



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, dnia 13 października 2016 r.

Poz. 6110

UCHWAŁA NR XXV/294/2016 RADY MIEJSKIEJ OSTROWA WIELKOPOLSKIEGO

z dnia 28 września 2016 r.

w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego"

Na podstawie: art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 08 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r., poz. 446) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, art. 12 ust. 1 i 2 ustawy dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 ze zmianami) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

§ 3. Traci moc uchwała nr XLVI/453/2014 Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

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

Przewodniczący Rady
(-) Jarosław Lisiecki

Załącznik
do Uchwały Nr XXV/294/2016
Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego
z dnia 28 września 2016r.



Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

Ostrów Wielkopolski, 2016 rok

Autorami planu transportowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.

pl. Solny 16

50-062 Wrocław

www.refunda.pl

Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego	7
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	8
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	8
1.3. Konsultacje społeczne	9
2. Podstawowe dane o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.....	10
2.1. Charakterystyka obszaru objętego planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	11
2.1.1. Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski	11
2.1.2. Gmina Gołuchów	11
2.1.3. Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce.....	12
2.1.4. Gmina i Miasto Odolanów	12
2.1.5. Gmina Ostrów Wielkopolski.....	12
2.1.6. Miasto i Gmina Pleszew	13
2.1.7. Gmina Przygodzice.....	13
2.1.8. Gmina i Miasto Raszków	14
2.1.9. Gmina Sieroszewice	14
2.1.10. Gmina i Miasto Dobrzyca	15
2.2. System transportowy.....	15
2.2.1. Układ drogowy.....	16
2.3. Transport pasażerski dostępny na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego	17
2.3.1. Transport drogowy	17
2.3.2. Transport kolejowy	18
2.3.3. Transport lotniczy.....	20
3. Sieć komunikacyjna	21
3.1. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	22
3.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej	27

3.3.	Podaż usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	32
3.3.1.	Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia	33
3.3.2.	Podaż w ujęciu rocznym	36
3.4.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	37
4.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	42
4.1.	Podstawowe dane demograficzne.....	43
4.2.	Główne generatory ruchu	48
4.2.1.	Jednostki pomocnicze	49
4.2.2.	Urzędy i instytucje.....	50
4.2.3.	Placówki oświatowe i naukowe	53
4.2.4.	Średnie i duże zakłady pracy	60
4.2.1.	Obiekty sportowo-rekreacyjne i kulturalne	62
4.2.2.	Inne generatory ruchu.....	64
4.3.	Dominujące kierunki przemieszczania	75
4.4.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	77
4.5.	Podsumowanie	77
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	79
5.1.	Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej.....	80
5.2.	Rentowność linii komunikacyjnych	80
6.	Taryfa przewozowa.....	83
6.1.	Rodzaje biletów	84
6.1.1.	Bilety w strefie Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.....	84
6.1.2.	Bilety poza strefą miejską	85
6.1.3.	Planowana nowa taryfa	85
6.2.	Ostrowski Bilet Elektroniczny.....	86
7.	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	88
7.1.	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie wyników badania marketingowego.....	89
7.1.1.	Metodologia badania.....	89

7.1.2.	Metryka respondentów	89
7.1.3.	Analiza wyników przeprowadzonych badań marketingowych	93
7.2.	Publiczny transport zbiorowy a aspekt zrównoważonego rozwoju	107
7.2.1.	Strefy zróżnicowania podziału zadań przewozowych między środki transportu	108
7.2.2.	Strefa płatnego parkowania	109
8.	Zasady organizacji rynku przewozów	111
8.1.	Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	112
8.1.1.	Realizacja funkcji organizatorskich	112
8.1.2.	Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski	113
8.2.	Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	114
8.2.1.	Charakterystyka obecnego operatora	114
9.	Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	116
9.1.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	117
9.1.1.	Standardy w zakresie przystanków komunikacyjnych	117
9.1.2.	Standardy w zakresie taboru	118
9.1.3.	Standardy w zakresie informacji dostępnej dla pasażerów	119
9.2.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępności do infrastruktury przystankowej	119
9.3.	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego	120
10.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	123
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	125
11.1.	Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	126
11.2.	Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	126
11.3.	Rozwój publicznego transportu zbiorowego	127
11.3.1.	Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy	127
11.3.2.	Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu	128
11.3.1.	Odnowa taboru i infrastruktury przystankowej	129
12.	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego	130

13. Spisy rysunków, tabel i wykresów	132
13.1. Spis rysunków	133
13.2. Spis tabel	133
13.3. Spis wykresów.....	133

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego



1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Celem głównym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego (zwanym dalej również jako plan transportowy dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego) jest takie zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju i uwzględniał potrzeby transportowe mieszkańców. Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski publicznego transportu zbiorowego, który - zgodnie z wizją rozwoju - dzięki dostępności, jakości i efektywności działania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą wszyscy mieszkańcy miasta i gmin objętych komunikacją.

Na cel główny składają się następujące cele szczegółowe:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, także przy uwzględnieniu potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- integracja systemu transportowego w zakresie usług przewozowych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki państwa, w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i standard życia.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski wypełnia funkcje organizatorskie dla zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego na sieci miejskich przewozów pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego oraz zapewniając komunikację na terenach, z którymi podejmie współpracę.

Gmina Miasto Ostrow Wielkopolski zobowiązana jest przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (dalej jako Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres planu transportowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego jest zgodny z art. 12. ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego wykorzystano przede wszystkim dane i materiały będące w dyspozycji Urzędu Miejskiego Ostrowa Wielkopolskiego, Miejskiego Zakładu Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim oraz Głównego Urzędu Statystycznego.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu.

1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Celem tych konsultacji było poinformowanie społeczności obszaru objętego planem o działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o konsultacjach społecznych dotyczących Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Ostrowa Wielkopolskiego została ogłoszona w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Ostrowie Wielkopolskim oraz w prasie lokalnej.

2. Podstawowe dane o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego



2.1. Charakterystyka obszaru objętego planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

2.1.1. Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski



Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski znajduje się w centralnej części powiatu ostrowskiego.

Graniczy z 3 gminami: od południa z gminą Przygodzice, od zachodu, wschodu i północy z gminą Ostrów Wielkopolskim zaś od północnego zachodu z gminą Raszków.

Powierzchnia Miasta to 42 km², co klasyfikuje je na 6 miejscu wśród największych miast województwa wielkopolskiego.

Ostrów Wielkopolski zamieszkuje 72 635 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

2.1.2. Gmina Gołuchów



Gmina wiejska położona w południowo - wschodniej części powiatu pleszewskiego.

Sąsiaduje z 5 innymi gminami: od północnego zachodu oraz zachodu z gminą Pleszew, od południa z gminami Ostrów Wielkopolski i Nowe Skalmierzyce, od południowego wschodu z Miastem Kalisz, zaś od wschodu z gminą Blizanów.

Gmina zajmuje powierzchnię 136 km² i liczy 10 471 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina składa się z 22 sołectw: Bielawy, Bogustawice, Borczysko, Cieśle, Czechel, Czerminiek, Gołuchów, Jedlec, Kajew, Karsy, Kościelna Wieś I, Kościelna Wieś II, Kościelna Wieś III, Krzywosądów, Kucharki, Kuchary, Macew, Pleszówka, Popówek, Szkudła, Tursko oraz Wszotów.

2.1.3. Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce



Gmina miejsko - wiejska znajdująca się w północno - wschodniej części powiatu ostrowskiego.

Graniczy z 5 gminami: od północy z gminą Gotuchów, od zachodu z gminą Ostrów Wielkopolski, od południa z gminą Sieroszewice, od południowego wschodu z gminą Godziesze Wielkie, zaś od wschodu z Miastem Kalisz.

Powierzchnia gminy to 125 km², którą zamieszkuje 15 264 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi Miasto Nowe Skalmierzyce oraz 26 sołectw: Biskupice, Biskupice Ołoboczne, Boczków, Chotów, Droszew, Fabianów, Gałązki Małe, Gałązki Wielkie, Głóski, Gniazdów, Gostyczyna, Kościuszków, Kotowiecko, Kurów, Leżona, Mączniki, Miedzianów, Ociąż, Osiek, Skalmierzyce, Strzegowa, Śliwniki, Śmitów, Trkusów, Węgry oraz Żakowice.

2.1.4. Gmina i Miasto Odolanów



Gmina miejsko - wiejska położona w zachodniej części powiatu ostrowskiego.

Sąsiaduje z 5 gminami: od północy z gminą Ostrów Wielkopolski, od zachodu z gminami Sulmierzyce oraz Milicz, od południa z gminą Sośnie, zaś od wschodu z gminą Przygodzice.

Gmina zajmuje powierzchnię 136 km² i liczy 14 446 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się Miasto Odolanów oraz 16 sołectw: Baby, Boników, Garki, Glińnica, Gorzyce Małe, Huta, Kaczory, Nabyszyce, Nadstawki, Raczyce, Świeca I, Świeca II, Tarchaty Małe, Tarchaty Wielkie, Uciechów oraz Wierzbno.

2.1.5. Gmina Ostrów Wielkopolski



Gmina wiejska, która znajduje się w centralnej, północnej i zachodniej części powiatu ostrowskiego.

Graniczy z 10 gminami: od północy z gminami Pleszew oraz Gotuchów, od wschodu z gminami Nowe Skalmierzyce oraz Sieroszewice, od południa z gminami Przygodzice oraz Odolanów, od zachodu z gminami Sulmierzyce oraz Krotoszyn, zaś od

północnego zachodu z gminą Raszków. Gmina wiejska otacza Miasto Ostrów Wielkopolski.

Powierzchnia gminy wynosi 208 km², zaś liczba mieszkańców gminy wynosi 18 999 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina składa się z 35 sołectw: Będziszyn, Biniew, Borowiec, Cegły, Chruszczyny, Czekanów, Daniszyn, Franklinów, Gorzyce Wielkie, Górzeńko, Górzno, Gutów, Karski, Kołatajew, Kwiatków, Lamki, Lewkowiec, Lewków, Lewków-Osiedle, Łąkociny, Mazury, Michalków, Młynów, Nowe Kamienice, Radziwiłłów, Sadowie, Słaborowice, Smardowskie Olendry, Sobótka, Szczury, Świeligów, Topola Mała, Wtórek, Wysocko Wielkie oraz Zacharzew.

2.1.6. Miasto i Gmina Pleszew



Gmina miejsko - wiejska znajdująca się w południowej części powiatu pleszewskiego.

Graniczy z 8 gminami: od północnego wschodu z gminą Chocz, od północy z gminą Czermin, od północnego zachodu z gminą Kotlin, od zachodu z gminą Dobrzyca, od południa z gminami Raszków oraz Ostrów Wielkopolski, od południowego wschodu z gminą Gotuchów, zaś od wschodu z gminą Blizanów.

Powierzchnia gminy to 180 km², a liczba ludności wynosi osób wynosi 30 201 (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi Miasto Pleszew oraz 28 sołectw: Baranówek, Borucin, Bronów, Brzezie, Bógwidze, Dobra Nadzieja, Grodzisko, Janków, Korzkwy, Kowalew, Kuczków, Lenartowice, Lubomierz, Ludwina, Marszew, Nowa Wieś, Pacanowice, Piekarzew, Prokopów, Rokutów, Sowina, Sowina Błotna, Suchorzew, Taczanów Pierwszy, Taczanów Drugi, Zawady, Zawidowice oraz Zielona Łąka.

2.1.7. Gmina Przygodzice



Sieroszewice.

Gmina wiejska położona w południowej części powiatu ostrowskiego.

Sąsiaduje z 7 gminami: od północy z Miastem i gminą Ostrów Wielkopolski, od zachodu z gminą Odolanów, od południowego zachodu z gminą Sośnie, od południa z gminą Ostrzeszów, od wschodu z gminą Mikstat, zaś od północnego wschodu z gminą

Gmina zajmuje powierzchnię 163 km², którą zamieszkuje 11 995 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 14 sołectw: Antonin, Bogufatów, Chynowa, Czarnylas, Dębica, Hetmanów, Janków Przygodzki, Ludwików, Przygodzice, Przygodziczki, Smardów, Topola Wielka, Topola-Osiedle oraz Wysocko Małe.

2.1.8. Gmina i Miasto Raszków



Gmina miejsko - wiejska znajdująca się w północno - zachodniej części powiatu ostrowskiego.

Graniczy z 5 gminami: od północy z gminami Pleszew oraz Dobrzyca, od zachodu z gminą Krotoszyn, od południa oraz wschodu z gminą Ostrów Wielkopolski, zaś od południowego wschodu z Miastem Ostrów Wielkopolski.

Powierzchnia gminy wynosi 135 km². Gminę Raszków zamieszkuje 11 829 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina składa się z Miasta Raszków oraz 23 sołectw: Bieganin, Bugaj, Drogosław, Głogowa, Grudzielec, Grudzielec Nowy, Janków Zalesny, Jaskółki, Jelitów, Józefów, Koryta, Korytnica, Ligota, Moszczanka, Niemojewiec, Pogrzebów, Przybysławice, Radłów, Rąbczyn, Skrzebowa, Sulisław, Szczurawice oraz Walentynów.

2.1.9. Gmina Sieroszewice



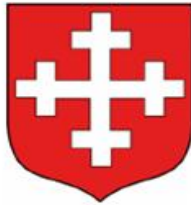
Gmina wiejska położona we wschodniej części powiatu ostrowskiego.

Sąsiaduje z 8 innymi gminami: od północy z gminą Nowe Skalmierzyce, od zachodu z gminami Ostrów Wielkopolski oraz Przygodzice, od południa z gminami Mikstat oraz Grabów nad Prosną, od południowego wschodu z gminami Kraszewice oraz Brzeziny, zaś od wschodu z gminą Godziesze Wielkie.

Gmina zajmuje powierzchnię 163 km², która jest zamieszkiwana przez 9 659 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 18 sołectw: Biernacice, Bibianki, Bilczew, Kania, Latowice, Masanów, Namysłaki, Ołobok, Parczew, Psary, Raduchów, Rososzyca, Sieroszewice, Stawin, Strzyżew, Westrza, Wielowieś oraz Zamość.

2.1.10. Gmina i Miasto Dobrzyca



Gmina miejsko - wiejska znajdująca się w południowo-wschodniej części powiatu pleszewskiego.

Graniczy z 7 gminami: od północy z gminami Jarocin i Kotlin, od wschodu z gminą Pleszew, od południa z gminami Raszków, Krotoszyn, Rozdrażew i od zachodu z gminą Koźmin Wielkopolski.

Powierzchnia gminy wynosi 117 km², którą zamieszkują 8 253 osoby (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina składa się z miasta Dobrzyca i 17 sołectw: Czarnuszka, Dobrzyca, Dobrzyca Nowy-Świat, Fabianów, Galew, Izbiczno, Karmin, Karminek, Karminiec Koźminiec, Lutynia, Polskie Olędry, Sośnica, Sośniczka, Strzyżew, Trzebin, Trzebowa.

2.2. System transportowy

Na system transportowy Miasta Ostrowa Wielkopolskiego składają się:

- układ drogowy,
- torowiska kolejowe,
- ścieżki rowerowe,
- główne ciągi ruchu pieszego,
- zaplecze parkingowe,
- transport pasażerski związany z infrastrukturą transportową,
- polityka organizacji i zarządzania ruchem w mieście.

Publiczny transport zbiorowy organizowany przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski jest jednym z elementów systemu transportowego.

Przedmiotem niniejszego planu transportowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego są w szczególności przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli dostępne dla wszystkich usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego. Operatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski jest Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.

Poniżej przedstawione zostały składowe systemu transportowego opracowywanego obszaru, które w sposób szczególnie silny oddziałują na przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski, czyli:

- układ drogowy,

- transport publiczny związany z układem drogowym i układem tras kolejowych, inny niż przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski.

2.2.1. Układ drogowy

Miasto Ostrów Wielkopolski oraz gminy, z którymi podjęta zostanie współpraca położone są na ważnych szlakach transportowych o znaczeniu krajowym. Na układ drogowy opracowywanego obszaru składają się:

- drogi krajowe:
 - nr 11 - biegnie przez obszar opracowania południkowo, łączy Kołobrzeg z Bytomiem,
 - nr 12 - przebiega w północnej części obszaru i prowadzi od granicy z Niemcami w Łęknicy do granicy polsko-ukraińskiej w Dorohusk-Berdyszcze,
 - nr 25 - w granicach opracowania łączy okolice Nowych Skalmierzyc z Ostrowem Wielkopolskim i dalej biegnie na południe, na całej długości jest to połączenie Pomorza Środkowego z aglomeracją katowicką,
 - nr 36 - rozpoczyna bieg w Ostrowie Wielkopolskim i prowadzi do Prochowic,
- drogi wojewódzkie:
 - nr 444 - łączy Krotoszyn z Ostrzeszowem,
 - nr 445 - prowadzi z Ostrowa Wielkopolskiego do Odolanowa,
 - nr 447 - na analizowanym obszarze znajduje się w niewielkim fragmencie po wschodniej stronie Antonina,
 - nr 450 - znajduje się we wschodniej części obszaru opracowania, łączy Kalisz z Opatowem,
- droga szybkiego ruchu S11 - projektowana po śladzie DK11 droga ekspresowa zrealizowana na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego jako pierwszy etap obwodnicy miejskiej,
- drogi powiatowe i gminne uzupełniają sieć.

Obwodnica Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

Obwodnica Miasta Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu drogi szybkiego ruchu nr S11 ma za zadanie wyprowadzić z obszaru miasta ruch tranzytowy realizowany głównie na trasach:

- Poznań - Ostrów Wielkopolski - Kępno - Katowice,
- Kalisz - Ostrów Wielkopolski - Wrocław.

Realizowany w latach 2008 - 2009 etap pierwszy inwestycji polegał na budowie 6,5 km drogi ekspresowej, dwupasmowej, jednojezdniowej kosztem 226 mln zł.

Nowopowstała droga połączyła ze sobą wyloty z Miasta Ostrowa Wielkopolskiego w kierunku Poznania oraz Kalisza, jednak nie rozwiązała problemów komunikacyjnych miasta - pojazdy jadące z Poznania w kierunku Katowic kierowane są na obwodnicę, a następnie do centrum miasta.

Zaplanowany do realizacji etap drugi zakłada budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej o długości 13,8 km z wylotu w kierunku Kalisza na południe - w kierunku Wrocławia oraz Katowic.

2.3. Transport pasażerski dostępny na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

2.3.1. Transport drogowy

Transport miejski

Zadania związane ze świadczeniem usług w miejskich przewozach pasażerskich realizowane są na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.

Nadto publiczny transport zbiorowy o charakterze miejskim odbywa się także w ramach porozumienia z dnia 15 listopada 2013 r., zawartego pomiędzy Gminą Miasto Ostrów Wielkopolski a Miastem Kalisz. Opis funkcjonującej sieci komunikacyjnej został zawarty w dalszej części niniejszego dokumentu - w rozdziale 3.

