonomicznej i użytkowej dla transportu publicznego.
- Obniżka jednostkowych kosztów eksploatacji komunikacji zbiorowej.
- Skuteczne przeciwstawienie się masowemu użytkowaniu samochodów osobowych w podróżowaniu na obszarze miasta i wzrost udziału komunikacji zbiorowej w tymże.

2 CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ MIASTA PIŁY I OBSZARU FUNKCJONALNIE Z NIM POWIĄZANEGO

2.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA

2.1.1. Położenie

Piła położona jest nad Gwdą, blisko jej ujścia do Noteci (południowa granica miasta odległa jest od Noteci o niecałe 1,5 km).

Wg regionalizacji fizycznogeograficznej Piła leży w regionie Pojezierza Południowopomorskiego, w mezoregionie Doliny Dolnej Gwdy, oddzielającej Pojezierze Wałeckie od Pojezierza Krajeńskiego. W południowej części miasta dolina ta łączy się z Pradolina Toruńsko-Eberswaldzką. Ujściowy odcinek Doliny Gwdy w połączeniu z częścią pradoliny zwany jest, ze względu na kształt, Kotliną Pilską².

Z punktu widzenia regionalizacji historyczno-etnograficznej Piła jest w Wielkopolsce.

Otoczenie przyrodnicze

Lasy na terenie miasta i w jego otoczeniu to części rozległych kompleksów leśnych, rozciągających się, zwłaszcza ku północy na odległość kilkudziesięciu kilometrów, ku wschodowi kilkanaście kilometrów i po kilka kilometrów w kierunku południowym (do łąk nadnoteckich) i zachodnim. W południowo-wschodniej części miasta stykają się ze sobą obszary chronionego krajobrazu:

- „*Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy*” (zajmuje wschodnią i północno-wschodnią część miasta i rozciąga się na północ od niego),
- „*Dolina Noteci*” (rozległy obszar, na południe od miasta, a w jego granicach fragment doliny Gwdy w rejonie Motylewa).

Krajowa Sieć Ekologiczna *ECONET PL* ujmuje w swych zasobach następujące elementy z rejonu Piły:

- korytarz ekologiczny o znaczeniu międzynarodowym 13M Pradoliny Noteci (zawiera wyżej wymieniony obszar chronionego krajobrazu 2),
- w tejże pradolinie poniżej ujścia Gwdy obszar węzłowy o znaczeniu międzynarodowym 8M Dolnej Noteci,

² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, Wojewódzkie Biuro Urbanistyki i Architektury w Pile, 1995, uchwalone 23.04.1996 r.

- obszary węzłowe o znaczeniu krajowym: 5K Rzeki Gwdy (w rejonie Piły obejmuje 1) z wyżej wymienionych obszarów chronionego krajobrazu) oraz nieco dalej na południowy zachód od Piły 3K Puszcza Notecka.

ECONET PL to część utworzonej na kontynencie europejskim spójnej przestrzeni sieci ekologicznej *ECONET*, opracowanej w ramach europejskiego programu Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody (IUCN).

Dwa spośród wyżej wymienionych obszarów to obszary sieci Natura 2000: *Nadnoteckie Łęgi* (podstawowy) oraz *Lasy Wałeckie* (rezerwowo).

Piła leży na obszarze o znacznych zasobach wód podziemnych w obrębie piętra czwartorzędowego, a na południe od miasta – w pradolinie, również piętra kredowego. Z jednej strony czyni to możliwym pozyskanie zasobów wodnych ale z drugiej wprowadza ograniczenia w zagospodarowaniu przestrzennym (obszary, w obrębie których nie należy lokalizować obiektów mogących wpłynąć na pogorszenie ilości i jakości wód). Dla tych fragmentów zbiorników, których czas migracji zanieczyszczeń jest mniejszy od 100 lat przewidziana jest ochrona, która wyróżnia dwa stopnie zagrożenia odpowiadające dwom klasom ochrony:

- obszar najwyższej ochrony – czas przenikania zanieczyszczeń wynosi poniżej 25 lat,
- obszar wysokiej ochrony – czas przenikania zanieczyszczeń wynosi od 25 do 100 lat.

Obszary najwyższej ochrony obejmują zbiorniki dolin i pradolin, gdzie czasy potencjalnego przenikania zanieczyszczeń sięgają od 0,5 do 5 lat (większe fragmenty Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej) oraz od 5 do 25 lat (zbiorniki z poziomami wgłębnymi czwartorzędu: fragmenty zbiorników Szczecinek, Wałcz, Piła).

Przewiduje się zapewnienie prawnej ochrony dla głównych zbiorników wód podziemnych. Czynione to będzie sukcesywnie, w ramach aktów wykonawczych nowego prawa wodnego. Wymaga to jednak najpierw opracowania dokumentacji hydrogeologicznej ochrony zbiornika według zasad określonych prawem geologicznym i górnictwem.

Rejon Piły, dzięki warunkom fizjograficznym i hydrologicznym w zlewni oraz pięciu zbiornikom retencyjnym przy elektrowniach rzadko nawiedzają niszczycielskie powodzie. Duża retencja glebowa i jeziorowa wraz z dużym zalesieniem terenu zlewni powodują, że Gwda i większość jej dopływów cechuje się bardzo wyrównanym odpływem³.

Wielkopolska stanowi obszar rokujący nadzieje na występowanie bogatych złóż wód mineralnych termalnych, jeden z najkorzystniejszych w kraju. W planie zago-

³ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, Woj. Biuro Urbanistyki i Architektury w Pile, 1995, uchwalone 23. 04. 1996 r.

spodarowania przestrzennego województwa podregion Piły określono jako obszar występowania tych wód.

Okolice Piły pozbawione są udokumentowanych złóż kruszywa „grubego”, szczególnie poszukiwanego w produkcji materiałów budowlanych oraz w drogownictwie. Rozpoznane złoża posiadają charakter lokalny. Z surowców skalnych pospolitych na uwagę zasługują złoża surowców ilastych wykorzystywane przede wszystkim do produkcji materiałów budowlanych, występują m. in. w powiecie pilskim.

Część sąsiadującej z Piłą gminy Szydłowo wskazano w uwarunkowaniach zagospodarowania przestrzennego województwa⁴ jako obszar, na którym występują wartości zarówno przyrodnicze jak i kulturowe (np. sanktuarium w Skrzatuszu), stwarzające przesłanki do objęcia tego obszaru wyższą formą ochrony jako parki kultury.

Położenie w sieci osadniczej i w strukturze organizacji terytorialnej państwa

Piła to miasto powiatowe w województwie wielkopolskim i zarazem – ze względu na wielkość i zlokalizowane tu instytucje⁵ – ośrodek podregionalny.

W zakresie obsługi ludności i instytucji można wyróżnić następujące zasięgi działania:

- na poziomie powiatowym w zakresie urzędowym (Starostwo, urzędy: Urząd Pracy, Urząd Skarbowy, ZUS, sądownictwo, służby: Policja, Straż Pożarna) – zasięg powiatu;
- na poziomie zbliżonym do powiatowego w zakresie usług komercyjnych i publicznych nierejonizowanych – prawdopodobnie obszar przekraczający nieznacznie powiat ze względu na jego kształt (z Plecemina, Płynicy i Skórki bliżej jest do Piły niż do Złotowa, ze Stobna bliżej do Piły niż do Trzcianki);
- na poziomie podregionalnym – zasięg zbliżony do dawnego woj. pilskiego, zapewne bez sześciu jego południowych gmin.

Powiaty: pilski, chodzieski, czarnkowsko-trzcianecki, wągrowiecki i złotowski stanowią pilski podregion statystyczny. W opisie uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego województwa⁶ do strefy bezpośredniego wpływu Piły jako ośrodka podregionalnego zaliczono z powiatu wągrowieckiego tylko gminę Gołańcz. Stwierdzono też, że gminy Człopa, Tuczno i Wałcz, należące uprzednio do woj. pilskiego, aktualnie w powiecie wałeckim w woj. zachodniopomorskim, nadal wyka-

⁴ Plan zagospodarowania przestrzennego woj. wielkopolskiego

⁵ Np. szkolnictwa wyższego, doradztwa gospodarczego, zdrowia – o profilu szerszym niż w sąsiednich powiatach, co w dużym stopniu wynika z pełnienia przez miasto funkcji wojewódzkiej w latach 1975 – 98.

⁶ Plan zagospodarowania przestrzennego woj. wielkopolskiego

zują ciężenia do Piły. Niewymieniona w planie zagospodarowania woj. wielkopolskiego czwarta gmina powiatu wałeckiego – Mirosławiec – również dawniej w woj. pilskim, położona jest bliżej Piły (52 km) niż najbliższego ośrodka podobnej rangi w woj. zachodniopomorskim – Szczecinka (68 km). Stwierdzono natomiast tamże ciężenie gminy miejsko-wiejskiej Okonek na zewnątrz województwa, czyli do Szczecinka. Odległość do niego z Okonka wynosi 23 km, podczas gdy do Piły 45 km.

Istotne relacje przestrzenne Piły z bliskim otoczeniem stanowią codzienne dojazdy do pracy, stanowiące o poziomie integracji tzw. lokalnego układu osadniczego.

Piła jest jednym z sześciu ośrodków podregionalnych w woj. wielkopolskim. Obsługuje północną część województwa. Jest czwartym pod względem wielkości miastem w województwie, jednym z pięciu w przedziale 50 – 100 tys. ludności. W kraju zajmuje 51 miejsce pod względem liczby ludności.

Odległość drogowa Piły od Poznania – stolicy województwa wynosi 100 km. Odległości od innych dużych miast, w tym ukształtowanych lub potencjalnych metropolii wynoszą: od Bydgoszczy – 92 km, Szczecina – 170 km, Warszawy – 345 km, Berlina – 275 km.

W podregionie pilskim sieć osadnicza ma wyraźny charakter hierarchiczny. Największe po Pile miasto powiatowe (Wałcz) jest od niej prawie 3-krotnie mniejsze, pozostałe miasta powiatowe mają po kilkanaście tysięcy mieszkańców, a najmniejsze z nich – Czarnków – prawie 1,5-krotnie przewyższa największe niepowiatowe miasto (Jastrowie). W podregionie znajdują się jeszcze trzy miasta przewyższające 5 tys. ludności (Krzyż Wielkopolski, Wieleń i Wyrzysk) oraz jedenaście miast mniejszych. Na trzydzieści gmin w podregionie tylko w czternastu siedzibą jest wieś.

Otoczenie gospodarcze

Poziom rozwoju gospodarczego podregionu pilskiego, determinujący popyt na usługi komercyjne w Pile, oceniony być może z pewnym tylko przybliżeniem (bez powiatu wałeckiego a z całym wągrowieckim) poprzez produkt krajowy brutto (PKB) na 1 mieszkańca w statystycznym podregionie pilskim. W 2000 r. wyniósł on 14.284 zł co stanowiło 80,6 % przeciętnej wartości wskaźnika dla Polski. Jest to nie najgorszy wynik, gdyż na wartość tej średniej wpływ mają podregiony największych miast, a tu - na trzydzieści cztery pozostałe – statystyczny podregion pilski zajmuje 11 miejsce. W województwie wielkopolskim podregion pilski lokuje się w środku stawki, po mieście Poznaniu i podregionie poznańskim a przed podregionami kaliskim i konińskim.

2.1.2. Struktura przestrzenna miasta

Obszar miasta w granicach administracyjnych jest rozległy, obejmuje 10.271 ha, a jego rozciągłość wzdłuż osi północ – południe osiąga 15 km i 13 km na kierunku wschód – zachód.

Struktura własności terenów – miasto Piła 2007

Powierzchnia miasta ogółem (ha)	10 272
w tym grunty:	
Skarbu Państwa	6 951
komunalne miasta Piły	1 934
osób fizycznych	1 083
osób prawnych	113
spółdzielni	107
powiatów	38
kościółów i związków wyznaniowych	9
pozostałe grunty	37

Uwarunkowania przyrodnicze, zwłaszcza rozległe kompleksy leśne i dolina Gwdy, a także w pewnym stopniu grunty nieprzydatne dla zabudowy, zajęte m.in. przez ogródki działkowe, zdeteterminowały strukturę przestrzenną zagospodarowania, którą można określić jako rozczłonkowaną. Swoje piętno odcisnęło tu też, zajmujące północno-zachodnią część miasta, byłe lotnisko wojskowe, obszar aktualnie rewitalizowany.

Opisując układ terenów zainwestowania miejskiego, można wyróżnić następujące elementy:

- zasadnicza część miasta – obszar dość zwarty (ok. 5 km na 6 km) ale wykazujący pewne rozczłonkowanie, rozcięty doliną Gwdy na dwie enklawy: mniejszą – południowo-zachodnią, ze Śródmieściem, terenami kolejowymi i osiedlem Staszyce na południu (obszar zwarty 3,5 km na 0,8 – 1,5 km) i „odnogami” terenów kolejowych i przemysłowo-składowych ku zachodowi oraz zabudową mieszkaniową w pasie 300 m na odcinku 1 km ku północy wzdłuż Al. Niepodległości; z tym obszarem sąsiaduje część Osiedla Górnego, oddzielona enklawami: parku, ogrodów działkowych i zieleni ze stawami; większą – wschodnią, o wymiarach: 3,5 km na 2,5 km, na którą składają się osiedla oddzielone od siebie enklawą terenów powojkowych i zieleni ze stawami: Zamieście – najbliższe śródmieścia, oddzielone od niego wąską tu doliną Gwdy, dość zwarte osiedle Jadwiżyn – rozciągający się ku północnemu wschodowi

Podlasie – największe osiedle o dominacji zabudowy jednorodzinnej oraz kompleks przemysłowy z zakładem Philips i ciepłownią;

- „odgałęzienia” i bliskie enklawy powyższego obszaru;
- kolejne części osiedla Górnego (mieszkaniowa w rejonie ulic Szarych Szeregów i Hutniczej, przemysłowo-mieszkaniowa z rozległymi rezerwami terenu do zabudowy w rejonie ul. Długosza i Wojska Polskiego) i enklawy zabudowy przemysłowo-składowej i warsztatów blisko zachodniej granicy miasta, enklawy zabudowy mieszkaniowej, a zwłaszcza przemysłowo-składowej w rejonie cmentarza i ul. Przemysłowej, enklawy zabudowy przemysłowo-składowej w dol. Gwdy przy ul. Walki Młodych i Fabrycznej Koszyce na północy (dalsza część Koszyc oddalona od centrum o ok. 4 km);
- byłe lotnisko wojskowe położone w północno-zachodniej części miasta wraz z zabudową, w tym specyficzną postacią np. schronów na samoloty,
- enklawy: Gładyszewo i Motylewo w dużym oddaleniu od zasadniczej części miasta (od centrum dalsze ich części: ok. 5 km), niewielkie zaludnienie, w Motylewie ok. 20 % stanowi zabudowa zagrodowa,
- położony w lesie szpital.

Czas powstania większości zabudowy Piły sprawia, że jej zasoby są, przeważnie, w dobrym stanie technicznym.

W mieście jest kilka kompleksów ogrodów działkowych. Największy z nich położony jest między Koszycami i północną częścią Śródmieścia a lotniskiem. W rejonie Motylewa i Gładyszewa znajdują się grunty orne.

Krajobraz i inne wartości kulturowe przestrzeni materialnej

Znaczną część miasta wypełnia krajobraz leśny. Jego mocnym, atrakcyjnym akcentem jest dolina Gwdy, na odcinku śródmiejskim z bulwarami i malowniczym parkiem na wyspie. Walory krajobrazowe miasta podnoszą też inne obszary urządzonej zieleni: parki, skwery, zieleńce.

Wielokrotne pożary, a zwłaszcza zniszczenia wojenne 1945 roku spowodowały, że większość zabudowy miasta pochodzi z czasów po 1956 roku. Podczas odbudowy nie zachowano historycznego układu urbanistycznego, zwłaszcza struktury obszaru śródmiejskiego z krystalizującym je układem trzech placów. Stąd też krajobraz dzisiejszego śródmieścia tworzy zabudowa nowa (bloki mieszkalne) oraz nowa przeplatana dawniejszą.

Wśród zachowanych zasobów architektury miasta sprzed roku 1939 wymienić można takie zespoły urbanistyczne jak:

- Plac Staszica z monumentalną zabudową z przełomu lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku,
- układ ulic Roosevelta – Ludowa z kościołem św. Antoniego, stanowiący ciekawy akcent urbanistyczny (z największą w Europie 7-metrową drewnianą rzeźbą Chrystusa we wnętrzu),
- fragmenty zabudowy ulic: Browarnej (w tym zabytki), O. Kolbego, 11 Listopada i 14 Lutego (kamieniczki secesyjne),
- kościół Św. Rodziny wraz z otoczeniem.

Współczesnym, niedawno ukształtowanym, wartościowym wnętrzem urbanistycznym jest deptak ul. Śródmiejskiej. Szereg interesujących zespołów zabudowy mieszkaniowej powstało też w ostatnich latach, czego przykładem są osiedla na Zielonej Dolinie na Koszycach, przy ul. Maksymiliana Kolbego i ks. Jerzego Popiełuszki w Śródmieściu.

W ewidencji konserwatora zabytków znajduje się ok. 300 obiektów objętych jego ochroną.

Jako walory kulturowe Piły należy też wskazać jej związki ze Staszicem – miejsce jego urodzenia oraz upamiętniające ten fakt: domniemany dom rodzinny – obecnie muzeum Staszica, jego pomnik i park jego imienia.

2.2. WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU MIASTA PIŁY ORAZ KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA PIŁY

Transport publiczny i jego rozwój powiązany jest bezpośrednio z rozwojem miasta w następujących dziedzinach:

- zagospodarowanie przestrzenne miasta,
- rozwój społeczno-ekonomiczny miasta,
- zarządzanie transportem.

Zapisy *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego...* powinny mieć bezpośrednie powiązanie z zapisami pozostałych dokumentów strategicznych dotyczącymi rozwoju układu transportowego oraz być odzwierciedleniem rozwoju zabudowy mieszkaniowej, usługowej oraz terenów przemysłowych i obszarów aktywności gospodarczej.

Aktualizacje tych dokumentów powinny jasno i zdecydowanie rozgraniczać funkcję transportu publicznego oraz indywidualnego w ścisłym centrum miasta dla

właściwego planowania tras przejazdu i przystanków komunikacji publicznej, ograniczeń w poruszaniu się pojazdów indywidualnych oraz nowych miejsc parkingowych. Szczęólnego uwzględnienia wymaga:

a) rozwój transportu publicznego, który oparty jest wszak na inwestycjach w infrastrukturze drogowej miasta:

- modernizacja i przebudowa istniejących odcinków dróg i ulic pod kątem prowadzenia linii komunikacji miejskiej,
- realizacja nowych odcinków dróg i ulic, które będą miały bezpośredni lub pośredni wpływ na kształtowanie sieci komunikacji miejskiej,
- kształtowanie sieci drogowej tak, aby komunikacja miejska uzyskała priorytet w ruchu drogowym,
- ograniczanie ruchu w centrum miasta, z wyłączeniem poszczególnych kwartałów lub odcinków ulic z ruchu komunikacji indywidualnej, wprowadzając linie komunikacji miejskiej jak najbliżej ścisłego centrum miasta,
- stosowanie form prawnych i organizacyjnych w celu zmniejszenia liczby przejazdów komunikacją indywidualną na rzecz komunikacji zbiorowej, w szczególności w dojazdach do centrum miasta.

b) zapisanie najważniejszych rozwiązań i inwestycji zawartych w *Zintegrowanym Planie...*:

- korytarz autobusowy w centrum miasta,
- przystanki węzłowe,
- informacja przystankowa oraz dynamiczna informacja pasażerska,
- odpowiednia infrastruktura przystankowa,
- detekcja pojazdów komunikacji miejskiej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- obsługa komunikacją miejską planowanych obszarów zabudowy mieszkaniowej,
- stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych dla uzyskania priorytetu w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej.

Wpisanie kierunków rozwoju transportu publicznego do planów strategicznych rozwoju miasta Piły pozwoli na dalsze, szczegółowe ich rozwijanie zarówno na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, jak i na ich wprowadzanie w ramach realizacji nowej infrastruktury drogowej lub modernizacji już istniejącej.

2.3. INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA

Piła stanowi ważny węzeł komunikacji drogowej i kolejowej a przez bliskość Noteci także wodnej⁷. Krzyżują się w niej dwie drogi krajowe: nr 10 (Szczecin – Bydgoszcz – Warszawa) i nr 11 (Poznań – Koszalin). Układ ten uzupełniają drogi wojewódzkie.

W komunikacji kolejowej Piła stanowi tzw. drugorzędny węzeł komunikacyjny. Krzyżują się tu linie: Toruń – Bydgoszcz – Krzyż – Kostrzyn (zelektryfikowana, dwutorowa w kierunku Bydgoszczy) oraz Poznań – Kołobrzeg (zelektryfikowana, w kierunku Poznania dwutorowa). Odchodzą z węzła Piła też linie kolejowe układu pomocniczego do Tczewa przez Chojnice, Stargardu przez Wałcz oraz przez Czarnków.

Mimo znikomej roli transportu wodnego Notec jako łącząca Wisłę z Odrą i systemem zachodnioeuropejskich śródlądowych dróg wodnych należy uważać za ważną drogę. Zaliczana jest do II klasy żeglowności. Na Noteci w Ujściu koło Piły znajduje się port rzeczny.

W odległości drogowej 107 km od Piły funkcjonuje regionalny Port Lotniczy Poznań - Ławica.

Lotnisko w Pile, niedawno jeszcze wojskowe, w strategii rozwoju województwa, po przystosowaniu dla potrzeb transportu cywilnego, uzyska znaczenie lokalne.

Istotne powiązania infrastrukturalne stanowią systemy zaopatrzenia w energię: system elektroenergetyczny i gazowy. Zaopatrzenie w gaz ziemny zaazotowany następuje z sieci wysokoprężnej prowadzącej gaz z kierunku Odolanów – Szczecin⁸.

Częściowo ponadlokalny charakter ma gospodarka wodno-ściekowa.

Ponadlokalny charakter ma też gospodarka odpadami, gdyż składowisko odpadów dla miasta Piły położone jest w gminie Szydłowo, w miejscowości Kłoda, 11 km na południowy zachód od granic administracyjnych miasta i obsługuje jeszcze inne gminy.

2.3.1. System transportu publicznego

System transportu zbiorowego

System transportu zbiorowego oparty jest na trakcji autobusowej. Przewozy wykonuje na zlecenie gminy Piła jeden przewoźnik MZK Piła Sp. z o.o.

MZK Piła Sp. z o.o. organizuje i wykonuje usługi przewozowe na terenie miasta Piła, miasta i gminy Ujście oraz gminy Szydłowo.

⁷ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, Wojewódzkie Biuro Urbanistyki i Architektury w Pile, 1995, uchwalone 23. 04. 1996 r..

⁸ Plan gospodarki odpadami dla miasta Piła, A. Wojciechowski, IGPIM Warszawa, 2002.

2.4. GOSPODARKA

Podmioty gospodarcze w Pile

Piła jest ważnym ośrodkiem rozwoju gospodarczego północnej Wielkopolski. Świadczy o tym znacząca liczba podmiotów gospodarczych funkcjonujących na jej terenie oraz liczne duże przedsiębiorstwa - najwięksi pracodawcy w regionie.

Analiza struktury podmiotów gospodarczych według głównych gałęzi gospodarki w ostatnich latach pozwala stwierdzić, iż w gospodarce Piły najwięcej podmiotów działa w sekcji handlu hurtowego i detalicznego, naprawy pojazdów mechanicznych, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego.

Ocena sytuacji w miastach o podobnej liczbie mieszkańców i w Poznaniu umiejscawia Piłę na piątym miejscu pod względem liczby podmiotów przypadających na 1000 mieszkańców. W Wielkopolsce zdecydowanym liderem jest Poznań, zaraz za nim lokuje się Leszno a w dalsze pozycje zajmują, kolejno: Gniezno, Ostrów Wielkopolski i Piła.

Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON

JEDNOSTKI ZAREJESTROWANE WG SEKTORÓW	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ogółem	8 561	8 527	8 396	8 318	8 211	8 095
Sektor publiczny						
jednostki ogółem	196	209	237	271	271	275
państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego ogółem	115	121	126	141	138	139
przedsiębiorstwa państwowe	2	1	1	1	1	0
spółki handlowe	24	22	20	20	20	18
w tym spółki z udziałem kapitału zagranicznego	2	1	1	1	1	1
Sektor prywatny						
jednostki ogółem	8 365	8 318	8 159	8 047	7 940	7 820
osoby fizyczne	6 991	6 926	6 752	6 628	6 519	6 386
spółki handlowe	418	442	450	462	471	475
w tym spółki z udziałem kapitału zagranicznego	56	64	69	71	72	74
spółdzielnie	58	58	58	57	55	54
fundacje	8	11	11	10	11	13
stowarzyszenia i organizacje społeczne	129	130	137	151	153	160

JEDNOSTKI ZAREJESTROWANE WG SEKCJI	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ogółem	8 561	8 527	8 396	8 318	8 211	8 095
Sektor publiczny	196	209	237	271	271	275
Sektor prywatny	8 365	8 318	8 159	8 047	7 940	7 820
Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	67	81	72	76	82	82
Rybołówstwo i rybactwo	1	1	1	2	3	4
Górnictwo	1	1	1	1	2	2
Przetwórstwo przemysłowe	661	642	639	644	637	619
Zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i wodę	8	9	8	7	6	7
Budownictwo	699	691	691	686	689	722
Handel hurtowy i detaliczny; naprawy pojazdów mechanicznych, motocykli oraz artykułów przeznaczenia osobistego i użytku domowego	2 936	2 897	2 778	2 699	2 604	2 536
Hotele i restauracje	291	296	299	284	278	268
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	718	718	689	659	645	657
Pośrednictwo finansowe	369	349	343	345	344	345
Obsługa nieruchomości, wynajem i działalność związana z prowadzeniem interesów	1 373	1 394	1 440	1 472	1 478	1 399
Administracja publiczna i obrona narodowa, gwarantowana prawnie opieka socjalna	21	19	19	19	19	19
Edukacja	203	221	221	246	250	249
Ochrona zdrowia i opieka socjalna	553	557	562	544	529	536
Pozostała działalność usługowa komunalna, socjalna i indywidualna	660	651	633	634	645	650

2.5. SFERA SPOŁECZNA

2.5.1. Demografia

Piła na koniec 2007 roku liczyła 74 687 mieszkańców.

Prognozę liczby ludności sporządziła F5 Consulting Sp. z o.o. na potrzeby opracowania Strategii rozwoju MZK Piła Sp. z o.o. na lata 2008 – 2012. Wyniki prognozy przedstawia tabela.

Prognozowana liczba mieszkańców miasta Piła na lata 2008-2012

Wyszczególnienie	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Procentowy wzrost/spadek liczby ludności - 2012 a 2006
<i>ludność pomiędzy 0 a 4</i>	3 755	3 663	3 617	3 602	3 677	3 680	3 664	3 640	3 633	3 627	3 621	3 614	3 608	-2%
<i>ludność pomiędzy 5 a 24</i>	23 913	23 427	22 904	22 376	21 572	20 874	20 116	19 622	18 985	18 348	17 712	17 075	16 438	-18%
<i>ludność pomiędzy 25 a 70</i>	42 713	43 321	43 827	44 302	44 792	45 212	45 428	46 070	46 530	46 990	47 451	47 911	48 372	6%
<i>ludność powyżej 70</i>	4 519	4 683	4 849	5 013	5 207	5 378	5 512	5 698	5 867	6 036	6 205	6 374	6 542	19%
SUMA	74 900	75 094	75 197	75 293	75 248	75 144	74 720	75 030	75 016	75 002	74 988	74 974	74 960	0%

Źródło: F5 Consulting Sp. z o.o., Poznań, Frąckowiak i Wspólnicy na podstawie danych GUS.

Analizując prognozę liczby ludności w poszczególnych grupach wiekowych zaobserwować można niekorzystne zmiany demograficzne, szczególnie istotne dla lokalnego transportu zbiorowego:

- starzenie się społeczeństwa, przy jednoczesnym odpływie osób młodych oraz wykształconych,
- wzrost osób powyżej 70 roku życia – w roku 2012 w stosunku do 2006 będzie ich więcej o 19 %.

Zasoby mieszkaniowe miasta Piła w latach 2002 - 2007

	2002*	2003	2004	2005	2006	2007
Liczba mieszkań ogółem	24 093	25 065	25 364	25 399	25 422	25 627
Pow. użytk. mieszkań w m ²	1 466 006	1 563 350	1 584 916	1 593 352	1 598 198	1 612 869
Liczba osób na 1 mieszkanie	3,12	3,00	2,97	2,96	2,94	2,91
Pow. użytk. mieszkań w m ² na 1 osobę	19,70	20,76	21,06	21,20	21,39	21,59
Liczba mieszkań oddanych do użytku ogółem	280	269	332	78	149	233
w tym w budownictwie indywidualnym	98	169	74	78	41	48

*¹⁾ dane na podstawie spisu powszechnego przeprowadzonego w roku 2002.