Transport podmiejski

Transport podmiejski Miasta Ostrowa Wielkopolskiego to usługi świadczone na zasadach komercyjnych w powiatowych i ponadpowiatowych przewozach pasażerskich. Przewozy te spełniają głównie funkcję dowozowo-odwozową z mniejszych ośrodków miejskich i ośrodków wiejskich do Miasta Ostrowa Wielkopolskiego. Zezwolenia na usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich wydaje Starosta Powiatu Ostrowskiego. Usługi takie świadczą Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim, Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o. o. w Ostrowie Wielkopolskim oraz prywatni przewoźnicy.

Transport regionalny i międzyregionalny

Dogodne położenie Miasta Ostrowa Wielkopolskiego na skrzyżowaniu ciągów drogowych Poznań - Ostrów Wielkopolski - Katowice i Kalisz - Ostrów Wielkopolski - Wrocław determinuje przebieg relacji długodystansowych przez obszar Miasta.

Dobrze rozwinięta sieć połączeń autobusowych pozwala mieszkańcom Miasta Ostrowa Wielkopolskiego dotrzeć do wielu miast województwa wielkopolskiego, w tym do stolicy województwa - Poznania; a także zapewnia bezpośrednią komunikację autobusową z obszarem całego kraju. Z Ostrowa Wielkopolskiego można dotrzeć autobusem m.in. do: Bielska-Białej, Częstochowy, Gorzowa, Gliwic, Kalisza, Katowic, Kołobrzegu, Koszalina, Krakowa, Płocka, Włocławka czy Wrocławia. Większość z tych połączeń jest obsługiwanych przez PKS w Ostrowie Wielkopolskim. Ponadto przewozy realizują przewoźnicy tacy jak: Arriva o/Kołobrzeg, PKS Koszalin, PKS Częstochowa, Telesfor, Majer Bus, PKS Kalisz, PKS Mława, PKS Turek.

Punktem dostępu do autobusowych połączeń międzymiastowych jest przede wszystkim dworzec autobusowy zlokalizowany w Ostrowie Wielkopolskim.

2.3.2. Transport kolejowy

W krajowym systemie kolejowym Ostrów Wielkopolski odgrywa znaczną rolę, jest drugim największym węzłem kolejowym Województwa Wielkopolskiego i najważniejszym miastem węzłowym południowo-wschodniej Wielkopolski. Z ostrowskiego węzła kolejowego wybiegają trasy w pięciu kierunkach: Wrocławia, Kalisza, Leszna, Katowic i Poznania. W Ostrowie Wielkopolskim krzyżują się następujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym - linie pierwszorzędne (linie łączące linie magistralne):

- linia kolejowa nr 14 z Łodzi Kaliskiej przez Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Krotoszyn, Leszno, Wschowę, Głogów, Żagań, Żary w kierunku przejścia granicznego Forst,
- linia kolejowa nr 272 z Poznania Głównego przez Jarocin, Ostrów Wielkopolski, Kępno w kierunku Kluczborka,
- linia kolejowa nr 355 z Ostrowa Wielkopolskiego przez Odolanów, Twardogórę w kierunku Grabowna Wielkiego.

Na lata 2014-2020 planowana jest rewitalizacja ciągu kolejowego Poznań - Ostrów Wielkopolski - Kalisz - Łódź mająca na celu zapewnienie alternatywy transportowej dla wchodzącej w skład jednego z europejskich korytarzy kolejowych dedykowanych dla transportu towarowego - trasy E20 (Poznań - Warszawa).

Główne ciągi komunikacyjne w kolejowych, dalekobieżnych przewozach pasażerskich to:

- (Szczecin -) Poznań - Ostrów Wielkopolski - Katowice,
- (Białystok -) Warszawa - Łódź - Kalisz - Ostrów Wielkopolski - Wrocław (-Jelenia Góra).

Dworzec kolejowy w Ostrowie Wielkopolskim - stacja węzłowa - zlokalizowany jest w zachodniej części centrum miasta, niedaleko Rynku. Stacja węzłowa Ostrów Wielkopolski uznana została za jeden z 83 obiektów dworcowych w Polsce o charakterze strategicznym. Na terenie Ostrowa Wielkopolskiego działa również jeden przystanek osobowy na linii leszczyńskiej - Ostrów Wielkopolski Gorzyce.

Obsługę mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego w przewozach kolejowych zapewnia trzech przewoźników. Są to:

- Przewozy Regionalne - na trasach regionalnych (kategoria REGIO),
- PKP Intercity - kategoria TLK (Twoje Linie Kolejowe) oraz IC - na trasach ponadregionalnych,
- Koleje Wielkopolskie - na trasie regionalnej Ostrów Wielkopolski - Krotoszyn - Leszno.

Pociągi regionalne kursują we wszystkich pięciu kierunkach, można nimi bezpośrednio dotrzeć do Łodzi, Wrocławia, Poznania, Kępna i Leszna.

W Ostrowie Wielkopolskim w dni robocze dostępne są następujące pociągi dalekobieżne przewoźnika PKP Intercity:

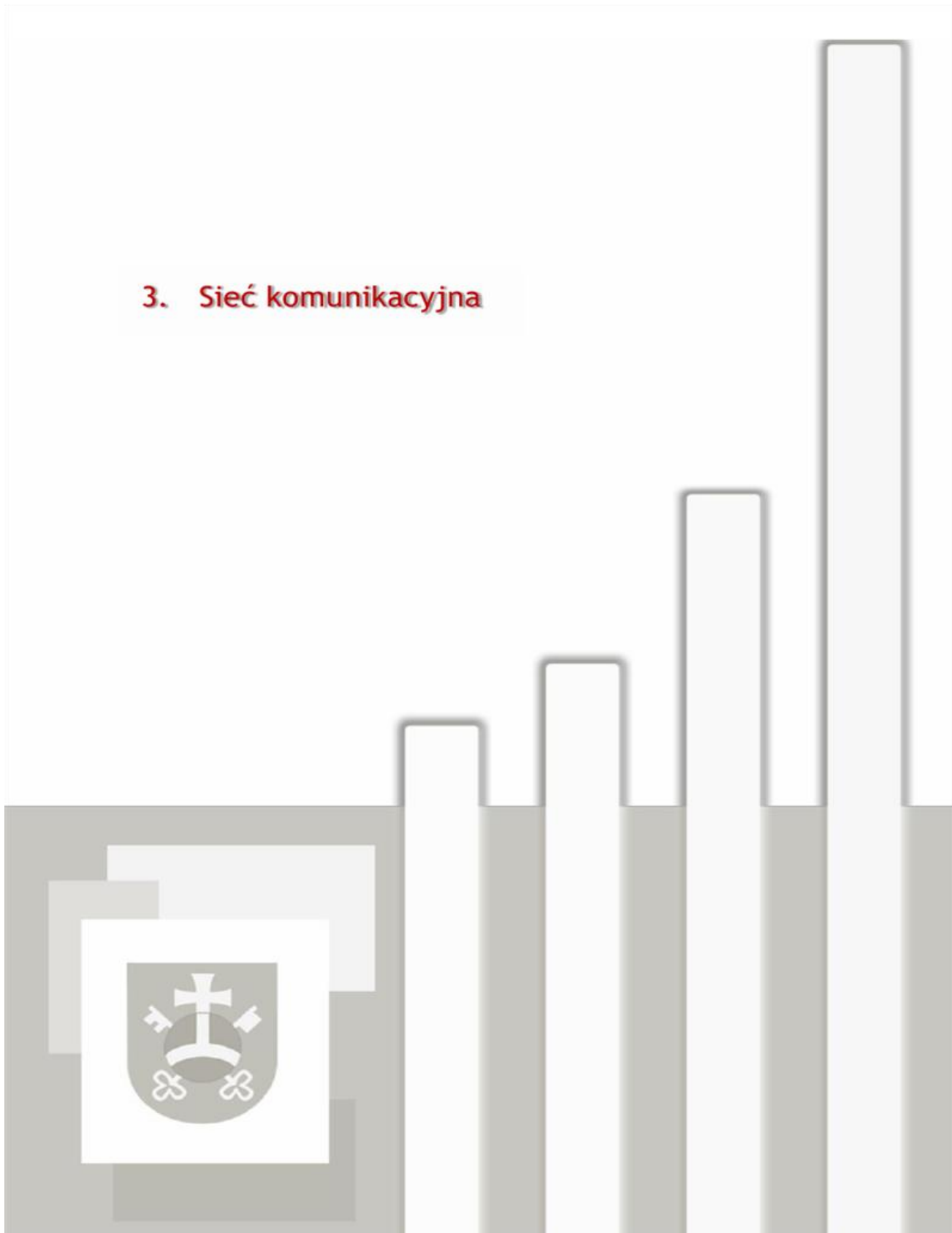
- para pociągów TLK „Mercurius” relacji Gdynia Główna - Wrocław Główny,
- para pociągów IC „Mercurius” relacji Ostrów Wielkopolski - Warszawa Wschodnia,
- para pociągów IC „Konopnicka” relacji Lublin - Wrocław Główny,
- para pociągów IC „Słowacki” relacji Białystok - Wrocław Główny,
- para pociągów IC „Orzeszkowa” relacji Białystok - Wrocław Główny,
- para pociągów IC „Asnyk” relacji Łódź Kaliska - Jelenia Góra,
- para pociągów TLK „Ganimedes” relacji Kołobrzeg - Bielsko Biata Główna,
- para pociągów TLK „Aurora” relacji Warszawa Wschodnia - Wrocław Główny/Kudowa Zdrój,
- para pociągów TLK „Urania” relacji Kołobrzeg - Kraków Główny,
- para pociągów TLK „Osterwa” relacji Gorzów Wielkopolski - Kraków Główny,
- para pociągów TLK „Szyndzielnia” relacji Bielsko Biata Główna - Poznań Główny,
- para pociągów TLK „Wybicki” relacji Poznań Główny - Kraków Główny,
- para pociągów IC „Zefir” relacji Katowice - Świnoujście,
- para pociągów TLK „Calipso” relacji Zakopane - Szczecin Główny.

„Krajowy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” wskazuje Miasto Ostrów Wielkopolski jako jeden z punktów handlowych, na których występują wewnątrzgałęziowe i międzygałęziowe formy powiązania z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego.

2.3.3. Transport lotniczy

W pobliżu Miasta Ostrowa Wielkopolskiego nie istnieje czynne lotnisko pasażerskie. Najbliższe porty lotnicze znajdują się we Wrocławiu, w Poznaniu i w Łodzi. Odległość do każdego z nich przekracza 100 km.

3. Sieć komunikacyjna



3.1. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Poniżej w tabeli zaprezentowano przebieg wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez operatora komunikacji miejskiej - MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.

Tabela 1. Przebieg linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MZK S.A. Ostrow Wielkopolski

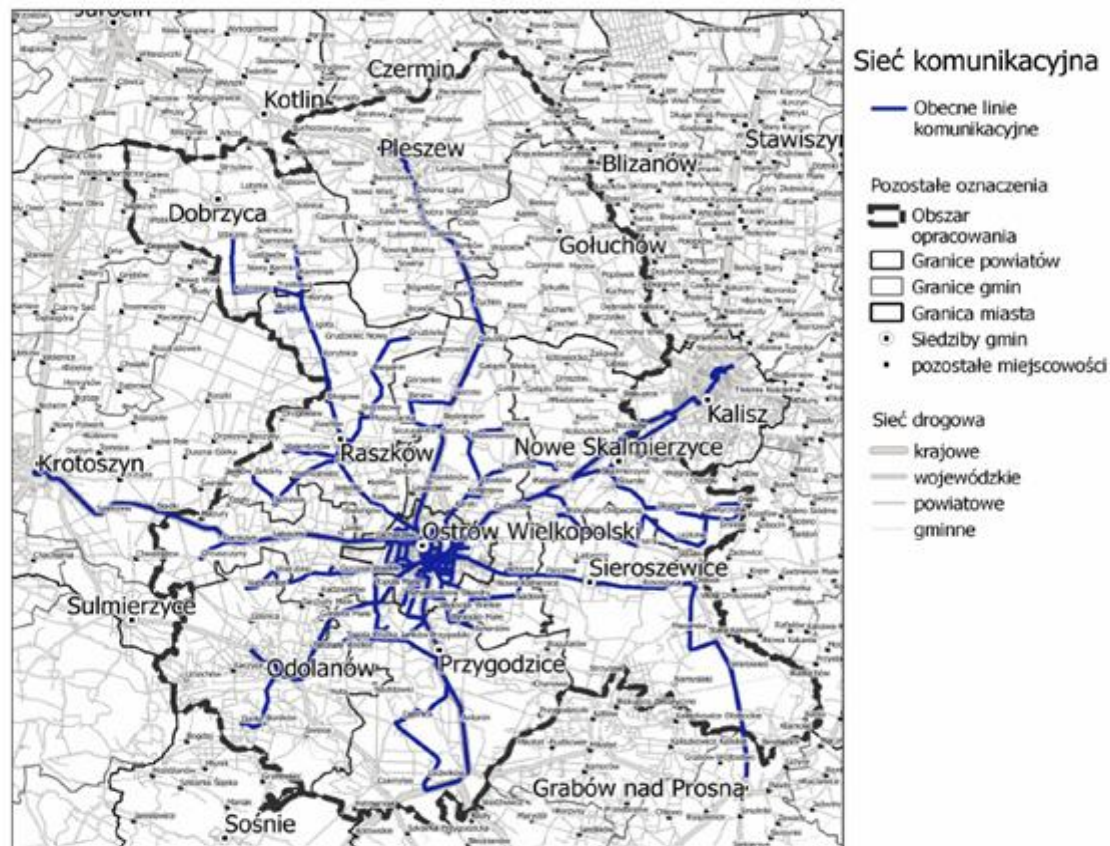
Linia	Trasa przebiegu
1	Topola Wielka pętla - Dwernickiego pętla
2	Sieroszewice - Topola Mała - Przygodzice
3	Kołątajew dworzec PKP - Przeskok pętla
4	Smardów pętla - Wańkowicza pętla
5	Nowa Krępa piek-pętla - Raszków - Walentynów
5A	Grabowska - Pruślin - Raszków - Walentynów
5B	Kaliska bank - Raszków - Dobrzyca
5C	Nowa Krępa - Raszków - Grudzielec
5D	Nowa Krępa - Raszków - Janków Zalesny
6	Bema Cmentarz pętla - Sieroszewice
7	Wtórek wieś pętla - Lotnicza-Poznańska
8	Bema Cmentarz - Komuny Paryskiej pętla
9	Pruślin pętla - Zacharzew pętla
10	Dwernickiego pętla - Komuny Paryskiej pętla

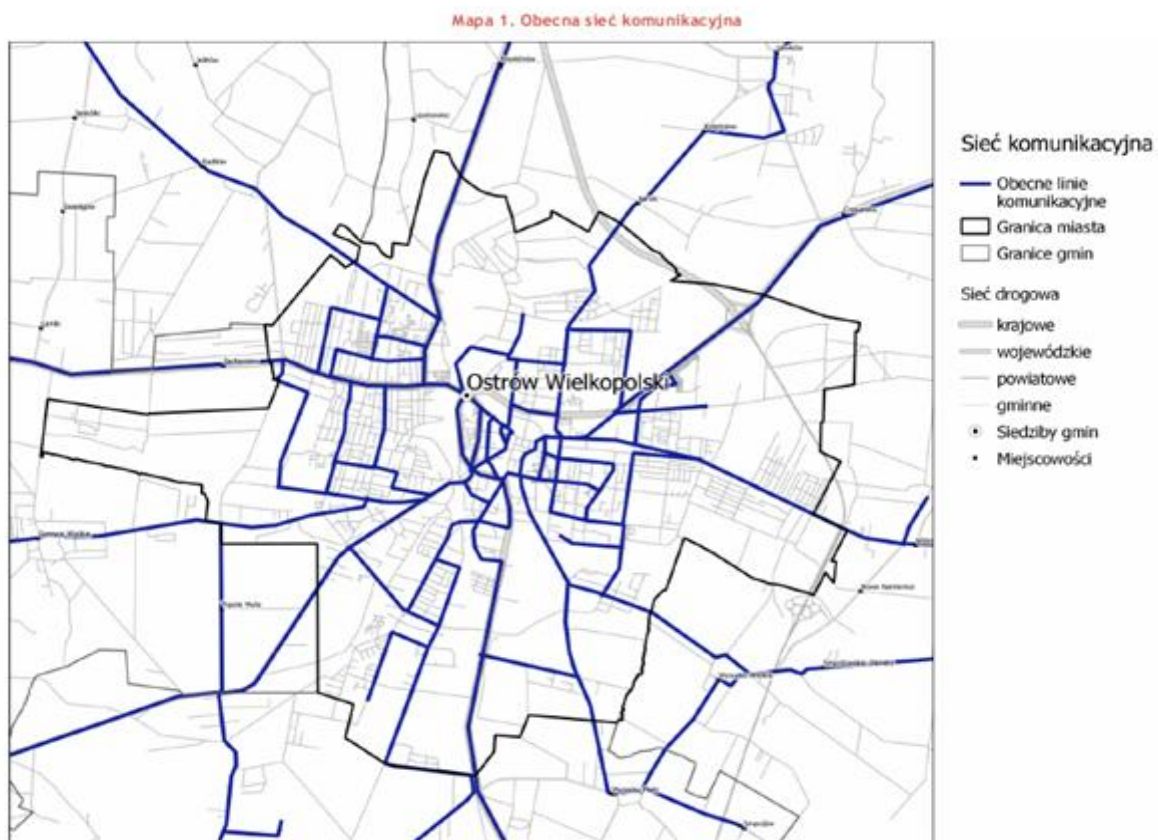
Linia	Trasa przebiegu
11	Ostrów Wlkp. - Gorzyce Wielkie - Nabyszyce
11 bis	Bracka - Gorzycka - Topolowa
12	Ostrów Wlkp. - Przygodzice - Topola Wielka
13	Zacharzew pętla - Janków dworzec PKP pętla
14	Ociąż pętla - Przeskok pętla
14 bis	Przeskok - Limanowskiego - Wenecja
15	Chruszczyny pętla - Kuźnia ZNTK pętla - Przygodzice
16	Janków Przygodzki kościół - Plac 23 Stycznia
18	Grabów PKS - Lotnicza-Poznańska
20	Nowe Skalmierzyce Rynek - Leziona - Lotnicza - Poznańska
21	Wańkowicza pętla - Pruślin pętla
22	Zacharzew Pętla - Topola Mała - Przeskok pętla
23	Nowa Krępa piek-pętla - Dwernickiego pętla
25	Zacharzew pętla - Komuny Paryskiej pętla
27	Ostrów Wlkp. - Odolanów - Sośnie
29	Przygodzice pętla - Przygodzice pętla
C	Ostrów Wlkp. dworzec PKP - Ostrów Wlkp. dworzec PKP
K-1	Krotoszyn dworzec PKS - 3 Maja szpital

Linia	Trasa przebiegu
K-1 bis	Wrocławska Kuźnia ZNTK - Krotoszyńska Zacharzew-pętla
M	Kalisz-Toruńska Pucka - Lotnicza-Poznańska
M-E	Kalisz-Toruńska Pucka - Ostrów Wlkp. dworzec PKP
P	Pleszew szpital - Ostrów Wlkp. dworzec PKP

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Na poniższej mapie została przedstawiona sieć komunikacyjna, którą realizuje MZK SA Ostrów Wielkopolski, a na kolejnej mapie powiększenie samego Ostrowa Wielkopolskiego.