Perspektywa zmniejszenia w przyszłości przewozów wskutek zmniejszenia się liczby ludności oznacza, że większe będą jednostkowe (w przeliczeniu na pasażera) koszty obecnego systemu komunikacji miejskiej.

Powyższe może też w przyszłości mieć wpływ na obniżenie wartości przychodów ze sprzedaży biletów z uwagi na wzrost liczby osób korzystających z ulg.

Pracujący w latach 2002 – 2007

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ogółem	22 669	22 158	22 377	23 667	24 115	24 542
Kobiety	11 763	11 218	10 756	11 286	11 585	11 944
Mężczyźni	10 906	10 940	11 621	12 381	12 530	12 598
Wg rodzajów działalności						
rolnictwo	91	81	92	81	86	*
działalność produkcyjna	7 449	7 205	7 213	7 788	8 421	*
budownictwo	1 278	1 034	870	967	957	*
handel i naprawy	2 397	2 519	2 697	3 088	3 007	*
transport	1 992	1 829	1 834	1 965	1 984	*
edukacja	1 674	2 026	2 040	2 194	2 195	*
ochrona zdrowia	1 859	1 538	1 547	1 570	1 577	*
pozostałe	5 929	5 926	6 084	6 014	5 888	*

* brak danych GUS na dzień 29 września 2008 r.

3. OCHRONA ŚRODOWISKA

3.1. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO MIEJSKIE

Natężenie hałasu

Hałas jest czynnikiem znacząco wpływającym na jakość warunków zamieszkania i wypoczynku człowieka.

Przy ocenie klimatu akustycznego w zakresie hałasu komunikacyjnego wykorzystuje się często opracowaną przez Państwowy Zakład Higieny skalę subiektywnej uciążliwości zewnętrznych hałasów komunikacyjnych. Z tej skali wynika, że najbardziej dokuczliwy jest hałas komunikacyjny, znaczny wpływ na utrzymanie klimatu akustycznego ma wpływ hałas sąsiedzki, osiedlowy a także hałas przemysłowy.

Grupą najbardziej narażoną na hałas są mieszkańcy dużych miast oraz miejscowości położonych wzdłuż ruchliwych tras komunikacyjnych i w pobliżu niektórych obiektów przemysłowych.

Hałas komunikacyjny jest głównym źródłem zakłóceń klimatu akustycznego środowiska. Poziom hałasu komunikacyjnego zależy od takich czynników jak natężenie ruchu, prędkość pojazdów, ich stan techniczny, rodzaj i stan nawierzchni, po której poruszają się owe pojazdy a także od rodzaju otaczającej ciągi komunikacyjne zabudowy.

Dwutlenek siarki

Dwutlenek siarki (SO_2) należy do zanieczyszczeń podstawowych. Powstaje przede wszystkim podczas spalania paliw zawierających siarkę. Wykazuje dużą zmienność sezonową: stężenia SO_2 w okresie grzewczym są przeciętnie ponad trzy razy wyższe niż w okresie letnim. Na stanowisku pomiarowym zlokalizowanym przy ul. Okrzei w Pile średnioroczne stężenie SO_2 wykazuje tendencję malejącą (w latach 1999 - 2002). Redukcja SO_2 w 2002 roku w stosunku do 1999 roku wynosiła ok. 42 %. Natomiast w latach 2003 - 2004 zaobserwowano wzrost stężenia SO_2 w stosunku do roku 2002. Stężenie średnioroczne SO_2 w 2004 roku stanowiło 31 % dopuszczalnej normy.

Pył zawieszony

Pył zawieszony jako zanieczyszczenie jest przede wszystkim produktem procesów spalania paliw stałych. Na terenie miasta Piły jego stężenie jest badane dwoma metodami. Na stanowisku przy ul. Kusocińskiego mierzono pył zawieszony PM10, natomiast na stanowisku przy ul. Okrzei - pył zawieszony BS. Na stanowisku

przy ul. Okrzei średnioroczne stężenie w 2004 roku było o 48 % niższe niż w 2003 roku (najniższe stężenie w okresie 1999 - 2004). Stężenie to stanowi ok. 25 % dopuszczalnej normy. Z kolei przy ul. Kusocińskiego, w latach 1999 - 2003 w zakresie pyłu PM10 zaobserwowano utrzymywanie się stężeń na podobnym poziomie z małą tendencją wzrostową, a w roku 2004 obniżenie stężenia. Jednak nadal w 2004 roku średnioroczne stężenie pyłu zawieszonego PM10 przekroczyło dopuszczalną normę (114 % normy), pomimo że było o 16 % niższe w relacji do 2003 roku.

Dwutlenek azotu

Dwutlenek azotu (NO₂) należy do zanieczyszczeń podstawowych. Jest produktem procesów spalania paliw w urządzeniach grzewczych oraz silnikach pojazdów. Sezonowe różnice w zakresie stężeń NO₂ są mniejsze niż SO₂ i pyłu zawieszonego.

Na stanowisku pomiarowym zlokalizowanym w Pile przy ul. Okrzei zanotowano w okresie 1999 - 2004 utrzymanie na podobnym poziomie średniorocznego stężenia NO₂, podobnie na stanowisku pomiarowym przy ul. Kusocińskiego. Na żadnym z tych stanowisk, w okresie 1999 - 2004, nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnej normy. W 2004 roku na stanowisku przy ul. Okrzei średnioroczne stężenie stanowiło prawie 50 % normy, a na stanowisku przy ul. Kusocińskiego – 38 % normy.

Opad pyłu, ołowiu i kadmu

Nie notuje się przekroczeń dopuszczalnych norm w zakresie opadu pyłu i opadu metali. W latach 2000 – 2001 na stanowisku w Pile odnotowano wzrostu wartości opadu pyłu oraz opadu ołowiu, natomiast średnioroczna wartość opadu kadmu zmalała ponad dwukrotnie.

3.2. OCHRONA ŚRODOWISKA W STRATEGII ROZWOJU MIASTA PIŁY NA LATA 2005 – 2015

Wśród celów ekologicznych zawartych w ww. dokumencie wyróżnić można ***poprawę walorów środowiskowych w celu utworzenia z Piły miasta o wysokiej jakości życia oraz zaplecza subregionalnego centrum turystyki kwalifikowanej (wodnej, przyrodniczej) i masowej (wypoczynek, rekreacja)***, poprzez wsparcie inicjatyw związanych z:

- przeciwdziałaniem negatywnym zmianom chemizmu wód powierzchniowych i podziemnych występujących na skutek zaburzeń naturalnego reżimu wód,

- ochroną przed nadmiernym zainwestowaniem okolic jezior i obszaru zasobowego wód podziemnych w rejonie Dobrzycy,
- przeciwdziałaniem sptywom do wód jezior substancji powodujących eutrofizację
- utrzymaniem stref ciszy w miejscach wypoczynku i rekreacji,
- ograniczeniem zabudowy przemysłowej i intensywnego handlu w obszarach graniczących z doliną rzeczną i jeziorami, udokumentowanych lub przypuszczalnych okien hydrogeologicznych i ujęć wody,
- utworzeniem sieci monitoringu istniejących potencjalnych ognisk zanieczyszczenia (w tym stacji paliw płynnych),
- udostępnieniem miasta rowerzystom i pieszym (ciągi spacerowe, drogi rowerowe wraz z zabezpieczonymi przed kradzieżą parkingami rowerów),
- likwidacją i minimalizacją wpływu istniejących i potencjalnych ognisk zanieczyszczenia powietrza - rozwiązanie problemu tzw. niskiej emisji poprzez politykę sprzyjającą przyłączaniu lokalnych gospodarstw do sieci ciepłowniczej lub spalaniu odpowiedniego paliwa w odpowiednich urządzeniach w gospodarstwach nieprzyłączonych,
- zabezpieczeniem przed hałasem okolicznych mieszkańców wraz z rozwojem infrastruktury transportowej i przemysłowej,
- dalszym rozwojem segregacji odpadów „u źródła” oraz unowocześnieniem technicznym składowiska odpadów,
- propagowaniem zdrowego stylu życia zgodnego z zasadą „zrównoważonego rozwoju” i poszanowaniem środowiska;

3.3. WNIOSKI DO STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU MIASTA DLA PRZECIWDZIAŁANIA NIEKORZYSTNYM PRZEOBRAŻENIOM ŚRODOWISKA

Miasto, podobnie jak każdy ekosystem biologiczny, powinno pozostawać w stanie równowagi pozwalającym na zachowanie dogodnych warunków do życia dla jego mieszkańców. System równowagi w mieście może zostać zachwiany przez szereg niekorzystnych oddziaływań różnych aspektów życia miejskiego, wśród których są, np.:

- uciążliwości intensywnego ruchu drogowego (hałas, zanieczyszczenie powietrza),
- blokowanie układu drogowego z powodu nadmiernego ruchu pojazdów,

- deficyt przestrzeni w centrum miasta z powodu nadmiaru parkujących pojazdów,
- uciążliwości działalności przemysłowej w strefie miejskiej oraz w jej bliskim sąsiedztwie,
- niebezpieczeństwa płynące z bliskości tras przewozu ładunków niebezpiecznych,
- hałas wywoływany przez środki transportu: pociągi oraz samochody czy startujące i lądujące samoloty,
- pękanie więzi sąsiedzkich i utrudnienia w przekraczaniu barier tworzonych przez korytarze,
- transport w postaci szlaków kolejowych czy autostrad lub dróg ekspresowych.

Zachowanie stanu ekologicznej równowagi w mieście zapewnia tylko odpowiednie działanie władz miejskich w zakresie kształtowania miasta i systemu transportowego. Aktualny układ drogowy Piły zapewnia dobre warunki przemieszczania się wewnątrz miasta przy stosunkowo małej uciążliwości ruchu szczytowego. Opóźnienia środków transportu drogowego w czasie szczytu sięgają co najwyżej 2 ÷ 4 minut. Tak dobre rezultaty zapewniło wyprowadzenie ruchu tranzytowego na obwodnicę zlokalizowaną na obrzeżach miasta.

Brak zatorów drogowych paraliżujących miasto Piłę to również zasługa rozwiniętej sieci połączeń komunikacji miejskiej i stosunkowo dużej ilości podróży realizowanych komunikacją zbiorową. Udział podróży wewnątrzmijskich komunikacją zbiorową w Pile wynosi nieco mniej niż 50 % co oznacza, że ilość podróży realizowanych samochodami osobowymi jest tylko nieznacznie wyższa.

Zachwianie osiągniętej tu równowagi na skutek zwiększenia dystansu pomiędzy jakością transportu zbiorowego a indywidualnego, prowadzić może do intensywnego wzrostu:

- natężenia ruchu pojazdów,
- zatłoczenia dróg w mieście,
- zanieczyszczenia powietrza,
- poziomu hałasu

a tym samym do pogorszeniu warunków życia mieszkańców miasta.

4

KIERUNKI ROZWOJU MIASTA W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH TRANSPORTU MIEJSKIEGO

(nawiązanie do strategicznych dokumentów dotyczących rozwoju przestrzenno-społeczno-gospodarczego miasta Piły, regionu i kraju)

Działania zawarte w *Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Piły* wpisują się zarówno w Politykę Transportową Państwa, Strategię Rozwoju Transportu, Strategię Rozwoju Województwa Wielkopolskiego jak i Strategię Rozwoju Miasta Piły.

Wdrażanie zaleceń Zintegrowanego Planu... w celu zapewnienia właściwej dynamiki rozwoju transportu zbiorowego jest warunkiem zachowania równowagi miejskiego ekosystemu i wysokiego poziomu atrakcyjności życia w mieście dla jego mieszkańców.

4.1. POLITYKA TRANSPORTOWA PAŃSTWA NA LATA 2006-2025

Program Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Piły wpisuje się w zadanie trzecie i czwarte Polityki Transportowej Państwa na lata 2006 ÷ 2025.

W trzecim zadaniu zwraca się uwagę na konieczność stworzenia systemu efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami w dziedzinie transportu, dla zapewnienia spójności i komplementarności działań ogólnokrajowych i działań regionalnych (...). Konieczne jest również bezpośrednie wsparcie rządu dla wybranych przedsięwzięć w dziedzinie transportu miejskiego, szczególnie tam, gdzie koszty nowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych są szczególnie wysokie.

Czwartym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Odnosi się to do wszystkich gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom zagrożenia, w pierwszej kolejności dotyka ono bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zadaniem państwa jest zagwarantowanie, by transport drogowy nie wiązał się z tak dużym jak obecnie zagrożeniem zdrowia i życia obywateli. Dla osiągnięcia tego celu istotne jest nie tylko wyasygnowanie przez Państwo odpowiednich środków finansowych, ale i zapewnienie sprawnej koordynacji wszystkich podmiotów zaangażowanych w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem Polityki Transportowej Państwa jest zatem spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie nie-doinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport,
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, które by spowodowały wydłużanie podróży,
- konieczność zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Jako priorytety polityki transportowej państwa wymieniane są :

- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawa warunków ruchu pieszego, rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury.

4.1.1. Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007-2013

Podstawowe zasady inwestowania w system transportowy w latach 2007 - 2013 to objęcie inwestycjami wszystkich rodzajów transportu, ze względu na potrzebę stworzenia zintegrowanego i gałęziowo zrównoważonego systemu transportowego. System transportowy będzie rozwijany z myślą o jego użytkownikach, a zwłaszcza zapewnieniu im bezpieczeństwa i wysokiej jakości usług. Unowocześnianie systemu transportowego prowadzone będzie zgodnie z zasadami trwałego rozwoju, z troską o ochronę środowiska i o oszczędność energii.

Planowanie rozwoju infrastruktury prowadzone będzie zgodnie z zasadami partnerstwa, uwzględniając aspekty gospodarcze, społeczne, ekologiczne i przestrzenne.

4.2. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO NA LATA 2006-2020

W *Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego* uznaje się, że globalizacja oraz integracja europejska tworzą nową perspektywę dla wszystkich dziedzin rzeczywistości społeczno-gospodarczej regionu. Wyzwaniem przyszłości dla Wielkopolski jest więc przygotowanie poszczególnych dziedzin do funkcjonowania w przestrzeni znacznie większej niż skala regionalna. Cele strategii zamierza się osiągać poprzez:

- poprawę komunikacyjnych powiązań z otoczeniem,
- wzmocnienie powiązań gospodarki z rynkami wspólnotowym i globalnym,
- umiędzynarodowienie nauki,
- dostosowanie edukacji do standardów międzynarodowych,
- rozwój współpracy międzyregionalnej oraz międzynarodowej prowadzonej przez instytucje publiczne, organizacje pożytku publicznego oraz społeczności regionalne i lokalne,
- promocję regionu w Europie i na świecie.

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego jako dziedzinę strategiczną dla wspomagania rozwoju województwa wskazuje rozwój systemów komunikacyjnych.

Infrastruktura komunikacyjna jest podstawowym czynnikiem integrującym przestrzeń regionu, zarówno w ujęciu wewnętrznym jak i zewnętrznym. Zapewnia sprawne funkcjonowanie wszystkich sektorów oraz jest podstawowym źródłem konkurencyjności regionu. Szczególne znaczenie dla Wielkopolski mają powiązania komunikacyjne o kierunku północ - południe. Wśród nich droga krajowa nr 11 oraz planowana na tym kierunku trasa ekspresowa.

Wzrost spójności komunikacyjnej oraz powiązań z otoczeniem ma być realizowany przez:

- inwestycje w infrastrukturę korytarzy transportowych – infrastrukturę drogową, kolejową, wraz z infrastrukturą ułatwiającą inwestowanie,
- inwestycje w sieci przesyłowe energii i paliw,
- zwiększanie różnorodności form transportu,
- inwestycje w nowoczesne formy przeładunku towarów,
- poprawę stanu infrastruktury łączności oraz dostępu do Internetu,
- rozwój infrastruktury komunikacji lotniczej, nie tylko w aglomeracji poznańskiej, ale także w innych miejscach, szczególnie dotyczy to infrastruktury usług wyspecjalizowanych,
- promocję komunikacji zbiorowej,

- rozwój transportu śródlądowego,
- wzrost bezpieczeństwa komunikacji.

4.3. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA 2005 – 2015

W Strategii Rozwoju Miasta Piły na lata 2005 – 2015 wyodrębniono 3 główne grupy celów: cele gospodarcze, społeczne i ekologiczne.

Jednym z głównych celów gospodarczych zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Miasta Piły jest:

1. Modernizacja i usprawnienie układu komunikacyjnego.

Założony cel realizowany jest poprzez:

- modernizację ulic lokalnych z uwzględnieniem instalowania sygnalizacji świetlnych, tworzenia przejść dla pieszych, montowania w ciągu ulic progów zwalniających. Wszystkie te zadania są realizowane;
- budowę obwodnicy śródmiejskiej;
- zmianę przebiegu drogi krajowej nr 11 na odcinku 5,6 km, budowę mostu na rzece Gwdzie, trzech wiaduktów drogowych i jednego kolejowego;
- budowę parkingów,
- budowę tras rowerowych,
- modernizację taboru autobusowego.

Wśród kolejnych, istotnych celów wymienić trzeba:

- 2. Rozwój systemu komunikacyjnego miasta i dostępności komunikacyjnej Piły jako subregionalnego centrum społecznego i gospodarczego;*
- 3. Rozwój infrastruktury technicznej oraz optymalizacja dostępności do sieci infrastrukturalnych;*

Dokument *Strategia Rozwoju Miasta Piły* nie zawiera szczegółowych zaleceń, dotyczących organizacji sieci i układu komunikacyjnego Miasta. Obszarem, który niesie ogólne wskazówki mające wpływ na strategię rozwoju MZK Piła Sp. z o.o. to obszar Strategii Rozwoju Przestrzeni. Ta część dokumentu wyznacza kierunki rozwoju w takich sferach jak:

- zagospodarowanie przestrzenne,
- środowisko,
- infrastruktura techniczna,
- mieszkalnictwo.

Dla zagospodarowania przestrzennego określono ogólne kierunki rozwoju, które uszczegółowiono w priorytetach podejmowanych działań. Między innymi jednym z celów operacyjnych w priorytecie *Środowisko* jest likwidacja lub, co najmniej, minimalizacja wpływu istniejących i potencjalnych ognisk zanieczyszczenia powietrza.

Kolejnym celem operacyjnym jest zacieśnienie współpracy Miasta ze stacjami kontroli pojazdów w celu minimalizacji emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych drogą monitorowania wyników badań stanu technicznego pojazdów i spalaniego przez nich paliwa. Ku temu zmierza też monitoring stacji paliw pod względem jakości sprzedawanych paliw oraz stopniowe wprowadzanie paliw proekologicznych w taborze komunikacji publicznej, przy czym zaleca się paliwa z dodatkiem biokomponentów możliwe do zastosowania w silnikach o ZS bez konieczności ich przeróbek przy założeniu, że nie będzie ono szkodliwe dla silników.

Ogólny cel jest również zapisany w kierunkach rozwoju dotyczących infrastruktury technicznej. Miasto ma na celu rozwój systemu komunikacyjnego i rozwój dostępności komunikacyjnej Piły jako subregionalnego centrum społecznego i gospodarczego.

Ważnym działaniem zmierzającym do likwidacji lub – bardziej realnie – minimalizacji wpływu istniejących ognisk zanieczyszczenia powietrza miało być wprowadzenie w silnikach Diesla w taborze komunikacji miejskiej paliw z dodatkiem biokomponentów oraz wymiana pomp paliwowo-wtryskowych na pompy umożliwiające tzw. spalanie całkowite i zupełne.

4.3.1. Cele polityki transportowej

- Zwiększenie efektywności systemu komunikacyjnego, w szczególności jego transportu zbiorowego.
- Przeciwdziałanie zjawiskom i skutkom rosnącego zatłoczenia motoryzacyjnego, dążenie do poprawy standardów podróży (obniżenie czasu i poprawa warunków podróży, w tym płynność przepływu ruchu).
- Finansowanie rozwoju i eksploatacji transportu jest jednym z priorytetów Miasta i budżet Miasta przewiduje stosowne środki na ten cel. Niemniej podejmowane będą energiczne działania dla pozyskania środków centralnych oraz samorządowych.
- Eliminacja barier w dostępności niepełnosprawnych jest istotnym zadaniem na każdym etapie planowania i bieżącego zarządzania transportem. Przewiduje się rozwój udogodnień, takich jak: tabor niskopodłogowy, specjalne miejsca w pojazdach, obniżone krawężniki, wiaty przystankowe).

- Polityka taborowa powinna mieć na celu jako główne zadanie odnowę oraz utrzymanie taboru w dobrym stanie, poprawę sprawności pojazdów i ich parametrów ekologicznych oraz obniżenie kosztów zakupów i długofalowe obniżenie kosztów eksploatacyjnych.

4.4. UWARUNKOWANIA ROZWOJU MIASTA PIŁY WYNIKAJĄCE ZE STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA PIŁY.

W dniu 24 stycznia 2006 roku Rada Miasta Piły uchwałą nr XLIV/546/06 uchwaliła zmianę *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piły*.

Studium uwarunkowań to dokument spójnym ze Strategią Rozwoju Miasta Piły, dlatego ogólne wnioski dla transportu publicznego płynące z tego dokumentu są zbieżne ze wskazówkami opisanymi w *Strategii Miasta...*

Kierunki rozwoju wskazane w sferze infrastruktury technicznej są silnie powiązane z kierunkami wyznaczonymi w sferach zagospodarowania przestrzennego oraz ochrony środowiska. Według *Studium...*, wraz ze wskazaniem odnoszącymi się do sfery mieszkalnictwa rozwój infrastruktury technicznej powinien wpływać na zaspokajanie głównie potrzeb mieszkańców Miasta, ale także iść w parze z rozwojem Piły jako subregionalnego centrum społecznego i gospodarczego.

Infrastruktura techniczna miasta Piła w latach 2002 - 2007

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Sieć wodociągowa rozdzielcza	121,7	121,7	121,8	122,1	123,3	139,9
Sieć kanalizacyjna	106,6	106,6	107,1	132,3	149,0	152,3
Sieć ciepła	50,6	57,2	64,2	66,1	67,6	67,6
Sieć gazowa	190,3	192,1	192,1	192,1	206,1	207,4
Drogi ogółem, z tego:	229,9	229,9	240,9	242,9	251,3	254,1
- krajowe	25,9	25,9	36,2	36,2	36,2	36,2
- wojewódzkie	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,6
- powiatowe	42,2	42,2	42,2	42,2	42,2	42,2
- gminne w tym:	150,4	150,4	151,1	153,1	161,5	164,1
o nawierzchni utwardzonej	115,4	116,8	118,9	120,9	122,3	125,8
Ścieżki rowerowe	20,6	21,3	22,9	23,4	24,5	26,3

Model układu komunikacyjnego Miasta Piły, określony w dokumencie Zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, wyodrębnia trzy układy komunikacyjne miasta:

- zewnętrzny układ komunikacyjny,
- podstawowy układ komunikacyjny,
- obsługujący układ komunikacyjny.

Zewnętrzny układ komunikacyjny, obejmujący drogi ekspresowe S10 i S11 nie będzie miał bezpośredniego wpływu na strategię rozwoju miejskiego transportu publicznego. Warto jednak dostrzec główne założenie przekształceń podstawowego układu komunikacyjnego, który ma zmieniać się z układu dośrodkowego na obwodowy. Rozwiązanie to umożliwi wyeliminowanie ruchu z obszaru śródmiejskiego i jego rozplot na kierunki zainteresowania (ruch docelowy). To ostatnie da szansę na usprawnienie działania przewoźnika wykonującego usługi transportu lokalnego.

W *Planie Zagospodarowania...* wyodrębnione i opisane zostały tzw. ulice zbiorcze, uzupełniające podstawowy układ komunikacyjny.

Układ obsługujący stanowią pozostałe ulice publiczne wyodrębnione w jednostkach struktury przestrzennej miasta, poprzez drogi w klasie dróg lokalnych oraz dróg dojazdowych:

- w układzie dróg lokalnych wyznacza się główne ulice tego układu, jako ulice wspomagające podstawowy układ komunikacyjny miasta,
- ulice wspomagające służą m.in. obsłudze komunikacji zbiorowej i stanowią istotne elementy układu komunikacyjnego w strukturze obszaru miasta.

Analizując zakładaną przebudowę ponadlokalnego układu komunikacyjnego miasta dla układu obsługującego autorzy „Studium...” uwzględnili:

- a) dopuszczenie prowadzenia linii autobusowych oraz realizacji pętli autobusowych w ulicach lokalnych;
- b) możliwość wprowadzenia ruchu uspokojonego na ulicach dojazdowych poprzez zastosowanie co najmniej jednej z niżej wymienionych zasad:
 - zmniejszenie prędkości jazdy zakazami administracyjnymi lub rozwiązaniami technicznymi,
 - wyeliminowanie ruchu pojazdów nie związanych z obsługą otoczenia,
 - wprowadzenie jednego kierunku jazdy,
 - zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego.

5 UWARUNKOWANIA ROZWOJU STRATEGICZNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PILE

5.1. MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ W PILE JAKO PRZEWOŹNIK REALIZUJĄCY ZADANIA W ZAKRESIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

5.1.1. Polityka taborowa MZK Piła Sp. z o.o. z uwzględnieniem rozwoju miasta

Podstawowym składnikiem majątku Spółki są środki transportu – autobusy. Tabor MZK Piła Sp. z o.o. (tabela poniżej) można podzielić na trzy konstytutywne kategorie:

1. Pojazdy nieprzystosowane dla osób niepełnosprawnych, zaawansowane wiekiem z niską funkcjonalnością. To grupa 24 autobusów marki Jelcz PR110, Jelcz M120 oraz Autosan H9-21. Stanowiących 55% taboru.
2. Autobusy niskopodłogowe, zaawansowane wiekowo o średnim poziomie funkcjonalności – *Neoplan* N4009 (2 szt.) i N4016 (11 szt.). Stanowią 29 % taboru.
3. Pojazdy o wysokiej funkcjonalności oraz relatywnie nowe, przystosowane dla osób niepełnosprawnych. 7 pojazdów Solaris, stanowiących 16 % taboru.

Charakterystyka taboru MZK Piła Sp. z o.o. (stan na 31 grudzień 2008 r.)

Lp.	Marka/typ pojazdu	Ilość szt.	Średni wiek lata	Miejsca siedzące / stojące	Przyjazny dla osób niepełnosprawnych Nie/Tak	Zużycie paliwa l/100 km	Funkcjonalność
1.	AUTOSAN H9-21	1	20,0	36 / 74	Nie	27,4	1
2.	JELCZ PR110	8	17,4	36 / 74	Nie	35,1	2
3.	JELCZ 120M	2	11,5	36 / 74	Nie	33,4	2
4.	JELCZ M120	10	6,2	34 / 77	Nie	31,9	2
5.	JELCZ 121MB	3	10,6	34 / 66	Tak	34,9	4
6.	NEOPLAN N4009	2	10,0	22 / 39	Tak	28,9	3
7.	NEOPLAN N4016	11	9,1	32 / 74	Tak	37,3	4
8.	SOLARIS URBINO 10	3	3,0	22 / 65	Tak	31,2	4
9.	SOLARIS URBINO 12	4	0,7	29 / 70	Tak	35,0	5

Źródło: Strategia Rozwoju MZK Piła na lata 2008 – 2012 oraz dane MZK Piła Sp. z o.o.

Autobusy użytkowane w MZK Piła Sp. z o.o. są znacząco zaawansowane wiekowo, o niskich walorach techniczno-eksploatacyjnych:

- średni wiek taboru to 11,5 roku – 60 % autobusów ma więcej niż 10 lat;
- wartość ponad 33 % pojazdów jest całkowicie zamortyzowana;

- przy granicznym okresie eksploatacji 10 lat bez naprawy głównej oraz 12 – 14 lat z naprawą główną 33 % taboru nadaje się do natychmiastowego wycofania z eksploatacji;
- liczba autobusów przystosowanych do przewozu osób starszych oraz niepełnosprawnych jest na średnim poziomie,
- odsetek autobusów niskopodłogowych i niskowejściowych sięga 49 % całości taboru – należy zmierzać do możliwie najwyższych wartości tego udziału.

W efekcie, wraz z upływem czasu, poziom komfortu podróżujących pasażerów i jakość ich obsługi systematycznie ulega obniżeniu bowiem w taborze Spółki tylko autobusy *Solaris Urbino* spełniają oczekiwania stawiane nowoczesnym środkom autobusowej komunikacji miejskiej, w tym także rygorystyczne normy poziomu emisji składników toksycznych spalin (*Euro 4, Euro 5*).

Konieczność odnowienia parku pojazdów i uzupełnienia go o autobusy nowoczesne jest w takiej sytuacji oczywistością

Odnowa tabor autobusowego

Odnowa taboru autobusowego ma na celu:

- likwidację pojazdów starych (wyeksploatowanych), znajdujących się w krytycznym stanie technicznym;
- zmianę struktury parku autobusów na bardziej dostosowaną do aktualnych potoków pasażerskich, w tym autobusu wielkogabarytowego (15 m);
- podniesienie bezpieczeństwa podróży i warunków pracy kierowców;
- zmniejszenie awaryjności autobusów;
- zmniejszenie ilości pojazdów stanowiących rezerwę taborową (poprawa wskaźnika wykorzystania taboru);
- wprowadzenie proekologicznych rozwiązań technicznych;
- dostosowanie autobusów do wymogów i oczekiwań osób starszych, niepełnosprawnych oraz dzieci, w tym dzieci w wózkach;
- podniesienie komfortu podróżowania (szybkość, wygoda, bezpieczeństwo) aby poprawić konkurencyjność w stosunku do środków komunikacji indywidualnej (samochody osobowe, motocykle).