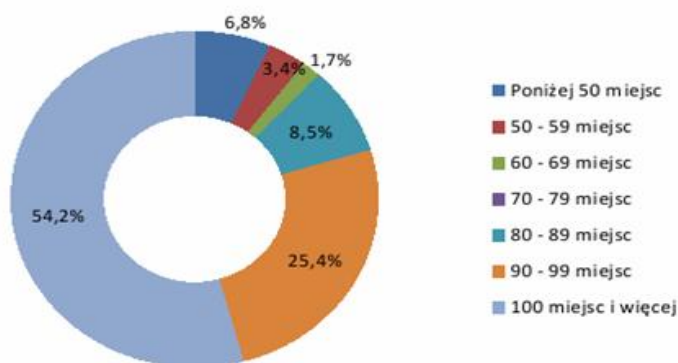
Mapa 2. Obecna sieć komunikacyjna - Ostrow Wielkopolski

3.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na dzień 29 czerwca 2016 roku Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim dysponuje 59 pojazdami - autobusami dedykowanymi przewozom typowo miejskim oraz podmiejskim.

Podział taboru ze względu na pojemność

Tabor eksploatowany przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim na sieci komunikacyjnej Miasta Ostrowa Wielkopolskiego cechuje się zróżnicowaną wielkością, a co za tym idzie - pojemnością. Na poniższym wykresie przedstawiono podział autobusów ze względu na liczbę miejsc (zarówno siedzących, jak i stojących).



Wykres 1. Procentowy udział autobusów w zależności od pojemności eksploatowanych przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Ponad połowa pojazdów eksploatowanych przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim jest w stanie pomieścić ponad 100 pasażerów. Co czwarty autobus pomieści od 90 do 99 pasażerów. 8,5% pojazdów charakteryzuje się pojemnością na poziomie 80 - 89 miejsc.

Podział taboru ze względu na wiek

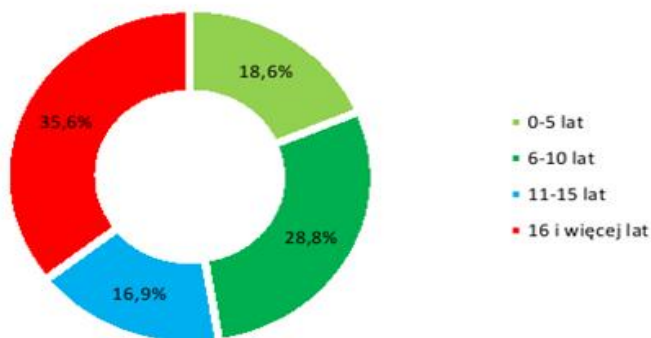
W poniższej tabeli przedstawiono wiek pojazdów eksploatowanych przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.

Tabela 2. Wiek taboru MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

rocznik	ilość pojazdów
1992	2
1994	2
1996	2
1997	6
1998	2
1999	4
2000	3
2001	4
2003	3
2004	3
2007	4
2008	6
2009	2
2010	5
2011	9
2012	1
2014	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Średni wiek eksploatowanego taboru wynosi 12 lat. Najwięcej jest pojazdów w wieku 16 i więcej lat - 21 sztuk. Drugą najliczniejszą grupą są pojazdy mające od 6 do 10 lat - 17 sztuk. Dwanaście pojazdów ma do 5 lat, a w wieku od 11 do 15 lat jest 10 autobusów. Przedziałowo uszeregowana struktura wiekowa taboru przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie.



Wykres 2. Procentowy udział pojazdów w poszczególnych przedziałach wiekowych w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Planowana jest sukcesywna wymiana taboru na nowszy, którego standard będzie również uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz aspekty związane z ochroną środowiska naturalnego.

Podział taboru ze względu na marki pojazdów

Poniżej zaprezentowana tabela obrazuje marki pojazdów eksploatowanych przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.

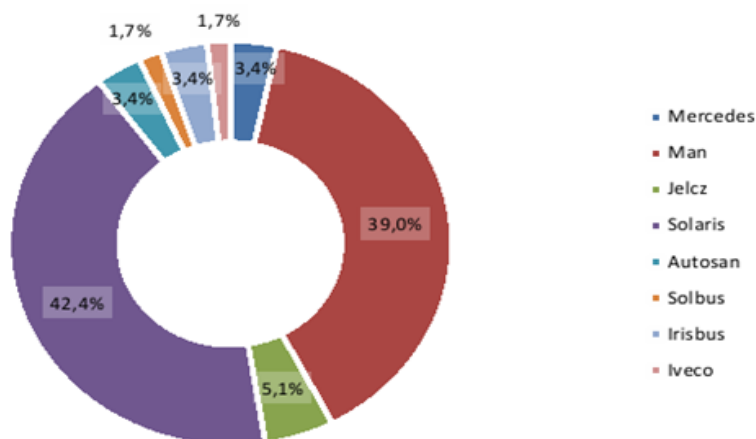
Tabela 3. Ilość pojazdów poszczególnych marek eksploatowanych przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

marka	ilość pojazdów
Autosan	2
Irisbus	2

marka	ilość pojazdów
Iveco	1
Jelcz	3
MAN	23
Mercedes	2
Solaris	25
Solbus	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Procentowy udział pojazdów poszczególnych marek przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.



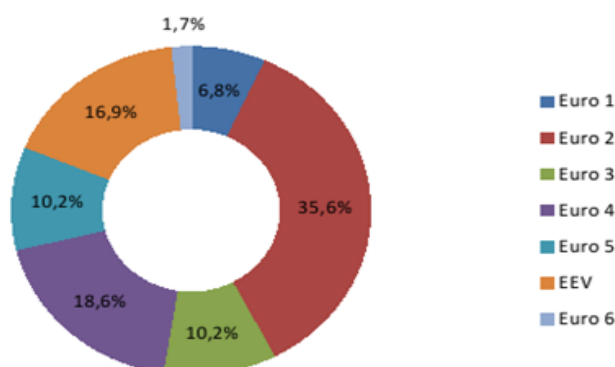
Wykres 3. Procentowy udział pojazdów poszczególnych marek w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Podział taboru ze względu na spełniane normy emisji spalin

Stan techniczny środków transportu zbiorowego ma zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo, zanieczyszczenie powietrza oraz poziom hałasu w Mieście Ostrowie Wielkopolskim. Poprawę w tych obszarach można osiągnąć poprzez sukcesywną realizację planu modernizacji taboru autobusowego, w tym zakupy najnowszych, ekologicznych pojazdów, których silniki spełniają wymagania normy emisji spalin EURO 6 obowiązującej od początku 2014 roku. Ponadto równie istotne jest wycofywanie z eksploatacji autobusów przestarzałych technologicznie, spełniających wymagania najmniej restrykcyjnych norm, tj. Euro 1 z 1993 i Euro 2 z 1996 roku.

Na poniższym diagramie zaprezentowano podział taboru eksploatowanego przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim ze względu na spełnianą normę emisji spalin.



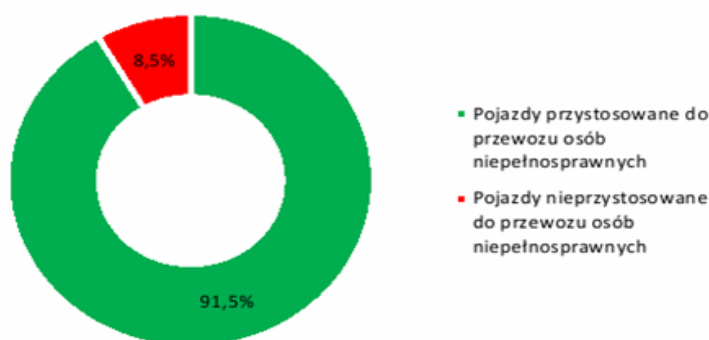
Wykres 4. Procentowy udział pojazdów spełniających poszczególne normy emisji spalin w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne

Ponad 40% pojazdów eksploatowanych przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim spełnia najniższe z norm emisji spalin (Euro 1 lub Euro 2). Co dziesiąty autobus spełnia normę Euro 3, 18,6% - Euro 4, normę Euro 5 spełnia 10,2%, zaś normę EEV spełnia 16,9% taboru eksploatowanego przez przewoźnika. Normę Euro 6 spełnia 1,7% autobusów.

Podział taboru ze względu na przystosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim wykorzystuje 54 autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Oznacza to, że 5 pojazdów nie jest przystosowanych do potrzeb tych osób, co przedstawia poniższy wykres.



Wykres 5. Procentowy udział pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne

3.3. Podaż usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Podaż linii komunikacyjnej definiowany jest jako liczba oferowanych miejsc w pojazdach i zależy ona od częstotliwości wykonywania kursów oraz pojemności taboru obsługującego daną linię komunikacyjną.

Tydzień komunikacyjny podzielony jest na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego w zależności od rodzaju dnia, w którym realizowane są przewozy pasażerskie, dodatkowo rozkład różni się w zależności od tego, czy jest to okres szkolny czy wakacyjny.

Podział na różne rodzaje dni tygodnia determinuje różny standard obsługi i jest uzasadniony zróżnicowaniem popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Te odmienności wynikają z dominacji różnych motywów podróży w poszczególnych

rodzajach dni tygodnia. Ponadto w okresach, gdy popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego oraz motywacje i cele podróży różnią się znacząco od zwykle dominujących, wprowadzane są zmiany w obowiązujących rozkładach jazdy. Do okresów tych należą w szczególności:

- okresy świąteczne i noworoczne,
- „długie weekendy”,
- festyny i imprezy masowe.

Typowymi porami dnia dla których różnicuje się podaż w dzień roboczy są:

- okres wczesnoporanny,
- szczyt poranny,
- międzyszczyt,
- szczyt popołudniowy,
- okres późnowieczorny.

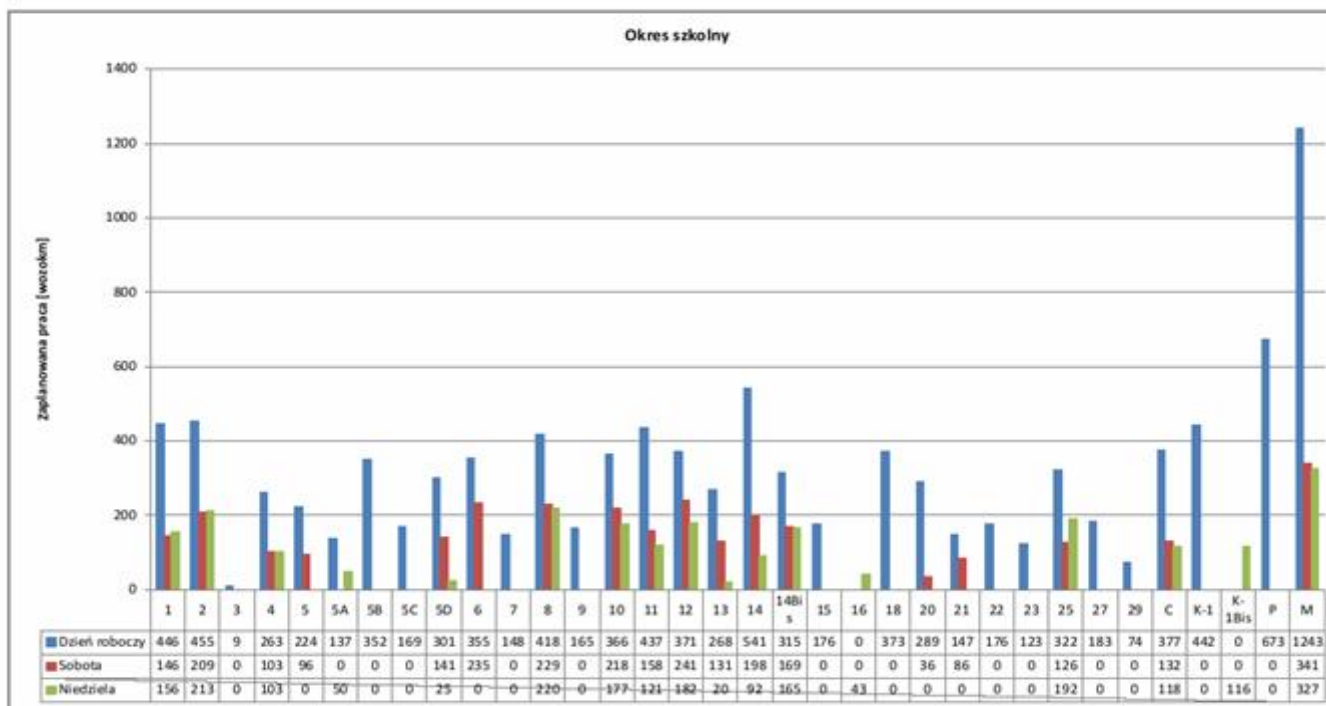
W zależności od obserwowanych na poszczególnych liniach w różnych porach dnia różnic w popycie, planuje się eksploatację taboru pojemnością adekwatną do popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Zróżnicowana wielkość taboru Miejskiego Zakładu Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim zezwala na optymalny dobór pojemności taboru do zapotrzebowania.

3.3.1. Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia

Podaż usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej wyrażona jako ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów (wozokm) na poszczególnych liniach komunikacyjnych jest różna w poszczególne rodzaje dni tygodnia:

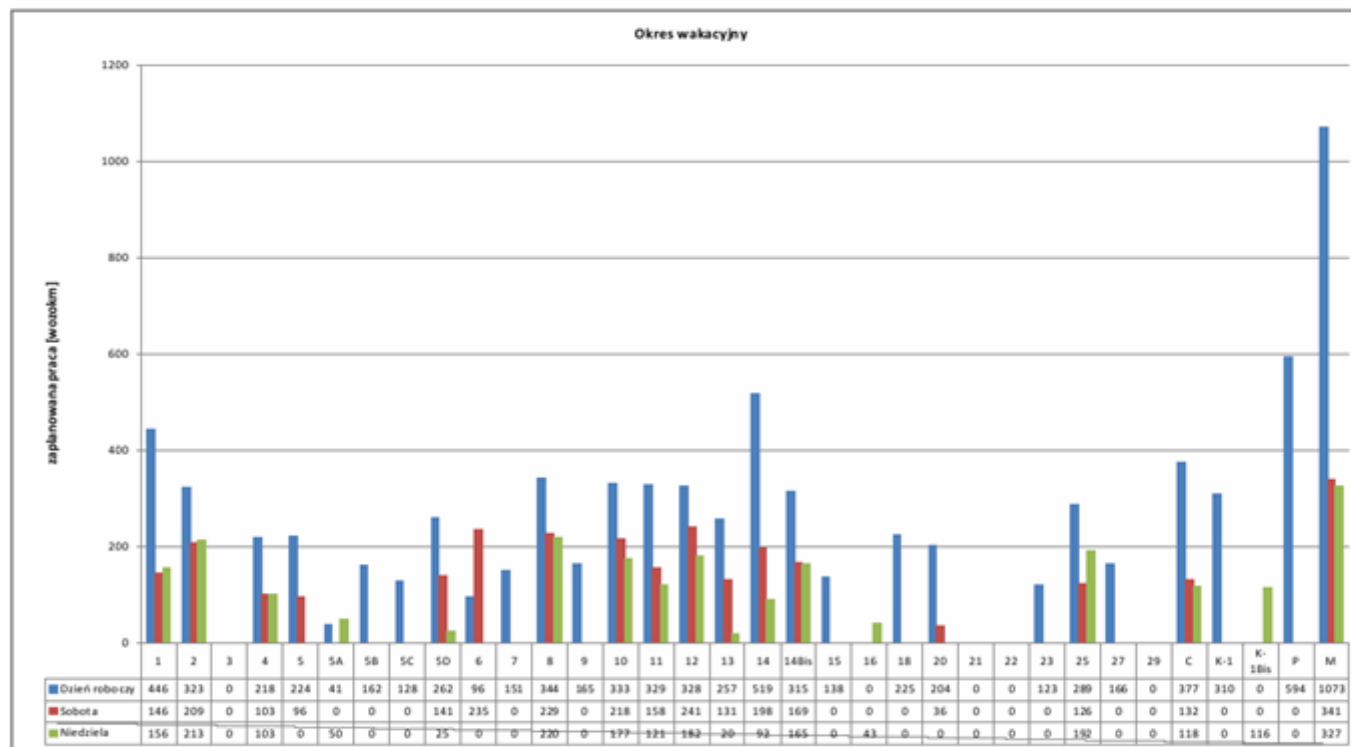
- dzień roboczy szkolny,
- dzień roboczy wolny od nauki,
- sobota,
- niedziela i święto.

Podaż usług przewozowych wyrażony liczbą zaplanowanych wozokilometrów w zależności od rodzaju dnia i linii komunikacyjnej został przedstawiony na poniższych wykresach.



Wykres 6. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów w okresie szkolnym na poszczególnych liniach komunikacyjnych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MKZ S.A. w Ostrowie Wielkopolskim



Wykres 7. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów w okresie szkolnym na poszczególnych liniach komunikacyjnych

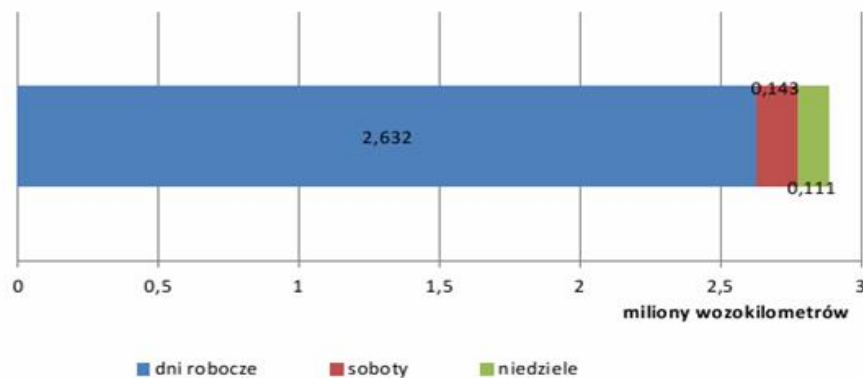
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

Liczba wozokilometrów wynika z częstotliwości kursowania oraz długości linii. Z powyższego powodu najwięcej kilometrów wykonywanych jest na liniach kursujących do Kalisza i Pleszewa - odpowiednio M i P. Na linii M wykonywanych jest w ciągu dnia ponad 1000 km, na linii P około 600 km. Wśród pozostałych wyróżnia się, również posiadająca długą trasę, linia nr 14 (ponad 500 km w dzień roboczy), duża grupa linii charakteryzuje się przebiegami dziennymi około 300-400 km, funkcjonują również linie kursujące tylko kilka razy w ciągu dnia, co przekłada się na przebieg poniżej 100 km. Część linii funkcjonuje tylko w wybrane dni.

Zróżnicowanie pracy przewozowej zaplanowanej do wykonania w poszczególnych rodzajach dnia tygodnia związane jest z różnym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe oraz innymi motywacjami mieszkańców do realizacji podróży.

3.3.2. Podaż w ujęciu rocznym

Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów w roku na całej sieci komunikacyjnej, której organizatorem jest Gmina Miasto Ostrow Wielkopolski wynosi 2 886 670 wozokilometrów, z czego w soboty planuje się wykonać 143 028 wozokm, a w niedziele i w święta 111 269 wozokm, co obrazuje poniższy wykres.



Wykres 8. Liczba wozokilometrów zaplanowanych do realizacji w ujęciu rocznym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego przewiduje uruchomienie przez Marszałka kilku linii wojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej. Linie te to połączenia kolejowe. Wg numeracji zastosowanej w wyżej wymienionym dokumencie są to połączenia:

- K04 Leszno - Ostrów Wielkopolski,
- K06 Sieradz - Ostrów Wielkopolski - Wrocław,
- K11 Poznań - Ostrów Wielkopolski - Kluczbork.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Ostrowskiego określa kilka wariantów sieci komunikacyjnej. W wariantcie podstawowym (przewidzianym do realizacji w pierwszej kolejności) przewidziano realizację połączeń siedzib gmin z miastem powiatowym, wg numeracji z dokumentu są to:

- P1 Ostrów Wielkopolski - Nowe Skalmierzyce,
- P2 Ostrów Wielkopolski - Odolanów - Sośnie,
- P3 Ostrów Wielkopolski - Przygodzice,
- P4 Ostrów Wielkopolski - Sierszewice,
- P5 Ostrów Wielkopolski - Raszków.

Obecnie organizator nie kreuje komunikacji pozamiejskiej. Planuje się, że przyszłe zmiany układu sieci komunikacyjnej będą wynikiem dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji zbiorowej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. Zmiany kształtu przyszłej sieci komunikacyjnej oraz parametrów obsługi istniejących linii komunikacyjnych będą przebiegały przy uwzględnieniu nowopowstałych potrzeb transportowych wpływających na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego, związanych w szczególności z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego określonymi ogólnie w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* i szczegółowo w *miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego Miasta Ostrowa Wielkopolskiego*,
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,

- zmianami społeczno-gospodarczymi.

Miasto Ostrów Wielkopolski jako organizator przewozów planuje kontynuować przewozy na obecnej sieci komunikacyjnej. Organizacja będzie opierać się na porozumieniach międzygminnych przejęcia lub przekazania zadań organizatorskich. Planowane linie komunikacyjne przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 4. Planowane linie komunikacyjne

Linia	Trasa przebiegu
1	Topola Wielka - Ostrów Wielkopolski
2	Sieroszewice - Ostrów Wielkopolski - Topola Mała - Przygodzice
3	Kołątajew - Ostrów Wielkopolski
4	Smardów - Ostrów Wielkopolski
5	Ostrów Wielkopolski - Raszków - Koryta
5A	Drogosław - Ostrów Wielkopolski - Sieroszewice
5B	Karmin - Karminiek - Trzebowa - Ostrów Wielkopolski
5C	Ostrów Wielkopolski - Raszków - Grudzielec
5D	Ostrów Wielkopolski - Raszków - Janków Zaleśny
6	Wielowieś - Ostrów Wielkopolski
7	Ostrów Wielkopolski - Wysocko Wielkie - Sadowie - Wtórek
8	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
9	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
10	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)

Linia	Trasa przebiegu
11	Ostrów Wielkopolski - Gorzyce Wielkie - Nabyszyce
12	Ostrów Wielkopolski - Przygodzice - Topola Wielka
13	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
14	Ostrów Wielkopolski - Kwiatków - Ociąż
14 bis	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
15	Chruszczyny - Ostrów Wielkopolski - Przygodzice
16	Ostrów Wielkopolski - Topola Mała - Janków Przygodzki
18	Ostrów Wielkopolski - Zamość
20	Ostrów Wielkopolski - Leziona - Nowe Skalmierzyce
21	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
22	Ostrów Wielkopolski - Topola Mała - Ostrów Wielkopolski
25	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
29	Przygodzice - Antonin - Przygodzice
C	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
K-1	Krotoszyn - Ostrów Wielkopolski
K-1 bis	Ostrów Wielkopolski (linia wewnątrz miasta)
M	Kalisz - Ostrów Wielkopolski

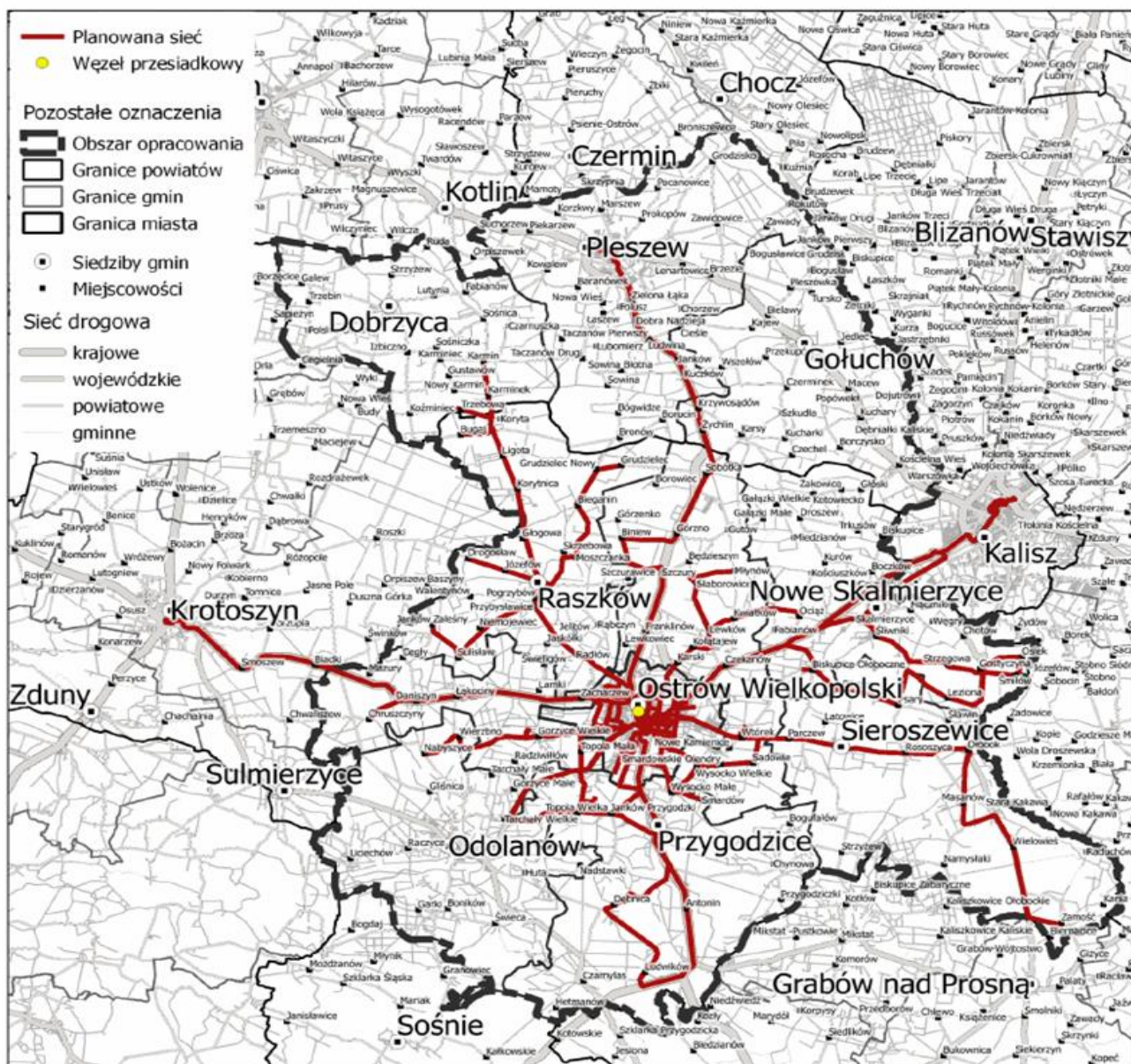
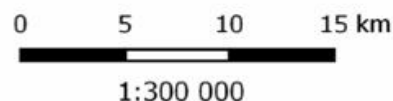
Linia	Trasa przebiegu
P	Pleszew - Ostrów Wielkopolski

Źródło: Opracowanie własne

Węzłem przesiadkowym dla sieci komunikacyjnej będzie projektowany zespół przystanków komunikacji miejskiej przy dworcach kolejowym i autobusowym. Oddanie do użytku centrum przesiadkowego będzie skutkowało korektą przebiegu linii komunikacyjnych.

Poniżej znajduje się planowana sieć komunikacyjna - część graficzna planu transportowego.

Planowana sieć komunikacyjna



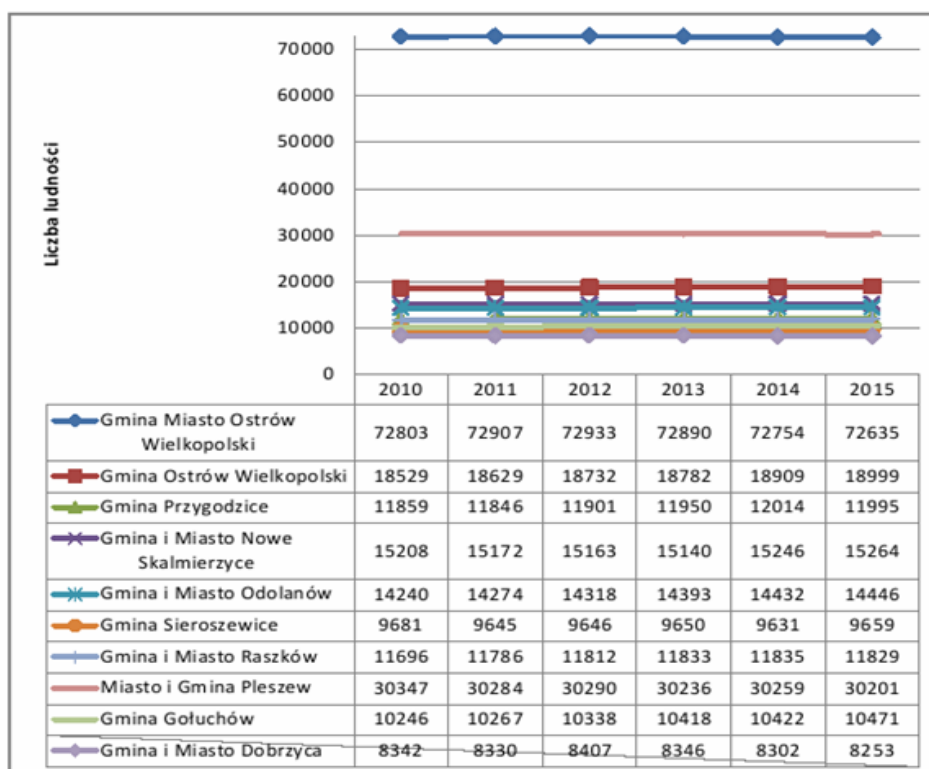
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych



Potrzeby przewozowe mieszkańców opracowanego obszaru są potrzebami wtórnymi, czyli takimi, dzięki którym zaspokaja się potrzeby pierwotne. Wynikają one z konieczności realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się. Zapotrzebowanie na przemieszczanie się za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt na te usługi.

4.1. Podstawowe dane demograficzne

Sytuacja demograficzna obszaru objętego niniejszym planem transportowym dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego jest jednym z czynników wpływających na potrzeby przewozowe. Poniżej przedstawiono podstawowy wskaźnik - zmian liczby ludności na przestrzeni ostatnich sześciu lat.



Wykres 9. Liczba ludności w poszczególnych jednostkach administracyjnych w latach 2010-2015

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

Według stanu na rok 2015 Miasto Ostrów Wielkopolski jest zamieszkiwane przez 72 635 mieszkańców. Po roku 2012, kiedy to Miasto liczyło 72 933 osoby, wartość ta zaczęła sukcesywnie maleć doprowadzając do spadku liczby ludności o niemal 300 osób w ciągu 3 lat. W ogólnym rozrachunku pomiędzy 2010 a 2015 rokiem, oprócz Miasta Ostrowa Wielkopolskiego, 3 gminy zanotowały spadek liczby ludności: Dobrzyca (89), Sieroszewice (22) i Pleszew (146). Największy przyrost odnotowano w gminie wiejskiej Ostrów Wielkopolski - populacja zwiększyła się o 470 osób.

Poniżej przedstawiono tabelę gęstości zaludnienia. Najgęściej zaludnionym obszarem w powiecie jest Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski, wśród pozostałych gmin najwyższe zagęszczenie występuje w Gminie i Mieście Pleszew, Gminie i Mieście Nowe Skalmierzyce oraz Gminie i Mieście Odolanów. Najmniejsze zagęszczenie ma miejsce w Sieroszewicach. W celach porównawczych w tabeli przedstawiono także gęstość zaludnienia w powiecie województwie i kraju. Porównując wskaźnik dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego w roku 2015 do danych powiatu (139), województwa (118) i Polski (123), zdecydowanie widać ponad dziesięciokrotnie wyższe zagęszczenie. Analogicznie sytuacja wygląda w stosunku do wskaźników pozostałych gmin.

Tabela 5. Porównanie gęstości zaludnienia [os/km²] na opracowywanym obszarze w roku 2015

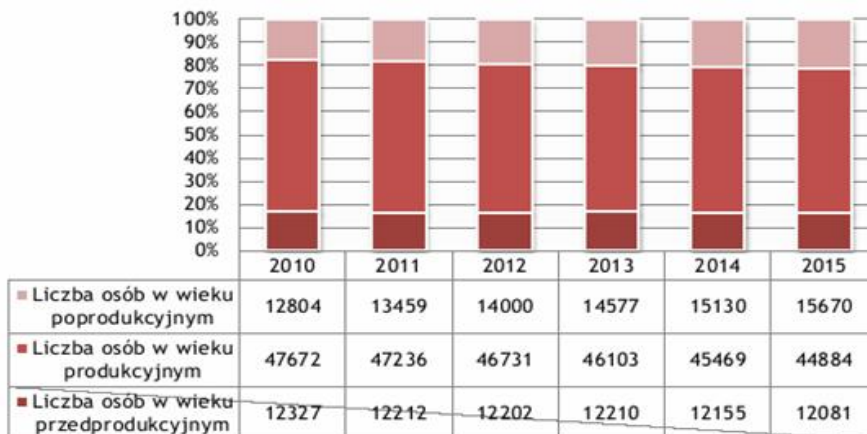
Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski	1734
Gmina Ostrów Wielkopolski	91
Gmina Przygodzice	73
Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce	122
Gmina i Miasto Odolanów	106
Gmina Sieroszewice	59
Gmina i Miasto Raszków	88
Gmina i Miasto Pleszew	167
Gmina Gołuchów	77
Gmina i Miasto Dobrzyca	71
Powiat ostrowski	139
Województwo wielkopolskie	118
Polska	123

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

Na kolejnym wykresie przedstawiono strukturę funkcjonalną mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego. Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne w wieku:

- przedprodukcyjnym - przedział wiekowy 0-17 lat,
- produkcyjnym - przedziały 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lat (mężczyźni),

- poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).



Wykres 10. Struktura funkcjonalna mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

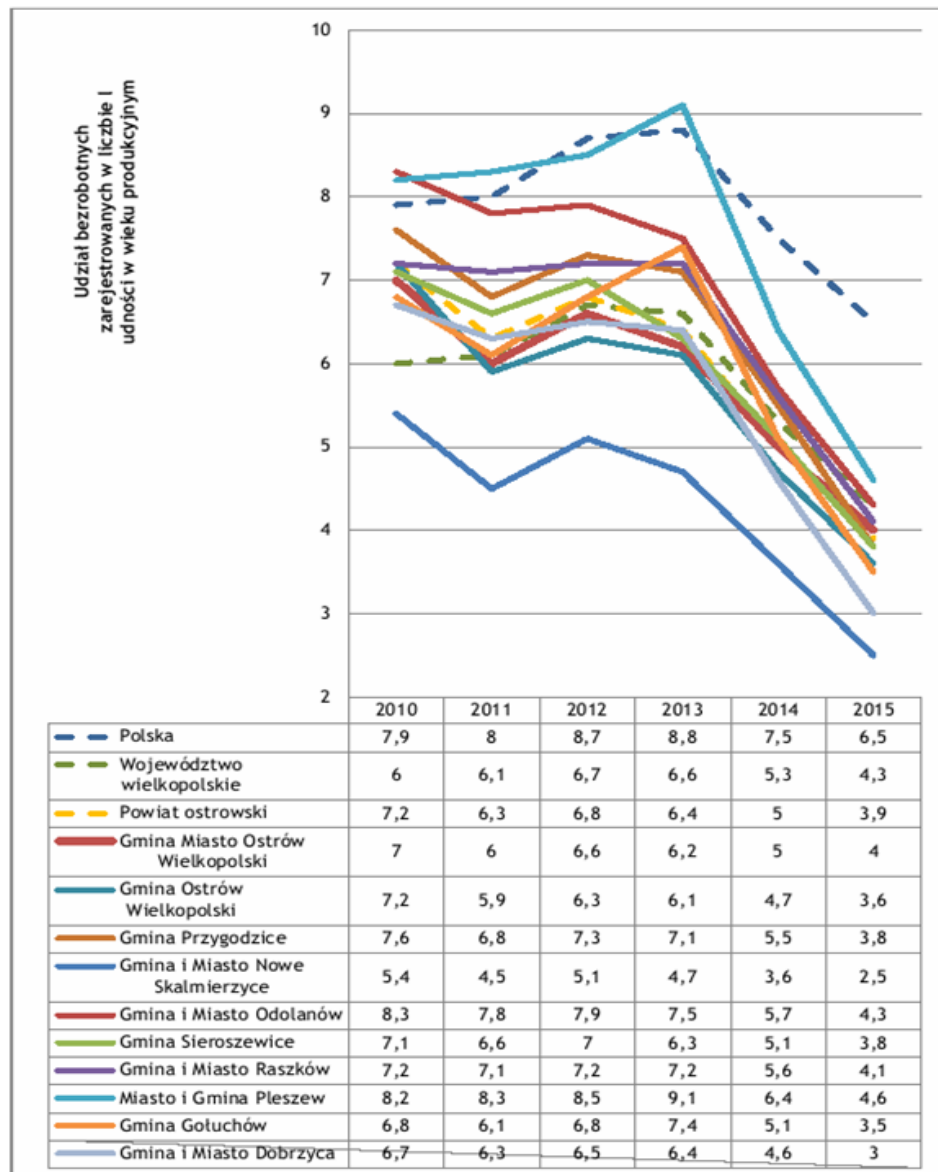
Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Ma ono miejsce również w Ostrowie Wielkopolskim. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym regularnie spada na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. W konsekwencji zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się rozkład podróży w godzinach szczytu i poza nim.