Efekty ekonomiczne odnowy parku autobusów tkwią w:

- zmianie struktury taboru tj. eksploatacji większej liczby bardziej efektywnych ekonomicznie nowoczesnych autobusów;
- zmniejszeniu liczby użytkowanych pojazdów dla wykonania tej samej pracy przewozowej;

- zwiększeniu rentownych zadań przewozowych w sytuacji rozwoju miasta (np.: budowa ośrodka uniwersyteckiego na ul. Kołobrzeskiej i rozpoczęcie jego działalności od roku akademickiego 2010/2011);
- zmniejszeniu nakładów na obsługiwane techniczne i naprawy taboru.

Wymagania stawiane autobusom komunikacji miejskiej

Analiza dotychczasowej praktyki eksploatacyjnej oraz dostępnych na rynku ofert autobusów miejskich pozwala stwierdzić, że nowoczesny środek komunikacji miejskiej prezentuje takie walory jak:

- wysoka niezawodność eksploatacyjna wyrażona bezawaryjnością i trwałością, połączone z dużą podatnością obsługową i naprawczą oraz unifikacją, zarówno poziomą jak i pionową, zespołów i podzespołów autobusów,
- proekologiczne rozwiązania techniczne, w tym bezwarunkowo spełnianie rygorystycznych norm emisji toksycznych składników spalin,
- niski wskaźnik kosztów eksploatacji a w tym możliwie najniższe eksploatacyjne zużycie paliwa,
- wysoka, minimum 10-letnia trwałość bez naprawy głównej,
- klimatyzowana kabina kierowcy z ergonomicznym miejscem jego pracy,
- niska podłoga na całej długości przedziału pasażerskiego,
- rozwiązania konstrukcyjne podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróżowania (np.: system ECAS - funkcja „przyklęku”, monitoring obrazu i dźwięku w autobusie, dynamiczna informacja dla pasażerów).

Istotnym czynnikiem technicznej oceny autobusów powinien być także poziom eksploatacyjnego zużycia paliwa, mierzony ilością litrów zużytego paliwa na 100 km przebytej drogi. W roku 2008 przeciętna wartość tego wskaźnika dla całego taboru Spółki za rok 2008 oscylowała wokół 35 litrów/100 km.

Dlatego wymaganiem jest, aby nowo zakupywane autobusy dysponowały takim oto wyposażeniem jak:

- komputer pokładowy do sterowania urządzeniami wewnątrz autobusu, monitorowania pracy autobusu i aktywności kierowcy (czas ciągłego prowadzenia, przerwy w prowadzeniu, okresy innej pracy);
- zabudowana i klimatyzowana, z ergonomicznym stanowiskiem pracy kabina kierowcy;
- monitoring obrazu i dźwięku wnętrza autobusu;
- system pomiaru przepływu potoków pasażerskich w funkcji czasu i przestrzeni;
- pokładowe systemy diagnostyczne.

5.1.2. Sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjna MZK Piła Sp. z o.o. (patrz: Schemat nr 1) tworzy zintegrowany pod względem taryfowym system obejmujący:

- 13 linii miejskich całodziennych;
- 3 linie miejskie szczytowe, obsługiwane tylko w wybranych godzinach w dni powszednie;
- 2 linie podmiejskie (50, K);
- 3 linie szkolne (2Bis, 50Bis, S).

Ponadto obsługiwana jest jedna linia sezonowa, dowożąca pasażerów nad Jezioro Płotki.

Wśród linii tworzących sieć komunikacji miejskiej w Pile można zdefiniować cztery grupy:

- 3 linie priorytetowe: 1, 3, 5;
- 8 linii podstawowych: 0, 2, 6, 9, 12, 14, 15, 17;
- 3 linie uzupełniające: 4, 10, 11;
- 4 linie marginalne: 8, 16, 50, K.

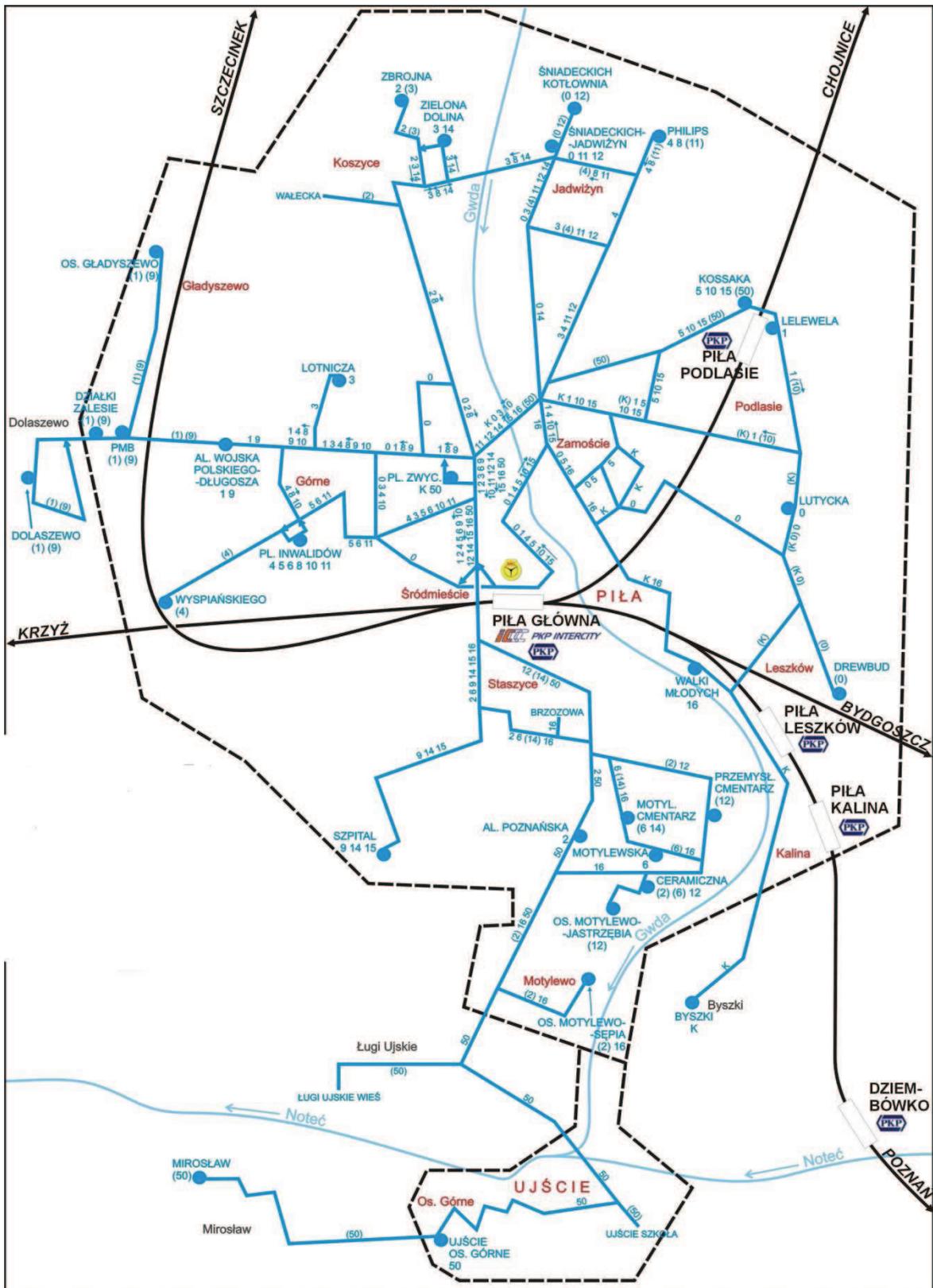
Częstotliwość linii priorytetowych wynosi w godzinach szczytu 15 minut, poza godzinami szczytu 20 minut, linii podstawowych: 20 minut w godzinach szczytu a 40 minut poza szczytem.

Linie priorytetowe 1, 3 i 5 zapewniają więc wysoką, rytmiczną częstotliwość funkcjonowania komunikacji w większości osiedli. Pozostałe linie, uzupełniając linie priorytetowe, podwajają łączną częstotliwość oferowaną na trasach linii priorytetowych.

W sieci komunikacji miejskiej znajdują się dwa główne przystanki węzłowe:

- Pl. Konstytucji 3 Maja,
- Al. Piastów.

Sieć komunikacji miejskiej w Pile



Trasy linii komunikacji miejskiej w Pile (linie miejskie)

Linia	Przebieg trasy
0	ŚNIADECKICH KOTŁOWNIA (wybrane kursy: ŚNIADECKICH–OS. JADWIŻYN) – Śniadeckich – Dąbrowskiego – al. Jana Pawła II – Wodna – al. Niepodległości – ks. Popiełuszki – o. Kolbego – Budowlanych – al. Wojska Polskiego – Dzieci Polskich – Okrzei – Zygmunta I Starego – 14 Lutego – 11 Listopada – Browarna – Ludowa – Roosevelta – Tucholska – Wawelska – LUTYCKA (wybrane kursy: Wawelska – DREWBUD)
1	LELEWELA – Bydgoska – <u>pl. Powstańców Warszawy – 11 Listopada</u> – 14 Lutego – Zygmunta I Starego – Kwiatowa (z powrotem: Towarowa) – pl. Konstytucji 3 Maja – al. Piastów – al. Wojska Polskiego – AL. WOJSKA POLSKIEGO–DŁUGOSZA (wybrane kursy: PMB lub: Kamienna – OS. GŁADYSZEWO , lub DZIAŁKI ZALESIE lub DOLASZEWO), <u>Os. Gładyszewo rytmicznie co 2 kurs</u>
2	ZBROJNA – al. Niepodległości – Światowida – Staropolska – al. Wyzwolenia – al. Niepodległości (wybrane kursy: zajazd na ul. Wałęcką) – Wodna – al. Piastów – pl. Konstytucji 3 Maja – al. Piastów – Siemiradzkiego – Libelta – Dembowskiego – Trzcieńska – al. Poznańska – AL. POZNAŃSKA–LEŚNA (wybrane kursy: al. Poznańska – Orla – OS. MOTYLEWO-SĘPIA lub: Przemysłowa – CERAMICZNA); <u>dotychczasowy przystanek dla linii 2 przy al. Piastów</u>
3	(wybrane kursy: ZBROJNA – al. Niepodległości – Światowida) – OS. ZIELONA DOLINA – Staropolska – al. Wyzwolenia (z powrotem: Kazimierza Wielkiego – Wenedów) – Most Władysława Łokietka – al. Wyzwolenia – Śniadeckich – łączna – al. Powstańców Wielkopolskich – <u>al. Jana Pawła II – al. Piastów – 1 Maja – Buczka – Okrzei</u> – al. Wojska Polskiego – LOTNICZA
4	PHILIPS – al. Powstańców Wielkopolskich – (wybrane kursy: al. Wyzwolenia – Śniadeckich – łączna – al. Powstańców Wielkopolskich – pl. Powstańców Warszawy – 11 Listopada – 14 Lutego – Kwiatowa (z powrotem: Towarowa – Zygmunta I Starego) – pl. Konstytucji 3 Maja – 1 Maja – Buczka – Okrzei – al. Wojska Polskiego – Mickiewicza (wybrane kursy: WYSPIAŃSKIEGO) – Rugijska – PLAC INWALIDÓW ; <u>dotychczasowe 4 bis – kurs jako 8: PHILIPS</u> – al. Powstańców Wielkopolskich – al. Wyzwolenia – Most Władysława Łokietka – al. Wyzwolenia – al. Niepodległości – Wodna – al. Wojska Polskiego – Mickiewicza – Rugijska – PLAC INWALIDÓW
5	KOSSAKA – Podchorążych – Bydgoska – Okólna – Ludowa – Browarna – 11 Listopada – 14 Lutego – Kwiatowa (z powrotem: Towarowa – Zygmunta I Starego) – pl. Konstytucji 3 Maja – 1 Maja – Buczka – Ceglana – pl. 9 Maja – Konarskiego – Wyspiańskiego – Rugijska (z powrotem: Mickiewicza) – PLAC INWALIDÓW
6	PLAC INWALIDÓW – Mickiewicza (z powrotem: Rugijska) – Wyspiańskiego – Konarskiego – pl. 9 Maja – Ceglana – Buczka – 1 Maja – pl. Konstytucji 3 Maja – al. Piastów – <u>Siemiradzkiego – Libelta – Dembowskiego – Trzcieńska</u> – al. Poznańska – Przemysłowa – Motylewska – MOTYLEWSKA CMENTARZ (wybrane kursy: MOTYLEWSKA lub: Motylewska – Przemysłowa – CERAMICZNA)
9	SZPITAL – Rydygiera – Siemiradzkiego – al. Piastów – pl. Konstytucji 3 Maja – al. Piastów – al. Wojska Polskiego – AL. WOJSKA POLSKIEGO–DŁUGOSZA (wybrane kursy: PMB lub: Kamienna – OS. GŁADYSZEWO , lub DZIAŁKI ZALESIE lub DOLASZEWO)
10	KOSSAKA – Podchorążych (wybrany kurs: Lelewela) – Bydgoska – al. Jana Pawła II – <u>al. Piastów – 1 Maja (z powrotem: pl. Konstytucji 3 Maja – Towarowa – Zygmunta I Starego – 14 Lutego – 11 Listopada – pl. Powstańców Warszawy)</u> Buczka – Okrzei – al. Wojska Polskiego – Mickiewicza – Rugijska – PLAC INWALIDÓW
11	(wybrane kursy: PHILIPS – al. Powstańców Wielkopolskich – al. Wyzwolenia) – ŚNIADECKICH–OS. JADWIŻYN – Śniadeckich – łączna – al. Powstańców Wielkopolskich – al. Jana Pawła II – al. Piastów – 1 Maja – Buczka – Ceglana – pl. 9 Maja – Konarskiego – Wyspiańskiego – Rugijska (z powrotem: Mickiewicza) – PLAC INWALIDÓW
12	ŚNIADECKICH KOTŁOWNIA (wybrane kursy: ŚNIADECKICH–OS. JADWIŻYN) – Śniadeckich – łączna – al. Powstańców Wielkopolskich – al. Jana Pawła II – al. Piastów – pl. Konstytucji 3 Maja – al. Piastów – al. Poznańska – Przemysłowa – PRZEMYSŁOWA CMENTARZ lub: Przemysłowa – CERAMICZNA lub: Przepiórcza – Jastrzębia – OS. MOTYLEWO-JASTRZĘBIA