Kolejny wykres przedstawia sytuację bezrobocia na podstawie wskaźnika udziału bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym. Porównując dane dla gmin, powiatu, województwa i kraju, uwidacznia się między tymi krzywymi podobieństwo. Sytuacja dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego zmieniała się niejednokrotnie, aczkolwiek przez większość lat była to wartość niższa od większości pozostałych jednostek.

Gminą o najniższym wskaźniku są Nowe Skalmierzyce, które w 2015 roku osiągnęły skrajną wartość 2,5. Przez cały okres porównawczy jej wartości znacznie odbiegają od reszty. Z kolei najgorsza sytuacja dotknęła gminy Pleszew, która przez długi czas notowała wartości powyżej 8, niemniej stale porównywalne ze średnią krajową; w 2 ostatnich latach zanotowała ona tak duże zmniejszenie się bezrobocia, że niemal

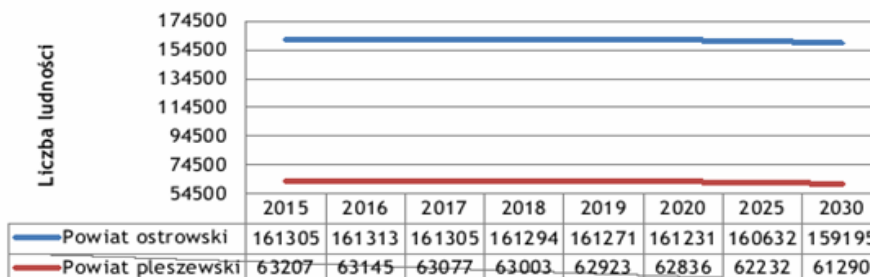
zrównała się z pozostałymi gminami. Dobrą oznaką jest systematyczny spadek wskaźnika dla wszystkich jednostek.



Wykres 11. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

Aby prawidłowo zaplanować sieć komunikacyjną, należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące zmian liczby ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na tej podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu. Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności do 2030 roku (z powodu braku danych w rozbiciu na gminy, na wykresie zaprezentowano dane dla powiatu ostrowskiego i pleszewskiego).



Wykres 12. Prognoza zmiany liczby ludności dla powiatu ostrowskiego i pleszewskiego do roku 2030

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

Zmniejszająca się liczba ludności miasta oraz zmiany jej struktury funkcjonalnej stawiają wyzwania przed polityką transportową.

4.2. Główne generatory ruchu

Do największych generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie opracowywanego obszaru:

- średnie i duże zakłady pracy oraz strefy inwestycyjne,
- urzędy i instytucje publiczne,
- obiekty sportowo-rekreacyjne i kulturalne,
- osiedla mieszkaniowe,
- placówki oświatowe i naukowe,
- inne generatory ruchu, takie jak placówki służby zdrowia.

Determinantą rodzaju odbywanych podróży do poszczególnych generatorów ruchu jest funkcja, jaką te generatory pełnią. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie, natomiast do urzędów, obiektów handlowych czy kulturalnych podróże odbywane są okazjonalnie, nieregularnie.

4.2.1. Jednostki pomocnicze

Miasto Ostrów Wielkopolski jest podzielone na 11 jednostek pomocniczych - osiedli:

- Osiedle Nr 1 - „Śródmieście”,
- Osiedle Nr 2 - „Wenecja”,
- Osiedle Nr 3 - „Krępa”,
- Osiedle Nr 4 - „Jana Pawła II”,
- Osiedle Nr 5 - „Pruślin”,
- Osiedle Nr 6 - „Kamienice Stare”,
- Osiedle Nr 7 - „Zacisze-Zębców”,
- Osiedle Nr 8 - „Odolanowskie”,
- Osiedle Nr 9 - „Nowe Parcele”,
- Osiedle Nr 10 - „Parcele Zacharzewskie”,
- Osiedle Nr 11 - „Powstańców Wielkopolskich”.

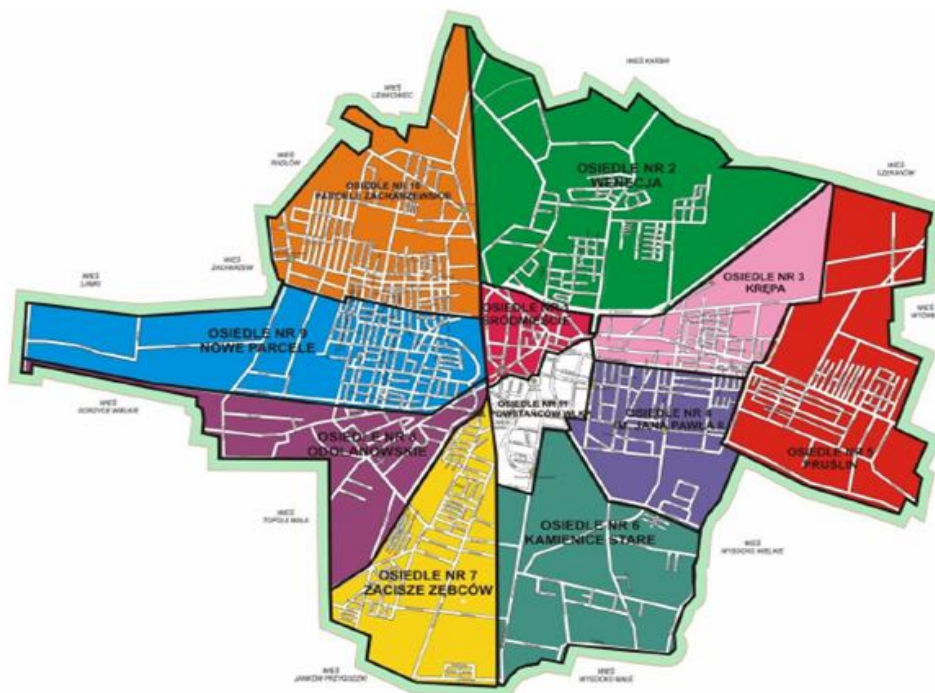
Zabudowa wielorodzinną występuje głównie na obszarze osiedli: Śródmieście (zabudowa pierzejowa - kamienice), Powstańców Wielkopolskich (kamienice oraz bloki mieszkalne), na osiedlu im. Jana Pawła II (głównie tzw. „wielka płyta”) i na Osiedlu Zacisze Zębców. Kilka bloków mieszkalnych zlokalizowanych jest ponadto w prostokącie wytyczonym ulicami: Krotoszyńską, Poznańską i Dembińskiego oraz linią kolejową w kierunku Poznania i Kalisza oraz w okolicach ul. Wojciecha Bąka i ul. Limanowskiego.

Zabudowa przemysłowa zlokalizowana jest w zachodniej części os. Nowe Parcele, północno-zachodniej części os. Kamienice Stare, rejonie ul. Melchiora Wańkowicza położonej w południowo-zachodniej części osiedla Wenecja oraz w os. Parcele Zacharzewskie przy ul. Krotoszyńskiej.

Tereny sportowo-rekreacyjne występują na północy Miasta - osiedle Wenecja ze zbiornikiem Piaski-Szczygliczka oraz we wschodniej części Ostrowa Wielkopolskiego - na terenie osiedla Jana Pawła II.

Na pozostałym obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego, szczególnie na zachód od linii kolejowej Katowice - Ostrów Wielkopolski - Poznań, dominuje skupiona zabudowa jednorodzinna.

Granice osiedli mieszkaniowych są wytyczone wzdłuż linii kolejowych i głównych ciągów komunikacyjnych Miasta Ostrowa Wielkopolskiego. Podział Ostrowa Wielkopolskiego na jednostki pomocnicze został zobrazowany w formie graficznej na poniższej mapie.



Mapa 3. Podział Miasta Ostrowa Wielkopolskiego na osiedla

Źródło: Urząd Miejski w Ostrowie Wielkopolskim

4.2.2. Urzędy i instytucje

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne mające swoje siedziby na terenie opracowywanego obszaru. Wykaz urzędów został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 6. Najważniejsze urzędy i instytucje publiczne na terenie opracowywanego obszaru

L.p.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
Miasto Ostrów Wielkopolski		
1	Urząd Miejski w Ostrowie Wielkopolskim	Al. Powstańców Wielkopolskich 18 63-400 Ostrów Wielkopolski
2	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Limanowskiego 17, 63 - 400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
3	Miejski Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Zamenhofska 2b, 63-400 Ostrów Wielkopolski
4	Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Sądowa 2, 63-400 Ostrów Wielkopolski
5	Powiatowy Urząd Pracy w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Wolności 29a, 63-400 Ostrów Wielkopolski
6	Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Staszica 1 63-400 Ostrów Wielkopolski
7	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Ostrowie Wielkopolskim	al. Słowackiego 1c, 63-400 Ostrów Wielkopolski
8	Prokuratura Okręgowa w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Krotoszyńska 37, 63-400 Ostrów Wielkopolski
9	Starostwo Powiatowe w Ostrowie Wielkopolskim	Al. Powstańców Wielkopolskich 16, 63-400 Ostrów Wielkopolski
10	Komenda Powiatowa Policji	ul. Odolanowska 19, 63-400 Ostrów Wielkopolski
11	Urząd Skarbowy	ul. Chłapowskiego 45, 63-400 Ostrów Wielkopolski
12	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	ul. Wysocka 1b, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Gmina Gołuchów		
1	Urząd Gminy w Gołuchowie	ul. Lipowa 1, 63-322 Gołuchów
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Lipowa 1, 63-322 Gołuchów
Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce		
1	Urząd Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce	ul. Ostrowska 8, 63-460 Nowe Skalmierzyce
2	Miejsko Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Nowych Skalmierzycach	ul. Podkocka 4A, 63-460 Nowe Skalmierzyce
Gmina i Miasto Odolanów		
1	Urząd Gminy i Miasta Odolanów	ul. Rynek 11, 63-430 Odolanów
2	Gminno - Miejskie Centrum Pomocy "Wiara - Nadzieja - Miłość"	ul. Raszkowska 36, 63 - 430 Odolanów
3	Gminno - Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Gimnazjalna 8c, 63-430 Odolanów
Gmina Ostrów Wielkopolski		
1	Urząd Gminy Ostrów Wielkopolski	Al. Powstańców Wielkopolskich 12, 63-400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
2	Gminy Ośrodek Pomocy Społecznej	Rynek 36, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Miasto i Gmina Pleszew		
1	Urząd Miasta i Gminy Pleszew	ul. Rynek 1, 63-300 Pleszew
2	Miejsko Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Pleszewie	ul. Targowa 1, 63-300 Pleszew
3	Środowiskowy Dom Samopomocy w Pleszewie	ul. K. Wielkiego 7, 63-300 Pleszew
4	Starostwo Powiatowe w Pleszewie	ul. Poznańska, 79 63-300 Pleszew
5	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Wyspiańskiego 6, 63-300 Pleszew
6	Zarząd Dróg Powiatowych	ul. Gen. Hallera 54, 63-300 Pleszew
7	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Kazimierz Wielkiego 7A, 63 -300 Pleszew
8	Dom Pomocy Społecznej w Pleszewie	Pl. Wolności im. Jana Pawła II nr 5, 63-300 Pleszew
9	Komenda Powiatowa Policji w Pleszewie	ul. Kochanowskiego 6, 63-300 Pleszew
10	Sąd Rejonowy w Pleszewie	ul. Malińska 21, 63-300 Pleszew
11	Prokuratura Rejonowa w Pleszewie	Plac Kościelny 1, 63-300 Pleszew
Gmina Przygodzice		
1	Urząd Gminy Przygodzice	Pl. Powstańców Wlkp. 2, 63-421 Przygodzice
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Przygodzicach	ul. Wrocławska 50, 63-421 Przygodzice
Gmina i Miasto Raszków		
1	Urząd Gminy i Miasta Raszków	ul. Rynek 32, 63-440 Raszków
2	Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Raszkowie	Przybystawice 42, 63-440 Raszków
Gmina Sieroszewice		
1	Urząd Gminy Sieroszewice	ul. Ostrowska 65, 63-405 Sieroszewice
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Sieroszewicach	ul. Ostrowska 93, 63-405 Sieroszewice
Gmina i Miasto Dobrzyca		
1	Urząd Miejski Gminy Dobrzyca	Rynek 14, 63-330 Dobrzyca
2	Posterunek Policji w Dobrzycy	ul. Cmentarna 3, 63-330 Dobrzyca
3	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Rynek 14, 63-330 Dobrzyca
4	Środowiskowy Dom Samopomocy w Fabianowie	ul. Przemysłowa 4B, 63-330 Dobrzyca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych urzędów gmin

4.2.3. Placówki oświatowe i naukowe

Komunikacja zbiorowa jest bardzo istotna dla uczniów szkół, ponieważ Ci nie mają możliwości samodzielnego podróżowania własnym samochodem i w dużej części są zdani jedynie na transport publiczny.

Tabela 7. Najważniejsze placówki oświatowe na terenie opracowywanego obszaru

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Ostrów Wielkopolski		
1	Żłobek Miejski	ul. Jankowskiego 10a, 63-400 Ostrów Wielkopolski
2	Niepubliczny Żłobek "Sowy i Sówki"	ul. Kasprzaka 4, 63-400 Ostrów Wielkopolski
3	Żłobek Niepubliczny „NASZ DOMEK”	ul. Wańkowicza 42, 63-400 Ostrów Wielkopolski
4	Żłobek Niepubliczny, "Pierwsze Kroczi"	ul. Wrocławska 34a, 63-400 Ostrów Wielkopolski
5	Przedszkole Nr 1 prowadzone przez Stowarzyszenie „Krępanie”	ul. Prof. Kaliny 2, 63-400 Ostrów Wielkopolski
6	Przedszkole Nr 2	ul. Staroprzygodzka 112 a, 63-400 Ostrów Wielkopolski
7	Przedszkole Nr 3	ul. Jankowskiego 10a, 63-400 Ostrów Wielkopolski
8	Przedszkole Nr 6	ul. Zamenhofa 9, 63-400 Ostrów Wielkopolski
9	Przedszkole Nr 7	ul. Piastowska 21, 63-400 Ostrów Wielkopolski
10	Przedszkole Nr 8	Al. Słowackiego 4, 63-400 Ostrów Wielkopolski
11	Przedszkole Nr 9	ul. Jana Brzechwy 2, 63-400 Ostrów Wielkopolski
12	Przedszkole Nr 10	ul. Modrzewskiego 4, 63-400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
13	Przedszkole Nr 11	ul. Wolności 8, 63-400 Ostrów Wielkopolski
14	Przedszkole Nr 12	ul. Andersa 15, 63-400 Ostrów Wielkopolski
15	Przedszkole Nr 13	ul. Bema 30, 63-400 Ostrów Wielkopolski
16	Przedszkole Nr 14	ul. Bardowskiego 6, 63-400 Ostrów Wielkopolski
17	Przedszkole Nr 15	ul. Szkolna 26, 63-400 Ostrów Wielkopolski
18	Przedszkole Nr 16	ul. Partyzancka 15b, 63-400 Ostrów Wielkopolski
19	Przedszkole Nr 17	ul.3 Maja 17, 63-400 Ostrów Wielkopolski
20	Przedszkole Sióstr Salezjanek	ul. Ks. Skorupki 56, 63-400 Ostrów Wielkopolski
21	Niepubliczne Przedszkole "Maja"	ul. Rejtana 54, 63-400 Ostrów Wielkopolski
22	Niepubliczne Przedszkole "NASZ DOMEK"	ul. Wańkowicza 42, 63-400 Ostrów Wielkopolski
23	Niepubliczne Przedszkole "Sowy i Sówki"	ul. Kasprzaka 4, 63-400 Ostrów Wielkopolski
24	Niepubliczny Punkt Przedszkolny "Smerfiki"	ul. Królowej Jadwigi 3, 63-400 Ostrów Wielkopolski
25	Niepubliczne Przedszkole Ogólnodostępne im. Siostry Włodzimiry Wojtczak	ul. Gimnazjalna 13, 63-400 Ostrów Wielkopolski
26	Niepubliczny Punkt Przedszkolny „Wojtuś”	ul. Królowej Jadwigi 22, 63-400 Ostrów Wielkopolski
27	Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Partyzancka 15, 63-400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
28	Szkoła Podstawowa nr 4	ul. Królowej Jadwigi 3, 63-400 Ostrów Wielkopolski
29	Szkoła Podstawowa nr 5	ul. Grabowska 1-3, 63-400 Ostrów Wielkopolski
30	Szkoła Podstawowa nr 6	ul. Staroprzygodzka 112, 63-400 Ostrów Wielkopolski
31	Szkoła Podstawowa nr 7	ul. Bema 30, 63-400 Ostrów Wielkopolski
32	Szkoła Podstawowa nr 9	ul. Asnyka 26, 63-400 Ostrów Wielkopolski
33	Szkoła Podstawowa nr 11	ul. Batorego 2, 63-400 Ostrów Wielkopolski
34	Szkoła Podstawowa nr 13	ul. Świetlicowa 9, 63-400 Ostrów Wielkopolski
35	Szkoła Podstawowa „Edukator”	ul. Tuwima 12, 63-400 Ostrów Wielkopolski
36	Szkoła Podstawowa Sióstr Salezjanek	ul. Al. Słowackiego 33A, 63-400 Ostrów Wielkopolski
37	Polsko-Kanadyjska Szkoła Podstawowa	ul. Kościuszki 21, 63-400 Ostrów Wielkopolski
38	Gimnazjum nr 1	ul. Wrocławska 51, 63-400 Ostrów Wielkopolski
39	Gimnazjum nr 3	ul. Tuwima 12, 63-400 Ostrów Wielkopolski
40	Gimnazjum nr 4	ul. Krotoszyńska 171, 63-400 Ostrów Wielkopolski
41	Gimnazjum im. Papieża Jana Pawła II	ul. Waryńskiego 29, 63-400 Ostrów Wielkopolski
42	Gimnazjum Sióstr Salezjanek	Al. Słowackiego 33A, 63-400 Ostrów Wielkopolski
43	Gimnazjum Polsko-Kanadyjskie	ul. Kościuszki 21, 63-400 Ostrów Wielkopolski
44	I Liceum Ogólnokształcące	ul. Gimnazjalna 9, 63-400 Ostrów Wielkopolski
45	II Liceum Ogólnokształcące im. Władysława Reymonta	ul. Wrocławska 48, 63-400 Ostrów Wielkopolski
46	III Liceum Ogólnokształcące	ul. Wojska Polskiego 17, 63-400 Ostrów Wielkopolski
47	IV Liceum Ogólnokształcące im. Fryderyka Chopina	ul. Wojska Polskiego 17, 63 - 400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
48	Zespół Szkół Budowlano - Energetycznych	ul. Wolności 23, 63-400 Ostrów Wielkopolski
49	Zespół Szkół Ekonomicznych im. J. Gniazdowskiego	ul. Partyzancka 29, 63-400 Ostrów Wielkopolski
50	Zespół Szkół Muzycznych im. Krzysztofa Komedy-Trzcńskiego	Al. Słowackiego 1c, 63-400 Ostrów Wielkopolski
51	Zespół Szkół Specjalnych	ul. Kościuszki 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski
52	Zespół Szkół Technicznych w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Poznańska 43, 63-400 Ostrów Wielkopolski
53	Zespół Szkół Transportowo-Elektrycznych Centrum Kształcenia Ustawicznego	ul. Kazimierza Kantaka 6, 63-400 Ostrów Wielkopolski
54	Zespół Szkół Usługowych w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Wolności 12, 63-400 Ostrów Wielkopolski
55	Spoleczna Akademia Nauk Wydział w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Wroclawska 93a 63-400 Ostrów Wielkopolski
Gmina Gołuchów		
1	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Gołuchowie	ul. Słowackiego 1A, 63-322 Gołuchów
2	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Jedlcu	Jedlec 154, 63-322 Gołuchów
3	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Tursku	Tursko 10, 63-322 Gołuchów
4	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Kucharkach	Kucharki 39, 63-322 Gołuchów
5	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Kucharach	Kuchary 99, 63-322 Gołuchów
6	Zespół Szkół w Kościelnej Wsi	ul. Kaliska 2, 62-811 Kościelna Wieś
7	Gimnazjum w Gołuchowie	ul. Czartoryskich 53, 63-322 Gołuchów
Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce		
1	Szkoła Podstawowa w Biskupicach Ołobocznych	ul. Szkolna 7, 63-460 Nowe Skalmierzyce
2	Szkoła Podstawowa w Kotowiecku	ul. Kaliska 4, 63-460 Nowe Skalmierzyce

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
3	Szkoła Podstawowa im. Powstańców Wielkopolskich w Nowych Skalmierzycach	ul. Okólna 8, 63-460 Nowe Skalmierzyce
4	Zespół Szkół im. Jana Pawła II w Ociężu	ul. Szkolna 56, 63-460 Nowe Skalmierzyce
5	Szkoła Podstawowa im. M. Konopnickiej w Droszewie	Droszew 21, 63-460 Nowe Skalmierzyce
6	Szkoła Podstawowa im. Adama Mickiewicza w Skalmierzycach	ul. Ostrowska 16, 63-460 Nowe Skalmierzyce
7	Szkoła Podstawowa im. Błogosławionego ks. Jana Nepomucena Chrzana w Gostycynie	ul. Gostyczyna 48, 63 - 460 Nowe Skalmierzyce
8	Gimnazjum im. Polskich Noblistów w Nowych Skalmierzycach	ul. Kaliska 52, 63-460 Nowe Skalmierzyce
Gmina i Miasto Odolanów		
1	Zespół Szkół w Odolanowie	Al. Jana Pawła II 1, 63-430 Odolanów
2	Szkoła Podstawowa w Hucie	Huta 63a, 63-430 Odolanów
3	Szkoła Podstawowa w Nabyszycach	Nabyszyce 12, 63-430 Odolanów
4	Szkoła Filialna SP w Nabyszycach w Wierzbnie	ul. Szkolna 4, 65-430 Odolanów
5	Szkoła Filialna SP w Nabyszycach w Gliśnicy	ul. Odolanowska 25, 63-430 Odolanów
6	Szkoła Podstawowa w Uciechowie	ul. Odolanowska 38, 63-430 Odolanów
7	Szkoła Filialna SP w Uciechowie w Raczycach	ul. Odolanowska 82, 63-430 Odolanów
8	Szkoła Podstawowa w Tarchałach Wielkich	ul. Szkolna 69, 63-430 Odolanów
9	Szkoła Filialna SP w Tarchałach Wielkich w Gorzycach Małych	Gorzycy Małe 43, 63-430 Odolanów
10	Szkoła Podstawowa w Garkach	Boników 5, 63-430 Odolanów
11	Szkoła Filialna SP w Garkach w Świecy	ul. Szkolna 5, 63-430 Odolanów
12	Gimnazjum w Świecy	ul. Szkolna 5, 63-430 Odolanów
13	Gimnazjum w Raczycach	ul. Odolanowska 80/82, 63-430 Odolanów

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
14	Gimnazjum w Wierzbnie	ul. Szkolna 4, 65-430 Odolanów
15	Zasadnicza Szkoła Zawodowa	ul. Krotoszyńska 121, 63-430 Odolanów
Gmina Ostrów Wielkopolski		
1	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Topoli Małej	ul. Szkolna 115, 63 - 400 Ostrów Wielkopolski
2	Zespół Szkolno - Przedszkolny we Wtórku	ul. Szkolna 12, 63-400 Ostrów Wielkopolski
3	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Słaborowicach	Słaborowice 8, 63-410 Ostrów Wielkopolski
4	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Wysocku Wielkim	ul. Sadowska 2, 63-410 Ostrów Wielkopolski
5	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Łąkocinach	ul. Szkolna 14, 63-410 Ostrów Wielkopolski
6	Zespół Szkolno - Przedszkolny we Franklinowie	Franklinów 43, 63-410 Ostrów Wielkopolski
7	Szkoła Podstawowa w Daniszynie	Daniszyn 37, 63-410 Ostrów Wielkopolski
8	Szkoła Podstawowa im. Józefa Lipskiego w Szczurach	Szczury 38, 63-410 Ostrów Wielkopolski
9	Zespół Szkół w Gorzycach Wielkich	ul. Szkolna 31 i 31a, 63-410 Ostrów Wielkopolski
10	Zespół Szkół w Lamkach	Lamki 131, 63-400 Ostrów Wielkopolski
11	Zespół Szkół w Lewkowie	ul. Szkolna 6, 63-410 Ostrów Wielkopolski
12	Zespół Szkół w Sobótce	Sobótka 72, 63 - 450 Ostrów Wielkopolski
Miasto i Gmina Pleszew		
1	Zespół Szkół Publicznych Nr 1 w Pleszewie	ul. Szkolna 5, 63-300 Pleszew
2	Zespół Szkół Publicznych Nr 2 w Pleszewie	ul. Ogrodowa 2, 63 - 300 Pleszew
3	Zespół Szkół Publicznych Nr 3 w Pleszewie	ul. Bolesława Krzywoustego 4, 63-300 Pleszew
4	Zespół Szkół Publicznych w Kowalewie	ul. B. Chrobrego 36, 63-300 Pleszew
5	Zespół Szkół Publicznych w Kuczkowie	ul. Parkowa 11, 63-300 Pleszew
6	Zespół Szkół Publicznych w Taczanowie Drugim	Taczanów Drugi 32 C, 63-300 Pleszew

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
7	Zespół Szkół Publicznych w Sowinie Błotnej	Sowina Błotna 30, 63-300 Pleszew
8	Zespół Szkół Publicznych w Lenartowicach	Lenartowice 59, 63-300 Pleszew
9	Liceum i Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Pleszewie	ul. Poznańska 38, 63-300 Pleszew
10	Zespół Szkół Usługowo - Gospodarczych w Pleszewie	ul. Poznańska 36, 63-300 Pleszew
11	Zespół Szkół Technicznych w Pleszewie	ul. Zielona 3, 63-300 Pleszew
12	Zespół Szkół Przyrodniczo-Politechnicznych Centrum Kształcenia Ustawicznego w Marszewie	Marszew 22, 63-300 Pleszew
13	Centrum Kształcenia Praktycznego	ul. Wojska Polskiego 4, 63-300 Pleszew
14	Zespół Placówek Specjalnych w Pleszewie	ul. Osiedlowa 1, 63-300 Pleszew
Gmina Przygodzice		
1	Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Przygodziczkach	Przygodziczki 32, 63-421 Przygodzice
2	Zespół Szkół w Wysocku Małym	ul. Kościelna 22, Wysocko Małe, 63-421 Przygodzice
3	Zespół Szkół Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Przygodzicach	ul. Wysocka 2, 63-421 Przygodzice ul. PTR 7, 63-421 Przygodzice
4	Zespół Szkół w Jankowie Przygodzkim	ul. Szkolna 4, Janków Przygodzki, 63-421 Przygodzice
5	Zespół Szkół w Dębnicy	ul. Ostrowska 140, Dębница, 63 - 421 Przygodzice
6	Zespół Szkół w Czarnymlesie	Czarnylas 150, 63-421 Przygodzice
7	Zespół Szkół w Chynowej	Chynowa 70a, 63-421 Przygodzice
8	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Centrum Kształcenia Ustawicznego	ul. PTR 6, 63-421 Przygodzice
Gmina i Miasto Raszków		
1	Szkoła Podstawowa w Bieganinie	Bieganin 27, 63-440 Raszków
2	Szkoła Podstawowa w Bieganinie Szkoła Filialna w Grudzielcu	Grudzielec 95, 63-440 Raszków
3	Szkoła Podstawowa w Jankowie Zaleśnym	Janków Zaleśny 77, 63-440 Raszków

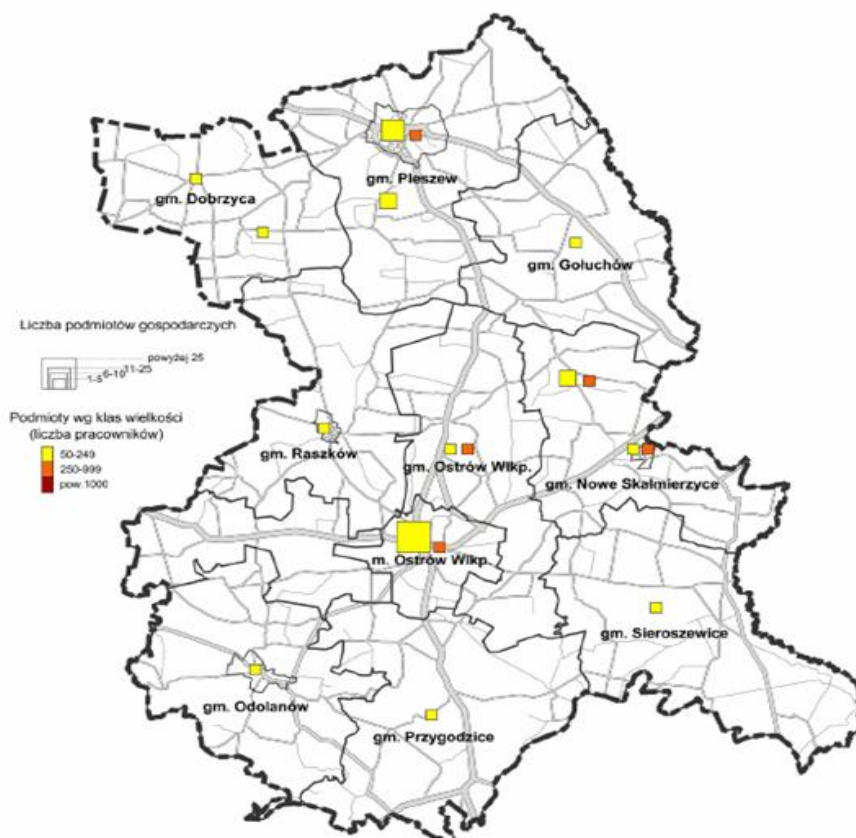
L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
4	Zespół Szkół im. Orła Białego w Korytach	Koryta 66b, 63-440 Raszków
5	Zespół Szkół im. Orła Białego w Korytach Szkoła Filialna w Korytnicy	Korytnica 24, 63-440 Raszków
6	Szkoła Podstawowa w Ligocie	ul. Kaliska 2, 63-440 Raszków
7	Szkoła Podstawowa w Radłowie	ul. Wiejska 52, 63-440 Raszków
8	Szkoła Podstawowa im. Arkadego Fiedlera w Raszkowie z siedzibą w Pogrzebówie	Pogrzebów 1A, 63-440 Raszków
9	Gimnazjum im. Armii Krajowej w Raszkowie z siedzibą w Pogrzebówie	Pogrzebów 1A, 63-440 Raszków
Gmina Sieroszewice		
1	Szkoła Podstawowa w Masanowie	ul. Lipowa 40, 63-405 Sieroszewice
2	Szkoła Podstawowa w Parczewie	Parczew, 63-405 Sieroszewice
3	Szkoła Podstawowa w Ołoboku im. ks. Józefa Kuta	ul. Kościelna 16, 63-405 Sieroszewice
4	Szkoła Podstawowa w Rososzycy	ul. Kaliska 3, 63-405 Sieroszewice
5	Szkoła Podstawowa im. Fryderyka Chopina w Strzyżewie	ul. Anny Wiesiołowskiej 1, 63-405 Sieroszewice
6	Szkoła Podstawowa w Zamościu	Zamość 14, 63-520 Grabów nad Prosną
7	Zespół Szkół w Sieroszewicach	ul. Szkolna 9, 63-405 Sieroszewice
8	Zespół Szkół w Wielowisi	ul. Grabowska 2, 63-405 Sieroszewice
Gmina i Miasto Dobrzyca		
1	Publiczne Gimnazjum w Dobrzycy	ul. Szkolna 4, 63-330 Dobrzyca
2	Zespół Szkół Publicznych w Dobrzycy	ul. Szkolna 4a, 63-330 Dobrzyca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych urzędów gmin

4.2.4. Średnie i duże zakłady pracy

Na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego oraz gmin, z którymi zostaną podpisane porozumienia zlokalizowane są zarówno średniej wielkości, jak i duże zakłady pracy. Najwięcej jest zakładów małych, które zatrudniają nie więcej niż 9 osób - w sumie,

na całym obszarze jest 19567 takich podmiotów. Najwięcej z nich (8732) znajduje się w Mieście Ostrowie Wielkopolskim. W żadnej z jednostek nie wyróżniono bardzo dużych zakładów pracy zatrudniających ponad 999 pracowników. Sumarycznie, największy ruch związany z dojazdem do pracy generuje Miasto Ostrow Wielkopolski. Kolejno są to Pleszew (3225 wszystkich podmiotów) i gmina Ostrow Wielkopolski (1653). Warto wskazać jako silny generator ruchu także Nowe Skalmierzyce, na terenie których znajdują się 2 duże zakłady (zatrudniające 250-999 pracowników).



4.2.1. Obiekty sportowo-rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne, które generują przewozy o charakterze incydentalnym.

Do najważniejszych obiektów kulturalnych oraz sportowo-rekreacyjnych zaliczyć można te, które zestawione są wraz z lokalizacjami w poniższej tabeli.

Tabela 8. Najważniejsze obiekty kulturalne, sportowe i rekreacyjne na terenie opracowywanego obszaru

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
Miasto Ostrów Wielkopolski		
1	Muzeum Miasta Ostrowa Wielkopolskiego	Ratusz - Rynek
2	Ostrowskie Centrum Kultury	ul. Wolności 2, 63-400 Ostrów Wielkopolski
3	Forum Synagoga	ul. Raszkowska 21, 63-400 Ostrów Wielkopolski
4	Biblioteka Publiczna im. Stefana Rowińskiego	ul. Wolności 2, 63-400 Ostrów Wielkopolski
5	Kino „Komeda”	Aleja Powstańców Wielkopolskich 22, 63-400 Ostrów Wielkopolski
6	Ostrowskie Studio Tańca	ul. Kolejowa 21, 63-400 Ostrów Wielkopolski
7	Galeria Sztuki Współczesnej	ul. Królowej Jadwigi 10, 63-400 Ostrów Wielkopolski
8	Galeria 33	ul. Wiosny Ludów 17, 63-400 Ostrów Wielkopolski
9	Pracownia Artystyczna "Unikat" Agnieszka Lisiak "Skórka"	ul. Królowej Jadwigi 40, 63-400 Ostrów Wielkopolski
10	Galeria Autorska Gaworzewski	Al. J. Słowackiego 17, 63-400 Ostrów Wielkopolski
11	Młodzieżowy Dom Kultury	ul. Wolności 10, 63-400 Ostrów Wielkopolski
12	Stadion Miejski w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Piłsudskiego 64, 63-400 Ostrów Wielkopolski
13	Klub Sportowy Stal	ul. Kusocińskiego 1, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Gmina Gołuchów		
1	Ośrodek Kultury Leśnej Lasów Państwowych. Muzeum Leśnictwa	ul. Działyńskich 2, 63-322 Gołuchów
2	Gołuchowski Ośrodek Turystyki i Sportu	ul. Leśna 1, 63-322 Gołuchów

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
3	Zamek w Gotuchowie - Oddział Muzeum Narodowego w Poznaniu	ul. Działyńskich 1, 63-322 Gotuchów
Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce		
1	Stadion Miejsko-Gminny z halą sportową	Mostowa 1A, 63-460 Nowe Skalmierzyce
2	Biblioteka Publiczna Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce	ul. 3 Maja 32, 63-460 Nowe Skalmierzyce
Gmina i Miasto Odolanów		
1	Biblioteka Publiczna Gminy i Miasta Odolanów im. Ks. Antoniego Ludwiczaka	ul. Aleja Jana Pawła II, 63-430 Odolanów
2	Odolanowski Dom Kultury	ul. Bartosza 7, 63-430 Odolanów
3	Stadion Miejski	ul. Franciszka Sójki, 63-430 Odolanów
Gmina Ostrów Wielkopolski		
1	Gminny Ośrodek Kultury w Ostrowie Wielkopolskim zs. w Wysocku Wielkim	ul. Kościelna 52, 63 - 400 Ostrów Wielkopolski
2	Gminna Biblioteka Publiczna	Gorzyce Wielkie, ul. Piaskowa 3, 63-410 Ostrów Wielkopolski
Miasto i Gmina Pleszew		
1	Kino Hel	ul. Poznańska 36, 63-300 Pleszew
2	Pleszewski Dom Kultury	ul. Bogusza 1, 63-300 Pleszew
3	Park Wodny „Planty”	ul. Sportowa 4, 63-300 Pleszew
4	Stadion Miejski w Pleszewie	ul. Al. Mickiewicza 6, 63-300 Pleszew
5	Muzeum Regionalne w Pleszewie	ul. Poznańska 34, 63-300 Pleszew
Gmina Przygodzice		
1	Gminny Ośrodek Kultury w Przygodzicach	ul. Wrocławska 52, 63-421 Przygodzice
2	Biblioteka Publiczna Gminy Przygodzice im. Gustawa Bojanowskiego	ul. Wrocławska 52, 63-421 Przygodzice
Gmina i Miasto Raszków		
1	Raszkowska Biblioteka Publiczna im. Adama Mickiewicza	ul. Koźmińska 8, 63-440 Raszków
Gmina Sieroszewice		
1	Gminny Ośrodek Kultury	ul. Ostrowska 49, 63-405 Sieroszewice
2	Gminna Biblioteka Publiczna	ul. Ostrowska 49, 63-405 Sieroszewice
Gmina i Miasto Dobrzyca		
1	Gminne Centrum Kultury	ul. Koźmińska 10, 63-330 Dobrzyca

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
2	Muzeum Ziemiaństwa w Dobrzycy	ul. Pleszewska 5 A, 63 - 330 Dobrzyca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych urzędów gmin

4.2.2. Inne generatory ruchu

Do pozostałych generatorów ruchu zaliczyć należy placówki służby zdrowia, kościoły oraz cmentarze. Poniższa tabela zawiera najważniejsze placówki służby zdrowia, kolejna kościoły, a ostatnia cmentarze.