Linia	Przebieg trasy
14	OS. ZIELONA DOLINA – Staropolska – al. Wyzwolenia (z powrotem: Kazimierza Wielkiego – Wenedów) – Most Władysława Łokietka – al. Wyzwolenia – Śniadeckich – Dąbrowskiego – al. Jana Pawła II – al. Piastów – pl. Konstytucji 3 Maja – al. Piastów – Siemiradzkiego – Rydygiera – SZPITAL (wybrane kursy: al. Poznańska – Przemysłowa – Motylewska – Motylewska Cmentarz – Motylewska – Przemysłowa – al. Poznańska – Trzcieńska – Dembowski – Libelta – Siemiradzkiego), <u>wycofanie ze ŚNIADECKICH PĘTLA lub ŚNIADECKICH KOTŁOWNIA</u>
15	KOSSAKA – Podchorążych – Bydgoska – al. Jana Pawła II – al. Piastów – pl. Konstytucji 3 Maja (z powrotem: Kwiatowa – Zygmunta I Starego – 14 Lutego – 11 Listopada) – al. Piastów – Siemiradzkiego – Rydygiera – SZPITAL
16	WALKI MŁODYCH – Walki Młodych – Browarna – pl. Powstańców Warszawy – al. Jana Pawła II – al. Piastów – pl. Konstytucji 3 Maja – al. Piastów – Siemiradzkiego – Libelta – Dembowski – Trzcieńska – Brzozowa – Trzcieńska – al. Poznańska – Przemysłowa – Motylewska – Przemysłowa – al. Poznańska – Orla – OS. MOTYLEWO-SĘPIA

5.1.3. Przewozy

Głównym przedmiotem działalności MZK Piła Sp. z o.o. jest zbiorowy transport miejski. Przewozy pasażerskie od początku istnienia zbiorowej komunikacji miejskiej w Pile do roku 1990 stale rosły, co wynikało ze stabilnej sytuacji gospodarczej w ustroju gospodarki nakazowo-rozdzielczej i pełnego zatrudnienia.

Od roku 1990 notowano powolny ale systematyczny spadek przewozów pasażerskich aż do roku 2006. Dynamika tego spadku wyhamowała w roku 2007.

W roku akademickim 2008/2009 zaobserwowano znaczący wzrost napełnienia autobusów linii 5 w przedziale czasowym 7⁰⁰ - 8⁰⁰. Jednym z powodów takiego stanu rzeczy był wzrost liczby studiujących w Pile (tabela poniżej), w tym studentek i studentów dojeżdżających do Piły z okolicznych miejscowości środkami transportu PKS Piła Sp. z o.o. i PKP.

Studentki i studenci PWSZ w Pile w latach 2007 – 2008

	2007/2008		2008/2009	
	Ogółem	W tym mieszkańcy Piły	Ogółem	W tym mieszkańcy Piły
Studia dzienne	1200	350 akademik 200	2050	800 akademik 200
Studia zaoczne	900	250	1550	430
Razem	2100	800	3600	1230

W takiej sytuacji MZK Piła Sp. z o.o. zmieniła przebieg trasy linii nr 10 oraz „wzmocniła” obsługę linii nr 5 w godzinach 7⁰⁰ – 8⁰⁰ dodatkową brygadą autobusową. Dało to wszystkim pasażerom gwarancję dojazdu do miejsc pracy i nauki z rejonu Osiedla Górnego oraz centrum miasta i Dworca PKP w kierunku ulic Podchorążych i Kossaka.

Rozpoczęcie działalności dydaktycznej i badawczej w budowanym ośrodku akademickim Uniwersytetu Adama Mickiewicza przy ul. Kołobrzeskiej od roku akademickiego 2010/2011 wskazuje, że ośrodek ten wygeneruje nowe potoki pasażerskie dla zbiorowej komunikacji miejskiej w Pile.

Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z pilskiej komunikacji miejskiej jest – w odniesieniu do innych miast – dość niska. Suma ta stanowi równowartość **11,2 przejazdów wykonywanych miesięcznie przez statystycznego mieszkańca miasta**. Taki wynik świadczy o wysokim stopniu substytucji podróży komunikacją zbiorową przejściem pieszym, przejazdem rowerem lub przejazdem samochodem osobowym i **wskazuje na możliwość pozyskania dodatkowych pasażerów w przypadku uatrakcyjnienia oferty komunikacji miejskiej**.

W skali miesiąca, pojazdy komunikacji miejskiej w Pile przewożą przeciętnie 3,8 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. W poszczególnych grupach linii wielkość ta wynosi odpowiednio: linie miejskie całodzienne – 4,0; linie miejskie szczytowe – 3,3 i linie podmiejskie – 1,8.

Liczba autobusów MZK Piła Sp. z o.o. zaangażowanych do obsługi linii komunikacyjnych w dniu powszednim wynosi 37. W sobotę zatrudnione są 22 pojazdy, a w niedzielę – 19. Inne, podstawowe wskaźniki charakterystyk usług przewozowych realizowanych przez Spółkę prezentują tabele poniżej.

Rzeczowe wskaźniki realizacji usług **przewozowych** w latach 2007 – 2008

		2007	2008
1.	Liczba wozokilometrów (tys. km)	2 829	2 822
2.	Długość tras (km)	86,5	86,5
3.	Liczba linii autobusowych	18	19
4.	Liczba przewiezionych osób ogółem (tys.) w tym: bezpłatnie na podstawie posiadanych uprawnień	19 198 3 200	18 747 3 500
5.	Liczba autobusów (szt.)	47	44
6.	Liczba miejsc w autobusach (szt.)	5 042	4 651
7.	Współczynnik gotowości technicznej	92 %	93 %
8.	Współczynnik wykorzystania taboru	90 %	91 %

Źródło: MZK Piła Sp. z o.o.

Struktura sprzedaży biletów autobusowych

		2007	2008
1.	Bilety okresowe ogółem	78,7 %	77,7 %
	w tym:		
	– normalne	46,0 %	41,6 %
	– ulgowe	54,0 %	58,4 %
2.	Bilety jednorazowe ogółem	21,3 %	22,3 %
	w tym:		
	– normalne	40,5 %	41,2 %
	– ulgowe	59,5 %	58,8 %

Źródło: MZK Piła Sp. z o.o.

5.1.4. Jakość usług świadczonych przez MZK Piła Sp. z o.o.

Masowa motoryzacja zmieniła rolę transportu miejskiego, który staje się już nie tylko środkiem dla przemieszczania się mieszkańców, ale również jednym z czynników ważnych dla poprawy warunków ekologicznych, zmniejszenia zatłoczenia w centrach miast, zmniejszenia ilości zatorów.

Jakość świadczonych usług jest ważnym kryterium oceny przewoźnika, który powinien odpowiadać oczekiwaniom zgłaszanym przez klientów. Na poziomie lokalnym głos społeczeństwa decyduje coraz częściej o akceptacji lub odrzuceniu nowych projektów transportowych.

Sprawnie działająca komunikacja miejska o wysokim jakościowo standardzie świadczonych usług wpływa na zmniejszenie liczby użytkowników transportu indywidualnego.

Czynniki wpływające na poziom satysfakcji klienta



Źródło: Strategia Rozwoju MZK na lata 2008 – 2012

Do kluczowych mierzalnych czynników wpływających na poziom satysfakcji klienta zaliczyć można:

- **zatłoczenie w środkach komunikacji miejskiej** (napętnienie graniczne) – zjawisko to spowodowane jest nagromadzeniem potrzeb związanych z przemieszczaniem się mieszkańców miast - w odniesieniu do wielkości posiadanych środków transportowych oraz możliwości przewozowych przedsiębiorstwa komunikacyjnego, stopień zatłoczenia to według pasażerów jeden z kluczowych czynników dotyczących wyboru środka transportu,

- **punktualność** – według pasażerów jest to najistotniejsza jakościowo cecha transportu miejskiego, uzasadnia ona sens planowania podróży w oparciu o obowiązujący rozkład jazdy;
Badania prowadzone w miastach Polski wskazują, że poziom tolerancji (akceptowalna granica opóźnienia w stosunku do rozkładu jazdy) pasażerów wynosi 2-3 min odchylenia, niedotrzymywanie rozkładu jazdy jest w ocenie pasażerów jedną z głównych przesłanek poszukiwania alternatywnego środka transportu,
- **warunki podróży** – tworzenie możliwości bezpiecznego i wygodnego korzystania ze środków transportu zbiorowego, w tym osobom starszym i niepełnosprawnym,
- **stan techniczny taboru,**
- **liczba pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych** (autobusy niskopodłogowe) – należy dążyć do jak największego udziału autobusów niskopodłogowych w całym posiadanym taborze, alternatywą są autobusy niskowejściowe,
- **czystość w pojazdach i na przystankach,**
- **bezpieczeństwo,**
- **optymalizacja tras przejazdu,**
- **bezpośredniość połączenia,**
- **częstotliwość kursowania,**
- **częstotliwość przystanków oraz ich oznakowanie,**
- **regularność kursowania.**

Według badań prowadzonych na rynku komunikacji miejskiej, najczęściej zgłaszanymi przez pasażerów postulatami są jednocześnie (wg danych redakcji czasopiśma branżowego Transport miejski i regionalny):

- wysoka częstotliwość kursów,
- skrócenie czasu przejazdu i zwiększenie liczby przystanków,
- zwiększenie komfortu podróży i zmniejszenie cen.

W Pile zachowana jest wysoka częstotliwość kursowania autobusów – najważniejszy postulat przewozowy w ocenie pasażerów komunikacji miejskiej. Synchronizacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej ujawnia efekty synergiczne – przy zachowaniu niezmięionej pracy przewozowej i liczby zaangażowanego taboru – co wpłynie na poprawę odczuwalnej częstotliwości kursowania pojazdów na najważniejszych ciągach komunikacyjnych.

Oceniając warunki przewozu pasażerów w zależności od ich liczby w pojeździe, wyznacza się trzy poziomy napełnień granicznych:

- ścisk (stan dyskomfortu odczuwanego przez pasażera);
- przekroczenie zdolności przewozowej;
- niebezpieczne przekroczenie zdolności przewozowej.

Napełnienia graniczne w zależności od typu pojazdu

Stan		Midibus o mniejszej pojemności Neoplan N4009	Midibus o większej pojemności Solaris Urbino 10	Autobus standardowy
I	Ścisk (dyskomfort pasażera)	41 – 53	68 – 91	76 – 100
II	Przekroczenie zdolności przewozowej	54 – 65	92 – 105	101 – 115
III	Niebezpieczne przekroczenie zdolności przewozowej (ryzyko katastrofy)	powyżej 65	powyżej 105	powyżej 115

Badania przeprowadzone w roku 2006 wykazały, że w sieci pilskiej komunikacji miejskiej, wystąpiło tylko 8 przypadków przekroczenia napełnienia granicznego, odczuwanego przez pasażerów jako ścisk w pojeździe. W odniesieniu do autobusu standardowej wielkości, nie odnotowano żadnego przypadku przekroczenia zdolności przewozowej ani niebezpiecznego przekroczenia zdolności przewozowej, mogącego skutkować katastrofą drogową. Powyższe pozwala uznać, że względem jakościowego kryterium napełnienia autobusów usługi przewozowe zbiorowej komunikacji miejskiej są na wystarczająco dobrym poziomie.

Wybudowanie wschodniej obwodnicy Piły znacząco ograniczyło ruch tranzytowy w mieście i zauważalnie ograniczyło kongestię drogową. Prędkości komunikacyjne obowiązujące w dni powszednie (tj. w dni o największym natężeniu ruchu drogowego) w aktualnych rozkładach jazdy linii, których trasy prowadzą ciągiem ulic: al. Wojska Polskiego – al. Jana Pawła II – ul. Bydgoska, uznaje się za wysokie (np. 24,1 km/h dla linii 7 czy 27,7 km/h dla linii 9). Dalsze zwiększanie prędkości komunikacyjnej można tu raczej uzyskać poprzez zastępowanie autobusów średniopodłogowych marki Jelcz z silnikami o małej mocy i manualną skrzynią biegów nowoczesnymi pojazdami niskopodłogowymi z silnikami turbodoładowanymi, które w połączeniu z automatyczną skrzynią biegów charakteryzuje większa dynamika jazdy w ruchu miejskim.

5.1.5. Model procesu zarządzania w gospodarce komunalnej, w tym dotyczący transportu publicznego

Stałego usprawnienia wymaga zarządzanie strategiczne, finansowe, marketing, a także zarządzanie zasobami ludzkim i w transporcie.

Do podstawowych zadań w transporcie należy:

- formułowanie celów zmierzających do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju,
- koordynacja wszystkich zadań miejskich dotyczących transportu,
- prowadzenie kompleksowego nadzoru nad sprawnym funkcjonowaniem jednostek operacyjnych realizujących zadania transportowe,
- prowadzenie polityki inwestycyjnej.

5.1.6. Bezpieczeństwo

Na podstawie zapisów ujętych w Strategii Rozwoju Miasta i województwa, dotyczących rozwoju transportu publicznego należałoby je szczegółowo wdrażać w dokumentach, takich jak:

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego;
- program rozwoju systemów komunikacyjnych oraz układów i sieci drogowych miasta,
- projekty techniczne budowy oraz przebudowy infrastruktury komunikacyjnej miasta;
- plany finansowania napraw, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów inżynierskich;
- programy podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wnioski do tych opracowań, by uwzględnić interesy transportu publicznego, przy jednoczesnym wysokim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinny przede wszystkim opierać się na dążeniu do uzyskania:

- a) bezpiecznego dojścia do i z przystanku:
 - odpowiednia lokalizacja przystanków,
 - obniżanie krawężnika na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednie oznakowanie dojścia do przystanku;
- b) sprawnego i bezpiecznego przejazdu autobusów komunikacji miejskiej:
 - wydzielone pasy autobusowe na skrzyżowaniach oraz na newralgicznych odcinkach ulic,

- odpowiednia geometria skrzyżowań,
 - zatoki autobusowe lub antyzatoki;
- c) priorytetu dla autobusów komunikacji miejskiej w przejeździe przez newralgiczne punkty w mieście (skrzyżowania, odcinki z tworzącymi się zatorami w szczycie komunikacyjnym):
- odpowiednia organizacja ruchu w obszarze przystanków,
 - wydzielenie korytarza autobusowego w centrum miasta tak, by pasażer mógł dojechać jak najbliżej ścisłego centrum;
- d) wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów:
- odpowiednie kształtowanie przystanków (podniesienie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie),
 - organizacja ruchu w obrębie przystanków,
 - oświetlenie, sygnalizacja świetlna, oddzielenie ruchu pieszego od ruchu kołowego;
- e) odpowiedniego kształtowania przekroju ulicy pod kątem priorytetu dla transportu publicznego:
- stosowanie separatorów pośrodku jezdni w obrębie antyzatoki, w celu zminimalizowania niebezpieczeństwa potrącenia pieszych przez pojazdy omijające autobus (przy szpitalu, szkołach, na osiedlach),
 - stosowanie promieni łuków skrętu na skrzyżowaniach w celu usprawnienia przejazdu autobusom komunikacji miejskiej.

Przy konsekwentnym realizowaniu powyższych wniosków w dokumentach projektowych, można będzie uzyskać wymierne korzyści dla transportu publicznego w postaci:

- szybszego i sprawniejszego przejazdu na danym odcinku;
- zmniejszenia kosztów komunikacji miejskiej,
- zmniejszenia kolizyjności w relacjach skrętnych,
- uzyskania wysokiego poziomu bezpieczeństwa pieszych w drodze na i z przystanku,
- podwyższenia poziomu bezpieczeństwa na przystanku oraz podczas wsiadania i wysiadania z autobusu.

Stosowanie rozwiązań służących poprawie jakości transportu publicznego przy każdej modernizacji i budowie nowej drogi pozwoli w efekcie na uzyskanie w początkowym okresie realizacji na poprawę przejazdu i funkcjonowania komunikacji miejskiej na danych odcinkach, a w późniejszym czasie na połączenie poszczególnych inwestycji w ciągi komunikacyjne z priorytetem dla autobusów komunikacji miejskiej i systemem bezpieczeństwa pasażerów.

Także w ramach bieżącego utrzymania układu transportowego miasta, bieżących napraw i prac interwencyjnych można zadbać o podnoszenie efektywności transportu publicznego i poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te oparte muszą być jednak na założeniach długofalowych programów, których celem jest rozwój transportu publicznego i podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takie bieżące działania mogą obejmować:

- a) przebudowę poszczególnych przystanków:
 - podniesienie peronu przystankowego,
 - postawienie wiaty przystankowej,
 - wyposażenie przystanku w elementy informacji przystankowej,
 - oznakowanie w obrębie przystanku,
 - oświetlenie przystanku i jego bezpośredniego otoczenia;
- b) zmianę lokalizacji przystanku,
- c) realizację nowej zatoki przystankowej,
- d) realizację bezpiecznego przystanku,
- e) wymianę nawierzchni w obrębie przystanku,
- f) nową nawierzchnię utwardzoną na pętli wraz z niezbędną infrastrukturą.

Są to działania utrzymaniowe i prewencyjne, które wynikają z potrzeb naprawczych, sytuacji awaryjnych czy też z potrzeb likwidacji miejsc niebezpiecznych. Już takie uwarunkowania mogą przyczynić się do rozwoju systemu transportu publicznego i choć są to rozwiązania punktowe, stanowić mogą częściowe elementy całych projektów infrastrukturalnych, których zadaniem jest usprawnienie przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej oraz uzyskanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów.

5.2. TRANSPORT PUBLICZNY JAKO ZADANIE SAMORZĄDOWE.

Relacje: przewoźnik wykonujący usługi komunikacji miejskiej - władze samorządowe



Źródło: F5 Konsulting Sp. z o.o. , Poznań, Frąckowiak i Wspólnicy.

5.2.1. Komunikacja regionalna

W przewozach miejskich w znikomym stopniu uczestniczą inni przewoźnicy. Jednak oprócz miasta Piły, MZK Piła Sp. z o.o. obsługuje liniami podmiejskimi Gminę Ujście:

- 50 – łączy Piłę z miastem Ujście (w wydłużonym wariantcie trasy linia dociera do miejscowości Mirosław a wybrane kursy trafiają do centrum wsi Ługi Ujskie);
- K – łączy Piłę z miejscowością Byszki.

Komunikacja regionalna stanowi poważną konkurencję dla linii podmiejskiej nr 50. Odcinek trasy z Piły do Ujścia prowadzi drogą krajową nr 11 (Piła – Poznań), a odcinek z Ujścia do skrzyżowania z drogą gminną do wsi Mirosław – drogą wojewódzką nr 182 (Ujście – Czarnków). O ile do miejscowości Ługi Ujskie i Mirosław nie zajeżdżają autobusy innych przewoźników, to na odcinku trasy linii 50 po drogach nr 11 i 182 przewoźnicy regionalni wykonują więcej kursów niż Spółka. Liczbę kursów, realizowanych w poszczególne dni tygodnia na trasie do Ujścia przez Spółkę i konkurujących z nią największych przewoźników regionalnych, tj. PKS (zarów-

no PKS Sp. z o.o. w Pile jak i przedsiębiorstwa PKS z innych miast) oraz pozostałych prywatnych, prezentuje tabela poniżej).

Liczba kursów realizowanych przez MZK i przewoźników regionalnych na poszczególnych odcinkach trasy linii 50 – stan na 31.10.2008 r.

Rodzaj dnia tygodnia	Odcinek trasy	Liczba kursów realizowanych przez poszczególnych przewoźników		
		MZK	PKS	Pozostali przewoźnicy
Dzień powszedni nauki szkolnej	Ujście – Piła	17	56	10
	Ujście Os. Górne – Piła	16	32	
Sobota	Ujście – Piła	7	38	5
	Ujście Os. Górne – Piła		22	
Niedziela	Ujście – Piła	2	37	5
	Ujście Os. Górne – Piła		22	

Źródło: Opracowanie własne.

Wszystkie połączenia regionalne, realizowane przez pilski PKS oraz przewoźników prywatnych rozpoczynają swój bieg na zlokalizowanym obok dworca kolejowego dworcu PKS lub na przyległych do niego parkingach. Pomimo że rynek połączeń regionalnych wokół Piły jest mocno zdywersyfikowany po stronie podaży, a autobusy przewoźników regionalnych zatrzymują się na wybranych przystankach MZK w granicach miasta Piły, nie stwierdzono praktyki przewożenia pasażerów odbywających przejazd wyłącznie wewnątrzmijskie.

Dane zawarte w tabeli pokazują, że w dniu powszednim MZK w Pile obsługuje jedynie, odpowiednio, 20 % i 28 % połączeń Ujścia (centrum) oraz Os. Górnego w Ujściu z Piłą. Silna konkurencja wśród przewoźników regionalnych powoduje, że na trasach pokrywających się z linią 50 stosują oni obniżone taryfy promocyjne. Cena biletu jednorazowego PKS w Pile z Ujścia do Piły jest równa cenie biletu MZK. Na identycznym poziomie są też ceny biletów miesięcznych obu przewoźników. Większa liczba kursów przewoźników regionalnych od MZK powoduje, że w warunkach podobnego poziomu cen stopniowo przejmują oni popyt na najatrakcyjniejszym odcinku trasy linii 50. W samym mieście Ujście mieszka bowiem 4 tys. osób, czyli połowa wszystkich mieszkańców gminy Ujście.

Wzdłuż trasy linii 50 istnieje także linia kolejowa z Piły przez Ujście i Mirosław do Czarnkowa, ze stacjami Motylewo, Ujście i Mirosław Ujski, jednak nie jest na niej prowadzony ruch pociągów pasażerskich.

Do miejscowości Byszki, zamieszkałej jedynie przez 216 osób, MZK wykonuje dwie pary kursów na linii K, tylko w dni powszednie. Oprócz MZK, z Piły do Byszek kursy wykonuje także minibusowy przewoźnik prywatny, firma *Jan-Bus* z Budzyna,

która realizuje sześć par kursów na trasie: Piła – Chodzież od poniedziałku do soboty oraz jedną parę kursów w niedzielę.

Wzdłuż części trasy linii K prowadzi linia kolejowa z Piły przez Chodzież do Poznania, ze stacjami Piła-Leszków i Piła-Kalina, na których zatrzymuje się 6 par pociągów kursujących w relacji Kołobrzeg/Piła – Poznań.

Większość drogowych przewoźników regionalnych honoruje ustawowe uprawnienia do przejazdów ulgowych w komunikacji autobusowej, otrzymując w zamian refundację z Urzędu Marszałkowskiego. Wysokość tej refundacji, w zależności od udziału szkolnych biletów miesięcznych w strukturze sprzedaży, kształtuje się na poziomie 15 – 20 % przychodów uzyskiwanych ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy regionalni są więc w lepszej sytuacji od MZK, który w zamian za świadczenie nierentownych usług poza miastem Piła, jako przewoźnik obsługujący linie komunikacji miejskiej, nie uzyskuje dofinansowania ze środków województwa samorządowego.

6 SYTUACJA RYNKOWA ORAZ ZMIANY WYNIKAJĄCE Z ROZWOJU MOTORYZACJI NA TERENIE MIASTA PIŁY

Zmiany w systemie politycznym, jakie nastąpiły w Polsce po roku 1989, miały istotny wpływ na sytuację transportu miejskiego w Polsce. Problemy, które wówczas się pojawiły dodatkowo zaostrzyła reforma gospodarki 1990 roku. Pełna odpowiedzialność za transport publiczny przekazano wtedy władzom lokalnym, co spowodowało następujące konsekwencje:

- a) środki finansowe na wymianę taboru oraz utrzymanie infrastruktury zostały w dużym stopniu zmniejszone,
- b) ograniczony został rozwój infrastruktury.

Liczba pasażerów transportu publicznego w Polsce spadła z 9,1 mld w 1986 roku do 6 mld w 1999 roku. Według GUS w 2002 r. zakłady komunikacji miejskiej w Polsce przewiozły 4,3 mld pasażerów, z transportu zbiorowego korzysta regularnie, co dziesiąty mieszkaniec miasta.

- a) ogromny wpływ na spadek liczby pasażerów miał rozwój motoryzacji (138 samochodów na 1000 mieszkańców w 1990 roku, i aż 285 samochodów na 1000 mieszkańców w 2002 roku),
- b) niewątpliwym udziałem w zmniejszeniu się liczby klientów komunikacji miejskiej miała również fala bezrobocia, która na początku lat 90-tych wystąpiła w Pol-

sce (komunikacja nie dowoziła już tak dużej liczby pracowników do dużych centrów przemysłowych).

Tempo spadku przewożonych pasażerów było najwyższe do połowy lat 90-tych, później trend osłabł aby się unormować pod koniec lat 90-tych. Aktualnie skutki kryzysu gospodarczego powodują także znaczący spadek liczby pasażerów, a tym samym przychodów ze sprzedaży biletów, co w sposób bezpośredni odbija się na kondycji finansowej podmiotów wykonujących usługi komunikacji publicznej.

Lokalny transport zbiorowy należy obecnie do obligatoryjnych zadań własnych gminy, która ponosi odpowiedzialność za jego realizację.

Komunikacja publiczna:

- a) służy zaspokojeniu zbiorowych potrzeb mieszkańców,
- b) stanowi element struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

Z ekonomiczno-społecznego punktu widzenia zadaniem polityki transportowej w miastach jest utrzymanie optymalnego funkcjonowania jednostek transportu zbiorowego.

Realizacja tych założeń winna doprowadzić do racjonalnego zaspokojenia potrzeb mieszkańców. Cele te można osiągać za pomocą:

- a) eliminacji transportu lub jego części z obszaru miasta, gdzie jest niewiele odbiorców komunikacji miejskiej,
- b) poprawy stanu autobusów poprzez coroczne odnawianie taboru (według czasopisma branżowego *Transport Miejski i Regionalny* optymalnie powinno wymieniać się ok. 10 % taboru rocznie).

7. ZAŁOŻENIA STRATEGICZNEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PILE

(opracowane dla przewoźnika realizującego usługi transportu publicznego)

Obszary definiowania wizji	Wizja rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ■ Na obszarze klientów <p><i>Kluczowymi odbiorcami produktów przewoźnika będą:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Społeczność Miasta Piły i okolicznych gmin ■ Osoby przebywające w Pile czasowo
<ul style="list-style-type: none"> ■ Na obszarze produktów <p><i>Głównymi produktami oferowanymi przez przewoźnika będą:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Usługi transportu pasażerskiego <ul style="list-style-type: none"> miejskie linie autobusowe podmiejskie linie autobusowe linie rekreacyjne i specjalne ■ Dodatkowo przewoźnik świadczyć może usługi w zakresie <ul style="list-style-type: none"> badania i analiz technicznych – usługi stacji diagnostycznej pojazdów reklamy handlu paliwami myjni pojazdów samochodowych wynajmu autobusów do przewozów okolicznościowych
<ul style="list-style-type: none"> ■ Na obszarze rynku <p><i>Przewoźnik będzie funkcjonować na rynkach:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Miasto Piła i okolice
<ul style="list-style-type: none"> ■ Na obszarze technologii <p><i>Przewoźnik będzie podejmować następujące działania:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dostosowanie do wymagań klientów i nowoczesnych standardów w komunikacji miejskiej taboru autobusowego pod względem ilościowym i jakościowym <ul style="list-style-type: none"> infrastruktury pomocniczej: placu manewrowego i przystanków wprowadzenie systemu karty miejskiej i biletu elektronicznego ■ Dostosowanie wielkości posiadanego potencjału materialnego do skali świadczonych usług i potrzeb rynku
<ul style="list-style-type: none"> ■ Na obszarze filozofii przedsiębiorstwa <p><i>Przewoźnik będzie wyznawać następujące wartości:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zapewnienie satysfakcji klientów poprzez oferowanie usług o wysokiej jakości, spełniających standardy bezpieczeństwa ■ Dbalność o środowiska naturalne przez wprowadzanie proekologicznych technologii

Obszary definiowania wizji	Wizja rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ■ Na obszarze public image 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nowoczesne i technologicznie zaawansowane przedsiębiorstwo, oferujące bezpieczne i satysfakcjonujące pasażerów przewozy w społecznie akceptowanej cenie ■ Zaspokajające interesy głównych interesariuszy ■ Zdolne do utrzymania się na rynku i rozwoju

8. PLAN STRATEGICZNY PRZEWOŹNIKA REALIZUJĄCEGO USŁUGI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

8.1. ROZWÓJ SPRZEDAŻY

Analiza stanu obecnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego wskazuje, że należy dążyć do poprawy standardu świadczonych usług poprzez:

- a) utrzymanie liczby przewożonych pasażerów – biorąc pod uwagę ogólnopolski trend w komunikacji miejskiej do stałego zmniejszania się liczby przewożonych pasażerów, należy założyć, że w krótkim czasie utrzymanie obecnej liczby osób korzystających z transportu publicznego będzie odnotowane jako sukces przewoźnika.
- b) sukcesywny rozwój działalności wspierających zyskami działalność komunikacji miejskiej.
- c) wdrożenie systemu karty miejskiej – karty elektroniczne będą nośnikiem biletu, poprzez takie działania Spółka będzie dążyć do sukcesywnego zastępowania tradycyjnych biletów papierowych; system pozwoli na:
 - stałą optymalizację częstotliwości kursowania autobusów,
 - lepsze wykorzystanie taboru,
 - poprawę jakości świadczonych usług przewozowych poprzez dokładniejszą kontrolę kierowców,
 - karta elektroniczna powinna sukcesywnie wypierać z użytku tradycyjny bilet papierowy, co pozwoli na zwiększenie przychodów z tytułu sprzedaży biletów, gdyż wyeliminowani z procesu sprzedaży zostaną agenci dystrybuujący bilety na zasadzie prowizji.