Tabela 9. Najważniejsze placówki służby zdrowia na terenie opracowywanego obszaru

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski		
1	Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Ostrowie Wielkopolskim	ul. Limanowskiego 20/22, 63-400 Ostrów Wielkopolski
2	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDICOR S.C	ul. Wrocławska 28, 63-400 Ostrów Wielkopolski
3	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Specjalistów Okulistów "OKO" S.C.	ul. Lotnicza 24, 63-400 Ostrów Wielkopolski
4	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Zespół Lekarzy Specjalistów "Dermatologia i Wenerologia"	ul. Wrocławska 28, 63-400 Ostrów Wielkopolski
5	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Zespół Lekarzy Specjalistów "MEDICUS"	ul. Kościuszki 44, 63-400 Ostrów Wielkopolski
6	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej WAMED	ul. Ledóchowskiego 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski
7	Specjalistyczny Zakład Opieki Medycznej FAMILIA MEDICA	ul. Kościuszki 15, 63-400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
8	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "BAKRA"	ul. Limanowskiego 25, 63-400 Ostrów Wielkopolski
9	Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska Wiesława Fischer	ul. Śmigielskiego 20, 63-400 Ostrów Wielkopolski
10	Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska Lek. Med. Violetta Balicka	ul. Śmigielskiego 20, 63-400 Ostrów Wielkopolski
11	Bożena Sobczak	ul. Chłapowskiego 55, 63-400 Ostrów Wielkopolski
12	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej - "TRAUMA"	ul. Lotnicza 24, 63-400 Ostrów Wielkopolski
13	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Chorób Narządu Ruchu ORTOPEDICUS	ul. Śmigielskiego 20, 63-400 Ostrów Wielkopolski
14	Ośrodek Leczenia Kompleksowego	ul. Wrocławska 81, 63-400 Ostrów Wielkopolski
15	FRESENIUS NEPHROCARE POLSKA Spółka Z Ograniczoną Odpowiedzialnością	ul. Limanowskiego 20/22, 63-400 Ostrów Wielkopolski
16	Centrum Logopedii, Uzależnień I Mediacji Sądowych. Edukacja, Profilaktyka, Terapia - J.Z. Szeliga S.C.	ul. Dembińskiego 20, 63-400 Ostrów Wielkopolski
17	Gabinet Lekarski Chirurgiczny	ul. Śmigielskiego 20, 63-400 Ostrów Wielkopolski
18	Niepubliczny Specjalistyczny ZOZ "FEMINA"	ul. Ledóchowskiego 177, 63-400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
19	Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej Poradnia Lekarzy Specjalistów "JANTAR"	ul. Piłsudskiego 7A, 63-400 Ostrów Wielkopolski
20	Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ARKA"	ul. Dembińskiego 20/5, 63-400 Ostrów Wielkopolski
21	Beata Asankowicz-Bargiel i Partnerzy, Lekarze - Spółka Partnerska	ul. Limanowskiego 20/22, 63-400 Ostrów Wielkopolski
22	Centrum Medyczne ORT-MEDICA	ul. Brzozowa 7, 63-400 Ostrów Wielkopolski
23	S.Z.O.Z. Kompleksowa Terapia	ul. Okólna 11, 63-400 Ostrów Wielkopolski
24	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej -Zespół Lekarzy Specjalistów "MEDICUS"	ul. Kościuszki 44, 63-400 Ostrów Wielkopolski
25	Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska -Anna Kupczyk	ul. Kręta 11, 63-400 Ostrów Wielkopolski
26	Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska K. Jędroch - Mroczek	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 41, 63-400 Ostrów Wielkopolski
27	Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska Małgorzata Stasiak	ul. Limanowskiego 10, 63-400 Ostrów Wielkopolski
28	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej WAMED	ul. Ledóchowskiego 5, 63-400 Ostrów Wielkopolski
29	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej WAMED	ul. Prosta 16, 63-400 Ostrów Wielkopolski
30	Ośrodek Leczenia Kompleksowego	ul. Wrocławska 81, 63-400 Ostrów Wielkopolski

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
31	Specjalistyczny Zakład Opieki MEDYCZNEJ FAMILIA MEDICA	ul. Kościuszki 15, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Gmina Gotuchów		
1	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "DLA ZDROWIA"- Janusz Liberski	Ul. Mickiewicza 1, 63-322 Gotuchów
2	Niepubliczny Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej ESKULAP	Ul. Mickiewicza 1, 63-322 Gotuchów
Gmina i Miasto Odolanów		
1	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDICOR S.C	ul. Gimnazjalna 6, 63-430 Odolanów
2	Prywatny Gabinet Okulistyczny Ludmiła Liwińska	ul. Ks. Piszczygłowy 3, 63-430 Odolanów
3	ART-MEDICA Paweł Lewiński	ul. Gimnazjalna 6, 63-430 Odolanów
Gmina Ostrów Wielkopolski		
1	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Stomatologia - NOWAK	ul. Północna 12, 63-410 Gorzyce Wielkie
2	Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska Lek. Stom. Sławomir Rogalski	Sobótka 82, 63-450 Sobótka
3	Niepubliczny Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej „SANUS”	Lewków, ul. Szkolna 4, 63-410 Ostrów Wielkopolski
4	Gabinet Lekarza Rodzinnego Marian Błaszczak	Daniszyn 127, 63-410 Ostrów Wielkopolski
5	Podstawowa Opieka Zdrowotna	Sobótka 82, 63-450 Sobótka

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
6	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Poldental Stomatologia Ortodoncja	Wtórek, ul. Ostrowska 62, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Gmina i Miasto Pleszew		
1	Pleszewskie Centrum Medyczne w Pleszewie	ul. Poznańska 125A, 63-300 Pleszew
2	NZOZ Leszczyński Spółka Jawna Poradnia Pleszew	ul. Poznańska 58, 63-300 Pleszew
3	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ZDROWIE" Przychodnia Zespołu Lekarza Rodzinnego	ul. Szpitalna 21, 63-300 Pleszew
4	Niepubliczny Zakład Podstawowej i Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej	ul. Garncarska 1c, 63-300 Pleszew
5	Ośrodek Leczenia Kompleksowego NZOZ Podstawowej i Specjalistycznej Opieki Ambulatoryjnej "VITAMED"	ul. Jana III Sobieskiego 34, 63-300 Pleszew
6	Przychodnia Podstawowej Opieki Zdrowotnej Monika Matyjaszczyk	ul. Poznańska 58, 63-300 Pleszew
7	Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Usług Medycznych Horoszkiewicz	ul. Wyspiańskiego 8, 63-300 Pleszew
8	Zakład Pielęgnacyjno-Opiekuńczy im. św. Józefa	ul. Edmunda Bojanowskiego 1, 63-300 Pleszew
Gmina i Miasto Raszków		
1	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDICOR S.C	ul. Koźmińska 20, 63-440 Raszków

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
2	Indywidualna Praktyka Lekarska Martena Juszcak	ul. Korczaka 2, 63-440 Raszków
3	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej WAMED	ul. Polna 11, 63-440 Raszków
Gmina Sieroszewice		
1	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, Zespół Lekarzy Rodzinnych s. c. „OŚRODEK ZDROWIA”	ul. Ostrowska 61, 63-405 Sieroszewice
2	Niepubliczny Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej i Poradnie Specjalistyczne - Aldona Baszyńska - Nawrocka	Wielowieś, ul. Słoneczna 6, 63-405 Sieroszewice
3	Przychodnia Lekarza Rodzinnego -Strzyżew	Strzyżew, ul. Kolonia 53A, 63-405 Sieroszewice
4	Przychodnia Lekarza Rodzinnego -Sieroszewice	ul. Ostrowska 34A, 63-405 Sieroszewice
Gmina i Miasto Dobrzyca		
1	Niepubliczny Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej "IZAMED" Ośrodek Zdrowia	ul. Nowa 12, 63-330 Dobrzyca
2	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Podstawowej i Specjalistycznej "Cor-Medicus" Mariola i Wiesław Kownacy Ośrodek Zdrowia	ul. Nowa 12, 63-330 Dobrzyca
Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce		
1	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Podkocka 3, 63-460 Nowe Skalmierzyce
Gmina Przygodzice		
1	Przychodnia Lekarska Magdański Sp.j.	Kasztanowa 5, 63-421 Przygodzice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych urzędów gmin

Tabela 10. Najważniejsze kościoły na terenie opracowywanego obszaru

L.p.	Nazwa kościoła	Adres kościoła
Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski		
1	Parafia Rzymskokatolicka Św. Antoniego	ul. Raszkowska 39, 63-400 Ostrów Wielkopolski
2	Parafia Rzymskokatolicka Św. Stanisława Biskupa	ul. Ledóchowskiego 2, 63-400 Ostrów Wielkopolski
3	Parafia Rzymskokatolicka Najświętszego Zbawiciela	ul. Wybickiego 67, 63-400 Ostrów Wielkopolski
4	Parafia Rzymskokatolicka NMP Królowej Polski	ul. Królowej Jadwigi 7, 63-400 Ostrów Wielkopolski
5	Parafia Rzymskokatolicka Świętego Pawła	ul. Paderewskiego 37, 63-400 Ostrów Wielkopolski
6	Parafia Rzymskokatolicka Miłosierdzia Bożego	ul. Limanowskiego 40, 63-400 Ostrów Wielkopolski
7	Parafia Rzymskokatolicka Św. Ducha	ul. Różana 26, 63-400 Ostrów Wielkopolski
8	Parafia Rzymskokatolicka Matki Boskiej Częstochowskiej	ul. Staroprzygodzka 99, 63-400 Ostrów Wielkopolski
9	Parafia Rzymskokatolicka Św. Rodziny	ul. Grabowska 212, 63-400 Ostrów Wielkopolski
10	Parafia Rzymskokatolicka Matki Bożej Fatimskiej	ul. Kręta 54, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Gmina Gotuchów		
1	Parafia NMP Wniebowziętej	ul. Jana Pawła II 1, 63-322 Gotuchów
2	Parafia św. Floriana	Jedlec 59, 63-322 Gotuchów
3	Parafia Świętej Trójcy	Kucharki 42, 63-322 Gotuchów
4	Parafia św. Bartłomieja Apostoła	Kuchary 65, 63-322 Gotuchów
5	Parafia św. Andrzeja Apostoła	Tursko 7, 63-32 Gotuchów
6	Parafia św. Wawrzyńca	ul. Kościelna 4, 62-811 Kościelna Wieś
Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce		
1	Parafia Wszystkich Świętych	Droszew 8, 63-460 Nowe Skalmierzyce

L.p.	Nazwa kościoła	Adres kościoła
2	Parafia św. Bartłomieja Apostoła	Biskupice Ołoboczne, ul. Ostrowska 11, 63-460 Nowe Skalmierzyce
3	Parafia św. Mikołaja Biskupa	Gostyczyna 54, 63-407 Gostyczyna
4	Parafia Bożego Ciała	ul. Kaliska 43, 63-460 Nowe Skalmierzyce
5	Parafia Narodzenia NMP	Ociąż, ul. Kościelna 17, 63-460 Nowe Skalmierzyce
6	Parafia św. Katarzyny Aleksandryjskiej	Skalmierzyce, ul. Ostrowska 1, 63-460 Nowe Skalmierzyce
Gmina i Miasto Odolanów		
1	Parafia św. Judy Tadeusza	Garki 16a, 63-430 Odolanów
2	Parafia św. Barbary	Pl. Św. Barbary 9, 63-430 Odolanów
3	Parafia św. Marcina	ul. Rynek 9, 63-430 Odolanów
4	Parafia NMP Królowej Korony Polskiej	Wierzбно, ul. Kościelna 23, 63-430 Odolanów
5	Parafia Podwyższenia Krzyża Świętego	Uciechów, ul. Kościelna 2, 63-430 Odolanów
Gmina Ostrów Wielkopolski		
1	Parafia Narodzenia NMP	Sobótka 89, 63-410 Ostrów Wlkp.
2	Parafia NMP Matki Kościoła	Łąkociny, ul. Raszkowska 21, 63-410 Ostrów Wlkp.
3	Parafia Chrystusa Króla	Sadowie 52, 63-400 Ostrów Wlkp.
4	Parafia Podwyższenia Krzyża Świętego	Wysocko Wielkie, ul. Kościelna 1, 63-400 Ostrów Wlkp.
5	Parafia Najświętszego Serca Pana Jezusa	Gorzyce Wielkie, ul. Piaskowa 1, 63-410 Ostrów Wlkp.
6	Parafia św. Mateusza	Górzno 1, 63-441 Biniew
7	Parafia św. Wojciecha	Lewków, Pl. Floriana 10, 63-410 Ostrów Wlkp.
8	Parafia św. Michała Archanioła	Szczury 8, 63-410 Ostrów Wielkopolski
Miasto i Gmina Pleszew		
1	Parafia św. Mikołaja	Grodzisko n/Prosną 51, 63-300 Pleszew

L.p.	Nazwa kościoła	Adres kościoła
2	Parafia Rozesłania Świętych Apostołów	Brzezie, ul. Kościelna 1, 63-300 Pleszew
3	Parafia św. Bartłomieja Apostoła	Kowalew, ul. Kościelna 12, 63-300 Pleszew
4	Parafia św. Marcina	Kuczków, ul. Parkowa 2, 63-300 Pleszew
5	Parafia Wniebowzięcia NMP	Lenartowice 9, 63-300 Pleszew
6	Parafia Najświętszego Zbawiciela	Al. Wojska Polskiego 3, 63-300 Pleszew
7	Parafia Ścięcia Świętego Jana Chrzciciela	Plac Kościelny 5, 63-300 Pleszew
8	Parafia św. Floriana	ul. Kopernika 4, 63-300 Pleszew
9	Parafia Zwiastowania NMP i św. Michała Archanioła	Sowina 9, 63-300 Pleszew
Gmina Przygodzice		
1	Parafia św. Józefa	Janków Przygodzki, ul. Szkolna 1, 63-421 Przygodzice
2	Parafia Matki Bożej Nieustającej Pomocy	ul. Szkolna 1, 63-421 Przygodzice
3	Parafia św. Wawrzyńca	Chynowa 72, 63-421 Przygodzice
4	Parafia Najświętszego Serca Pana Jezusa	Czarnylas, ul. Ostrowska 123, 63-421 Przygodzice
5	Parafia Matki Boskiej Częstochowskiej	Dębница, ul. Ostrowska 80, 63-421 Przygodzice
Gmina i Miasto Raszków		
1	Parafia św. Mikołaja i MB Szkaplerznej	Koryta 53, 63-440 Raszków
2	Parafia św. Wojciecha	Janków Zalesny 6, 63-440 Raszków
3	Parafia św. Katarzyny Aleksandryjskiej	Przybysławice 64, 63-440 Raszków
4	Parafia Podwyższenia Krzyża Świętego	ul. Kościelna 4, 63-440 Raszków
5	Parafia Zwiastowania Pańskiego	Skrzebowa 1, 63-440 Raszków
Gmina Sieroszewice		
1	Parafia św. Wawrzyńca	Wielowieś Klasztorna, ul. Grabowska 16, 63-405 Sieroszewice

L.p.	Nazwa kościoła	Adres kościoła
2	Parafia Matki Boskiej Częstochowskiej	Latowice, ul. Środkowa 52, 63-405 Sieroszewice
3	Parafia św. Jana Ewangelisty	Ołobok, ul. Kościelna 42, 63-405 Sieroszewice
4	Parafia św. Marka Ewangelisty	ul. Kościelna 11, 63-405 Sieroszewice
Gmina i Miasto Dobrzyca		
1	Parafia św. Tekli	ul. Rynek 6, 63-330 Dobrzyca
2	Parafia św. Barbary	Karmin 25, 63-330 Dobrzyca
3	Parafia NMP Wniebowziętej	Lutynia 23, 63-330 Dobrzyca
4	Parafia św. Marii Magdaleny	Sońnica 89, 63-330 Dobrzyca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