8.2. ROZWÓJ POTENCJAŁU PRZEWOZOWEGO – PRIORYTETY ROZWOJOWE

Realizacja planów rozwojowych przewoźnika wymaga realizacji planu inwestycyjnego dla poprawy potencjału przewozowego. Wpłynie to na komfort podróży oraz standard świadczonych usług – priorytety rozwojowe obejmują:

1. podniesienie jakości świadczonych usług ściśle korespondujących z planowanymi inwestycjami. Zakup i użytkowanie nowoczesnych, niskopodłogowych i niskowejściowych autobusów polepszy ofertę skierowaną do pasażerów niepełnosprawnych oraz osób starszych oraz większy komfort podróży,
2. efektem wymiany taboru będzie również zmniejszenie toksyczności spalin (autobusy nowe spełniają europejskie normy emisji spalin), tzw. dymienia autobusów, co również wpłynie na jakość świadczonych usług,
3. wdrożenie systemu karty miejskiej pozwoli na dalszą optymalizację przebiegu istniejących linii i dostosowanie ich do wzrastających potrzeb i wymagań pasażerów.

Priorytety rozwojowe MZK Piła Sp. z o.o.



Źródło: F5 Konsulting Sp. z o.o., Poznań, Frąckowiak i Wspólnicy

8.3. KLUCZOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE



Źródło: F5 Konsulting Sp. z o.o., Poznań, Frąckowiak i Wspólnicy.

Zakup autobusów

Do najpilniejszych potrzeb inwestycyjnych Spółki wykonującej na zlecenie Gminy Piła usługi transportu miejskiego zaliczyć należy wymianę taboru; część używanych przez Spółkę pojazdów jest wyeksploatowana.

Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Polsce oraz w Europie dążą do całkowitej wymiany autobusów wysoko- i średniowejściowych na pojazdy niskowejściowe lub niskopodłogowe, ponieważ autobusy tego typu są przystosowane do obsługi osób starszych oraz niepełnosprawnych.

Likwidacja starych pojazdów i zastąpienie ich nowymi pozwoli na:

- 1) poprawę komfortu podróży – nowe pojazdy są bardziej przyjazne pasażerowi, pozwalają na bezpieczniejsze i sprawniejsze wsiadanie i wysiadanie z autobusu, co wpływa również pozytywnie na czas przejazdu poprzez skrócenie postoju na przystanku,
- 2) poprawa niezawodności – autobusy nowej generacji są w mniejszym stopniu narażone na awarie niż wyeksploatowane pojazdy, wpłynie to na zmniejszenie liczby przestojów, wpłynie to docelowo na punktualność kursowania komunikacji miejskiej w Pile,

- 3) z dotychczasowego doświadczenia przewoźnika wynika, że wymiana taboru pozytywnie wpłynie na zainteresowanie mieszkańców Piły transportem miejskim i może być jednym z aspektów promocji MZK Piła wśród społeczności lokalnej,
- 4) możliwość zatrudnienia większej liczby kobiet – nowoczesne autobusy wyposażone są w automatyczne skrzynie biegów co pozwala zatrudniać kobiety jako kierowców (pojazdy, które zostaną wyłączone z użycia wyposażone są w manualną skrzynię biegów wymagającą użycia dużej siły fizycznej podczas jej użytkowania),
- 5) obniżenie kosztów napraw oraz remontów – nowe pojazdy charakteryzują się zdecydowanie niższym współczynnikiem awaryjności.

Wdrożenie systemu karty miejskiej

Do korzyści wynikających z wdrożenia systemu karty miejskiej zaliczyć można

- 1) optymalizację wykorzystania taboru – każdy pasażer korzystający z autobusu, niezależnie czy korzysta z biletu normalnego, ulgowego czy ulgowego lub bezpłatnego, będzie musiał odnotować swoją obecność w autobusie; pozwoli to precyzyjnie określić potoki pasażerskie na każdym odcinku linii. W wyniku takich informacji będzie można zoptymalizować rozkład jazdy i ustalić optymalne pojemności pojazdów (typ użytego autobusu),
- 2) zmniejszenie kosztów dystrybucji biletów – aktualnie bilety papierowe rozprowadzane są przez sieć agentów pracujących na zasadzie prowizji,
- 3) zwiększenie kultury jazdy pasażerów poprzez przejście na wyższy poziom techniczny – obserwacje wykonywane przez MZK Piła dowodzą, że wprowadzenie każdej nowości technicznej powoduje wzrost ogólnej kultury technicznej społeczeństwa lokalnego (ułatwia posługiwanie się zaawansowanymi środkami technicznymi),
- 4) kontrola przebiegu pracy kontrolerów – kontrolerzy również będą odnotowywali swoją obecność w pojazdach w autokomputerach oraz czytnikach rewizorskich,
- 5) elastyczność kształtowania opłaty za przejazd – karta elektroniczna daje możliwość zwiększenia wpływów ze sprzedaży biletów poprzez elastyczne stosowanie różnego rodzaju promocji, bonifikat czy bonusów.

Wymiana nawierzchni placu manewrowego

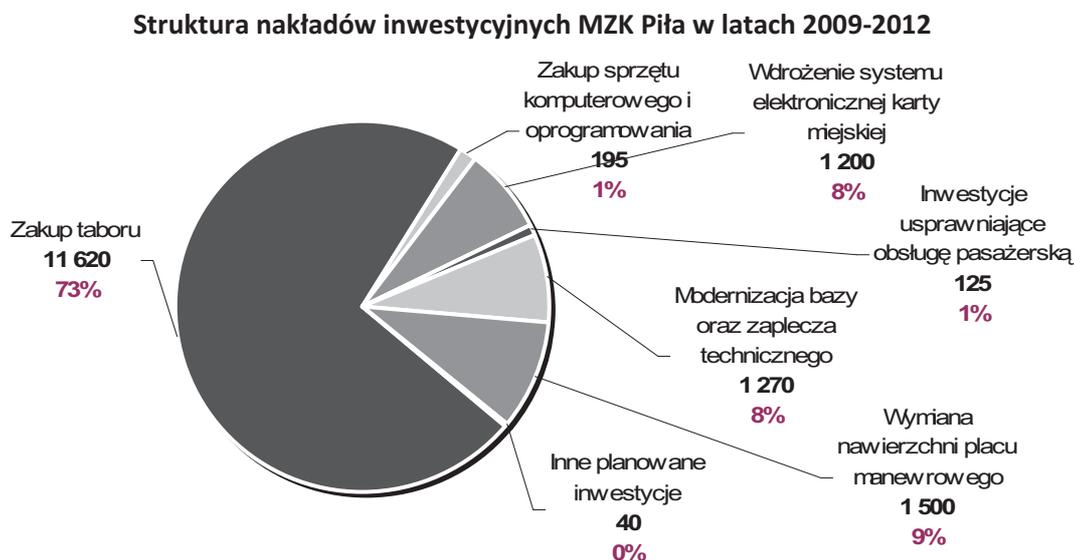
Park autobusów eksploatowanych przez Spółkę wymaga do postoju utwardzonej nawierzchni betonowej. Obecnie używany plac manewrowy Spółki posiada znacznie zużyta nawierzchnię betonową i wymaga:

- 1) odnowy nawierzchni,
- 2) stworzenia sieci odwodnień.

Remont i doposażenie warsztatu Spółki

1. Remont dwóch kanałów naprawczych i wyposażenie warsztatu w nowoczesny system wentylacji oraz ogrzewania, co powinno wpłynąć pozytywnie na wydajność pracy warsztatu,
2. Zakup specjalistycznych maszyn i urządzeń niezbędnych dla efektywnej pracy mechaników (m.in. wózki i szafy narzędziowe),
3. Instalacja systemu wyciągu spalin – bardzo istotny aspekt bezpieczeństwa pracowników.

Komputeryzacja Spółki



Źródło: F5 Consulting Sp. z o.o., Poznań, Frąckowiak i Wspólnicy.

9. ZAKRES CZASOWY I TERYTORIALNY PLANU

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu dla miasta Piły opracowany został na lata 2009 – 2015.

Piła jako samodzielna jednostka samorządu terytorialnego (siedziba powiatu ziemskiego) ma bezpośredni wpływ na kształt transportu publicznego jedynie w swoich granicach administracyjnych oraz w zakresie usług transportowych nie podlegających innym szczeblom władzy. Oddziaływanie *Planu...* obejmuje również także obszary funkcjonalnie powiązane z terenem Piły, znajdujące się w granicach administracyjnych gmin ościennych.

Transport publiczny w Pile stanowi element składowy transportu publicznego województwa wielkopolskiego.

Minimalnym obszarem realizacji *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu dla miasta Piły* są jej granice administracyjne. Rozwój transportu publicznego wymaga jednak skorelowania z obecnym i przyszłym zagospodarowaniem przestrzennym miasta. Zasięg terytorialny oddziaływania *Planu...* nawiązuje także do przyszłego stanu zagospodarowania przestrzennego miasta.

Dodatkowo obszar oddziaływania *Planu* determinują czynniki związane z możliwością wpływu władz miasta na polityki transportu realizowane przez inne szczeble władzy lub jednostki samorządu, których systemy wzajemnie się przenikają.

INWESTYCJE WIELOLETNIE GMINY PIŁA NA LATA 2009 - 2011

Nazwa programu	Okres realizacji	Łączne nakłady finansowe	Limit wydatków w latach		
			2009	2010	2011
Dz. 600 - Transport i łączność					
System karty miejskiej (udziały w spółce MZK)	2009 - 2010	1 500 000	500 000	1 000 000	-
Dz. 600 - Transport i łączność					
Ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Zakątek, ul. Poprzeczna, ul. ks. Rafała Kalinowskiego	2003-2011	5 935 000	400 000	500 000	3 000 000
Nowe połączenie drogi krajowej nr 11 i wojewódzkiej 188 – ostatni etap budowy obwodnicy miasta Piły	2008 - 2010	50 673 822 Środki z gminy: 30 673 822 Środki z UE: 20 000 000	17 791 672	20 916 709	-
Ulice osiedlowe. Budowa i modernizacja dróg osiedlowych	2009	1 300 000	1 300 000		
Ul. F. Philips'a od al. Powst. Wielkopolskich do ulicy Podchorążych	2007 - 2011	8 453 323	3 450 000	3 350 000	1 600 000
Ścieżki rowerowe w mieście	2009 - 2011	3 000 000	100 000	1 500 000	1 400 000
Przebudowa układu komunikacyjnego osiedla Górne w rejonie ulicy Wyspiańskiego	2009 - 2001	5 000 000	1 000 000	3 000 000	1 000 000

**Plan wydatków majątkowych gminy Piła na 2009 rok
(transport lokalny i drogownictwo)**

NAZWA ZADANIA	KWOTA
System karty miejskiej	500.000
Zakup autobusów 8 szt.	6.000.000
Drogi publiczne i powiatowe	2.000.000
Przebudowa dróg powiatowych <ul style="list-style-type: none"> - wymiana sygnalizatorów świetlnych, - przebudowa ul. Wyspiańskiego, - przebudowa ul. Tucholskiej, 	
Roboty drogowe na publicznych drogach gminnych <ul style="list-style-type: none"> - ul. Kazimierza Wielkiego, Zakątek, Poprzeczna, ks. R. Kalinowskiego, - nowe połączenie drogi krajowej 11 i wojewódzkiej 188-ostatni etap budowy obwodnicy miasta Piły, - ul. Jagodowa, - ul. Stańczyka, - ul. Strusia, - ul. Śmiłowska, - parking za „Smakoszem”, - ul. Dąbrowskiego do Al. Wyzwolenia, - ul. Zestańców Sybiru, - ścieżki rowerowe w mieście Pile, - ul. Philipsa od Al. Powstańców Wielkopolskich do ul. Podchorążych, - przebudowa układu komunikacyjnego osiedla Górne w rejonie ul. Wyspiańskiego, - przebudowa ulic : Jagiellońskiej, Żelaznej i Grażyny, - ul. Sikorskiego zmiana przebiegu w zakresie połączenia z ul. Drygasa, - budowa ulic na osiedlu Koszyce K3(Książęca, parkowa,, Szlachecka, Królewska, - ul. Sowia, - ul. Hutnicza, - al. Poznańska – sięgacze, - ul. Żurawia, - ul. Kamienna – sięgacze, - ul. Jałowcowa, - ul. Wiosny Ludów, - ul. Świętojańska z połączeniem z Kryniczną, - al. Lipowa, 	35.066.672
Pozostałe inwestycje miejskie związane z transportem publicznym <ul style="list-style-type: none"> - zakup wiat przystankowych 	210.000

Plan wydatków z Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska na rok 2009

NAZWA ZADANIA	KWOTA
Organizacja obchodów Tygodnia Zrównoważonego Rozwoju.	30.000

DOKUMENTY ŹRÓDŁOWE

1. Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury Warszawa 2005.
2. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku, Poznań, XII. 2005.
3. Strategia Rozwoju miasta Piły na lata 2005 – 2015.
4. Diagnoza stanu obecnego Miasto Piła, Doradztwo Gospodarcze DGA SA.
5. Strategia Rozwoju MZK Piła Sp. z o.o. na lata 2008 – 2012, F5 Consulting.
6. Program ochrony środowiska na lata 2005 – 2012, Piła, IX.2005.
7. Uchwała nr XXV/291/04 Rady miasta Piły z 28 września 2004 w sprawie przyjęcia strategii rozwoju miasta Piły na lata 2005 – 2015.
8. Uchwała nr XXV/231/96 Rady Miejskiej Piły z 23 kwietnia 1996 w sprawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły.
9. Uchwała XXXIX/354/08 Rady Miasta Piły z dnia 16 grudnia 2008 w sprawie uchwalenia budżetu miasta Piły na 2009 rok.
10. Główny Urząd Statystyczny, Roczniki statystyczne.
11. Materiały źródłowe MZK Piła Sp. z o.o..