Tabela 11. Najważniejsze cmentarze na terenie opracowywanego obszaru

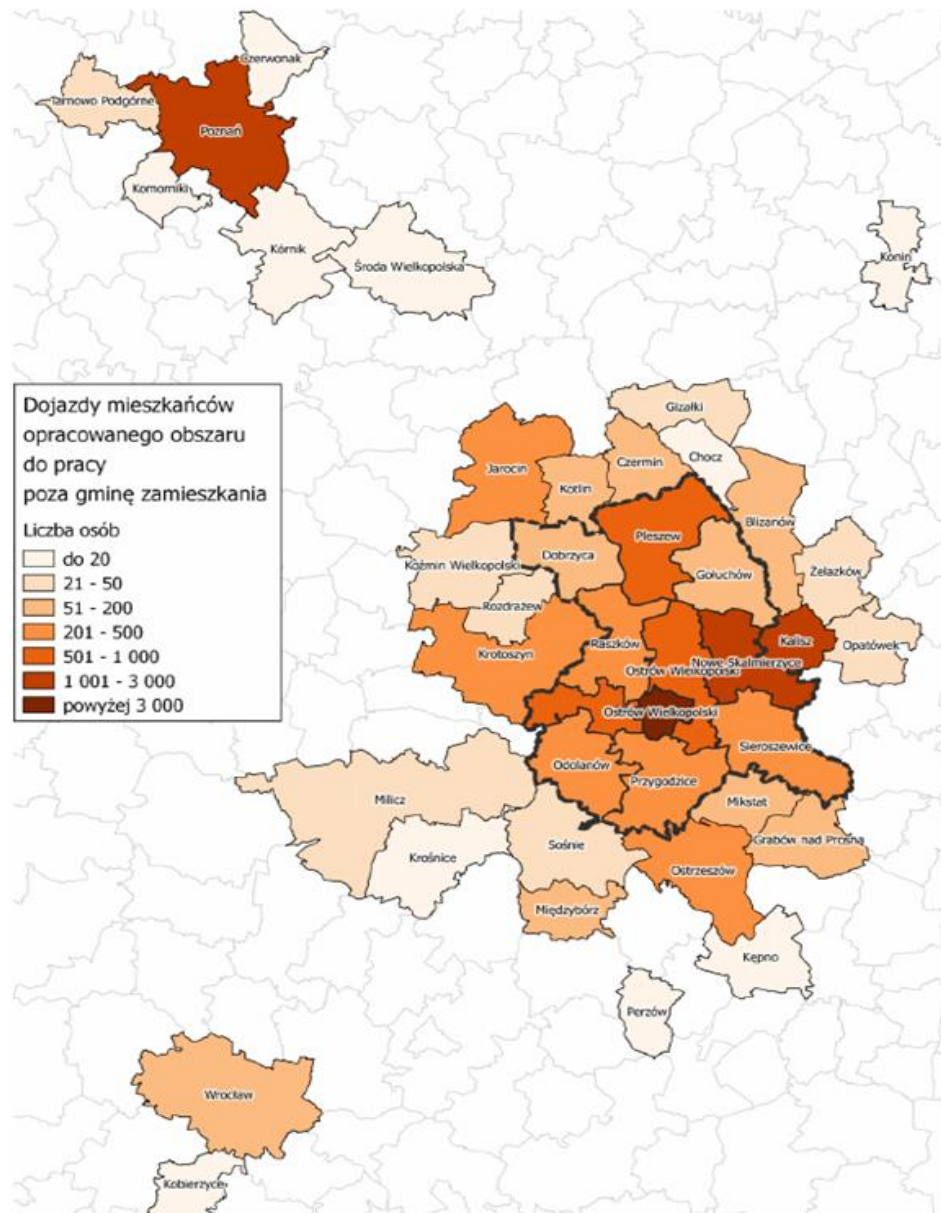
L.p.	Nazwa cmentarza	Adres cmentarza
Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski		
1	Cmentarz Parafialny	ul. Limanowskiego, 63-400 Ostrów Wielkopolski
2	Cmentarz Parafialny	ul. Bema, 63-400 Ostrów Wielkopolski
3	Cmentarz Katolicki (Stary)	Plac Bankowy, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Gmina Przygodzice		
1	Cmentarz Parafialny	ul. Ostrowska 23, 63-421 Janków Przygodzki
2	Cmentarz Parafialny	ul. Szkolna, 63-421 Przygodzice
Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce		
1	Cmentarz Komunalny	ul. Polna, 63-460 Nowe Skalmierzyce
Gmina i Miasto Odolanów		
1	Cmentarz Parafialny	ul. Chwałiszewska, 63-430 Odolanów

L.p.	Nazwa cmentarza	Adres cmentarza
2	Cmentarz Parafialny	pl. św. Barbary 9, 63-430 Odolanów
3	Cmentarz Parafialny	Wierzbno, ul. Kościelna, 63-430 Odolanów
4	Cmentarz Parafialny	Uciechów, ul. Sulmierzycka, 63-430 Odolanów
Gmina Sieroszewice		
1	Cmentarz Parafialny	ul. Kościelna 42, 63-406 Ołobok
2	Cmentarz Parafialny	ul. Ostrowska, 63-405 Rososzyca
Gmina i Miasto Pleszew		
1	Cmentarz Parafialny	ul. Kościelna 2, 63-300 Kuczków
2	Cmentarz Komunalny	ul. Piaski 41, 63 - 300 Pleszew
3	Cmentarz Parafialny	ul. Poznańska 62, 63-300 Pleszew
Gmina i Miasto Dobrzyca		
1	Cmentarz Parafialny	ul. Cmentarna 1, 63-330 Dobrzyca
Gmina Gołuchów		
1	Cmentarz Parafialny	ul. Lipowa 4, 63-322 Gołuchów
Gmina i Miasto Raszków		
1	Cmentarz Katolicki	Przybysławice 64, 63-440 Raszków
2	Cmentarz Katolicki	Janków Zaleśny, 63-440 Raszków
3	Cmentarz Parafialny	Skrzebowa, 63-440 Raszków
Gmina Ostrów Wielkopolski		
1	Cmentarz Katolicki	Sobótka, 63-410 Ostrów Wielkopolski
2	Cmentarz Parafialny	Wysocko Wielkie, ul. Kościelna, 63-400 Ostrów Wielkopolski
3	Cmentarz Parafialny	Gorzyce Wielkie, ul. ks. Tadeusza Korcza, 63-410 Ostrów Wielkopolski

Źródło: opracowanie własne

4.3. Dominujące kierunki przemieszczania

Na kolejnej mapie przedstawiono gminy, które mieszkańcy opracowanego obszaru obierają za miejsce pracy poza miejscem zamieszkania. Mieszkańcy Miasta Ostrowa Wielkopolskiego i gmin, z którymi zostaną podpisane porozumienia międzygminne, pracują w miejscach znacznie oddalonych. Najwięcej osób poza miejsce zamieszkania dojeżdża do pracy do Miasta Ostrowa Wielkopolskiego (5202). Na drugiej pozycji plasuje się Poznań (2146), a dalej kolejno Kalisz (2028) i Nowe Skalmierzyce (1734).



Mapa 5. Dojazdy mieszkańców opracowanego obszaru do pracy poza gminę zamieszkania

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011

4.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej są uwzględniane już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. W sposób szczególny uwzględniane będą miejsca, które są potencjalnym celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, takie jak: placówki służby zdrowia, instytucje publiczne i obiekty handlowe.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się dążyć do:

- lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- maksymalnej eliminacji barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, zbliżenia pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych.

Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w miejskich przewozach pasażerskich jest przedstawione w rozdziale 9. *Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.*

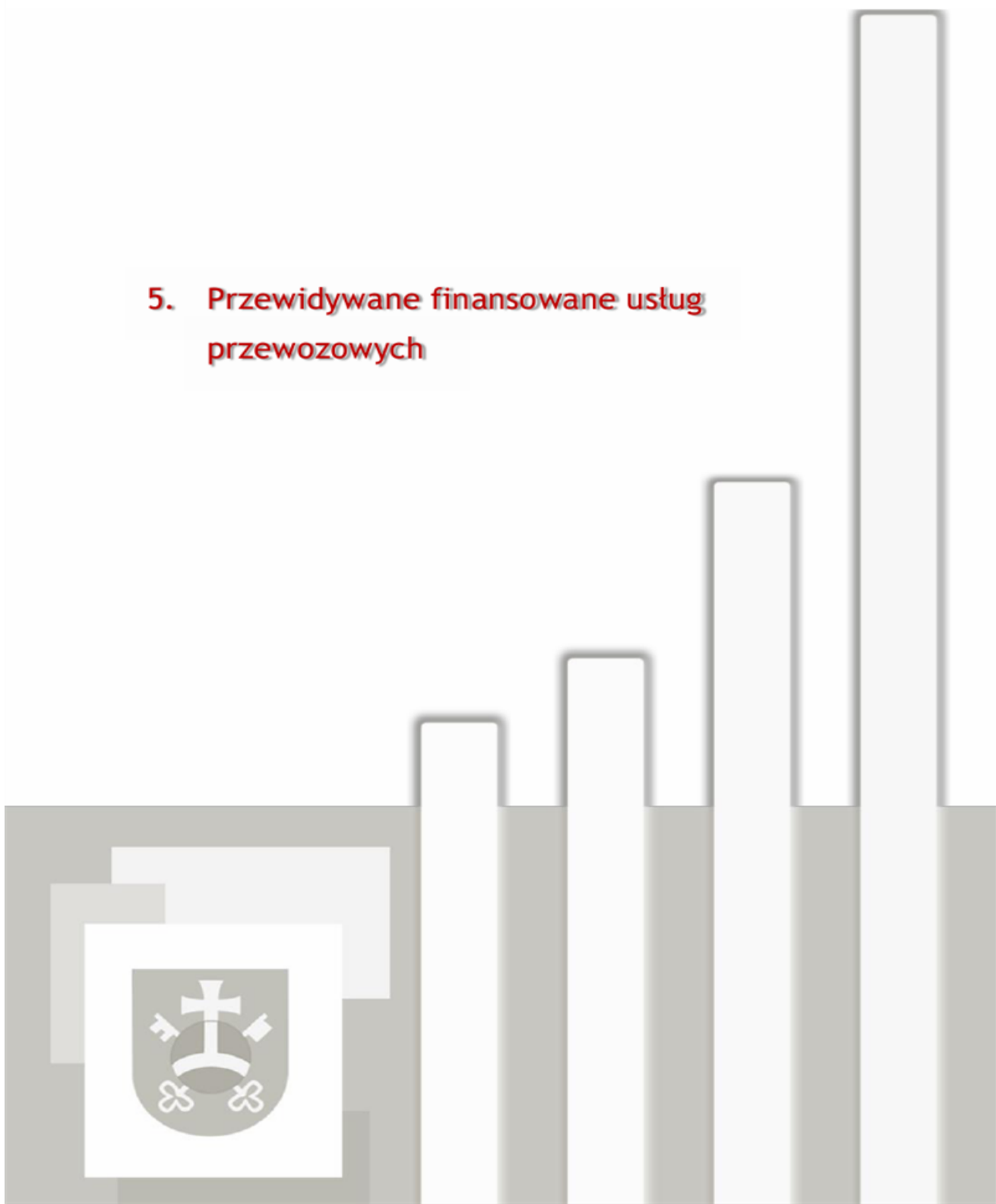
4.5. Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców analizowanego obszaru jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

W chwili obecnej potrzeby przewozowe mieszkańców w zakresie przewozów pasażerskich są zaspakajane dzięki usługom przewozowym świadczonym przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim. Usługi te zapewniają zaspakajanie podstawowych potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, takich jak, np. urzędy, kościoły, szkoły, zakłady pracy, a także gęstości zaludnienia i zapewniania dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie prognozuje się dwa warianty prognozy potrzeb przewozowych: zachowawczy i optymistyczny. W wariantcie zachowawczym prognozuje się, że liczba pasażerów w ujęciu rocznym nie będzie ulegać znacznym zmianom, a w wariantcie optymistycznym zakłada się wzrost liczby przewożonych pasażerów, głównie za sprawą pozyskania nowych użytkowników publicznego transportu zbiorowego - osób, które do odbywanych podróży wykorzystują głównie samochody.

5. Przewidywane finansowane usług przewozowych



5.1. Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski będzie się odbywać poprzez:

- pobieranie przez operatora publicznego transportu zbiorowego - Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; opłaty te pobierane są przez Spółkę w formie Ostrowskiego Biletu Elektronicznego (w systemie elektronicznej portmonetki i biletu okresowego), lub biletu kupowanego przez telefon komórkowy oraz biletu papierowego,
- przekazywaniu operatorowi publicznego transportu zbiorowego - Miejskiemu Zakładowi Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim środków własnych z budżetu Gminy Miasta Ostrowa Wielkopolskiego oraz pochodzących od gmin, z którymi zostanie podpisane porozumienie w sprawie przekazania zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w postaci tzw. rekompensaty.

Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego będą środki pochodzące z funduszy unijnych kolejnych okresów programowania budżetu Unii Europejskiej, a także leasing i kredyty bankowe (zakupy nowego taboru, modernizacja bazy transportowej, remonty i rozwój infrastruktury itp.).

W przyszłości, planuje się rozliczanie podmiotu wewnętrznego świadczącego usługę publicznego transportu zbiorowego na rzecz mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego oraz gmin, z którymi podpisane zostaną porozumienia międzygminne na zasadach określonych w unijnym Rozporządzeniu (WE) 1370/2007 oraz krajowej Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku.

5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest organizowany i finansowany przez gminy, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on praktycznie skazany na nierentowność.

Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiągnięcie zysku przez spółkę komunalną - podmiot wewnętrzny, nie jest priorytetem dla jej właściciela. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

W myśl idei i zapisów unijnego Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz krajowej Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku, koszty świadczenia przez wybranego operatora transportu o charakterze użyteczności publicznej powinny być rekompensowane (pokrywane), aby przedsiębiorstwo takie nie ponosiło strat i mogło funkcjonować tak, jakby działało w formule wolnorynkowej. W tym celu możliwe jest również wypłacanie takiemu operatorowi tzw. rozsądnego zysku, który w Polsce określony został na poziomie 6% (Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z maja 2011 roku). Zysk ten ma umożliwić spółce - operatorowi odtworzenie majątku i dalsze, stabilne funkcjonowanie oraz zrównoważony rozwój.

Z uwagi na fakt, iż zapisy ww. Rozporządzenia oraz Ustawy, w sposób istotny regulują rynek tego typu usług, które są świadczone mieszkańcom w miastach i na obszarze gmin ościennych, nie można jednoznacznie stwierdzić, że nadrzędnym celem spółki komunikacyjnej, która stała się podmiotem wewnętrznym, jest osiągnięcie zyskowności przedsiębiorstwa i tym samym rentowności poszczególnych linii. Tym bardziej, że linie komunikacyjne, wyznaczone w ramach układu komunikacyjnego danego ośrodka miejskiego i przyległych gmin, są określane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizator kieruje się celami i zadaniami, jakie zostały mu określone i narzucone w obowiązujących przepisach, a te nie są związane z wyznaczaniem wyłącznie takich linii, które byłyby zawsze rentowne.

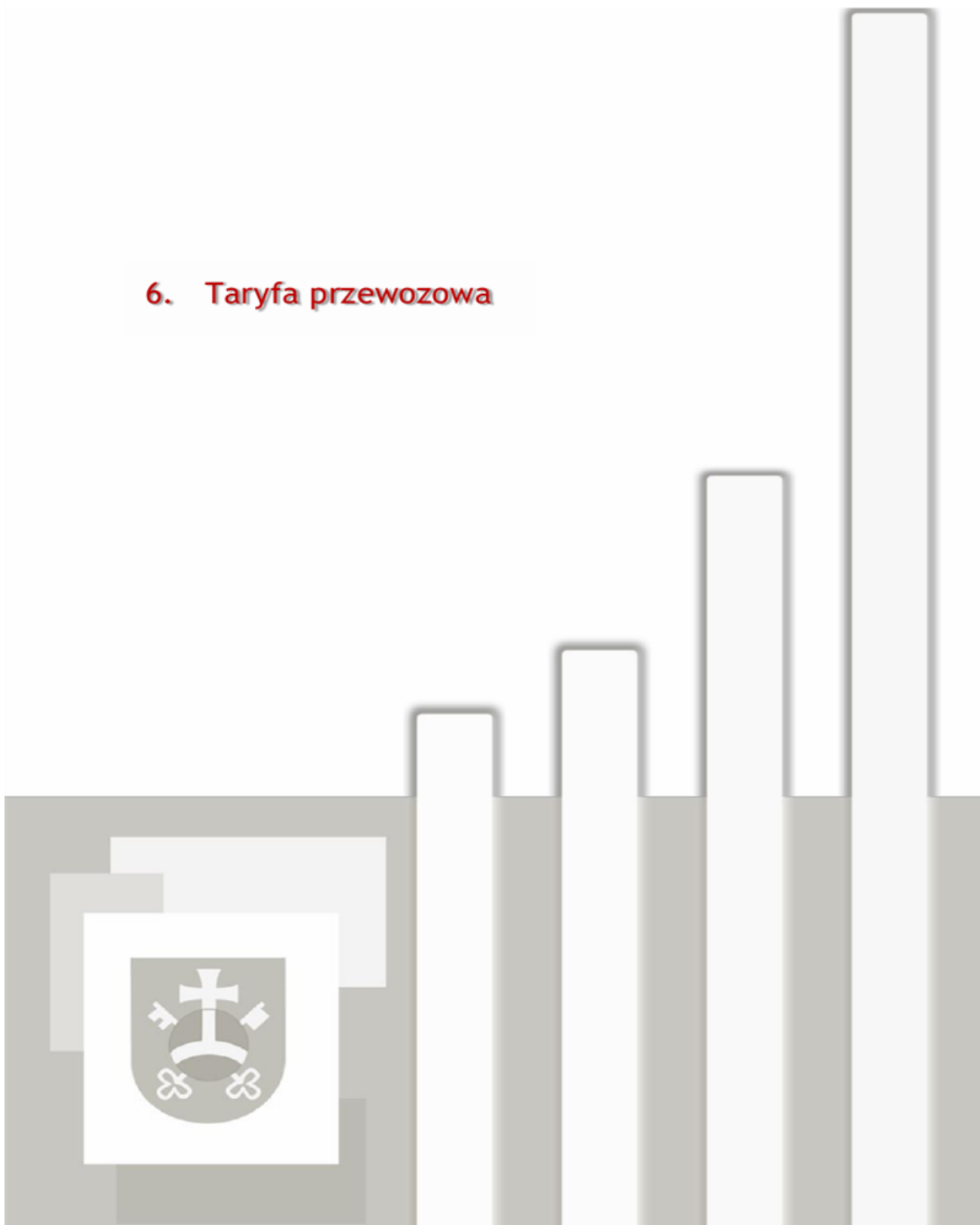
Należy również nadmienić, iż koszty organizowanego i finansowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego są znaczne. Na koszty składają się głównie: paliwo, wynagrodzenia pracowników (kierowców, zaplecza technicznego, administracji), utrzymanie bazy i taboru oraz amortyzacja. Obciążeniem są także zobowiązania krótko i długoterminowe, jakie podmiot musi zaciągać, aby móc finansować zakupy i modernizacje posiadanego taboru i bazy transportowej. Z jednej strony obsługa długu (najczęściej w formie kredytu lub leasingu), a z drugiej strony zwiększona amortyzacja, powodują, iż koszty każdego przejechanego wozokilometra wzrastają, co wpływa negatywnie na rentowność danej linii komunikacyjnej.

Przychody, jakie generowane są przez operatora, w tym przede wszystkim ze sprzedaży biletów, nie pozwalają na pokrycie wszystkich kosztów oraz poczynionych nakładów inwestycyjnych, co ma bezpośredni wpływ na osiągniętą rentowność świadczonych usług i poszczególnych linii.

Podstawą do oszacowania rentowności linii komunikacyjnych jest przeprowadzanie okresowych (kilka razy w roku o różnych porach i w różne dni tygodnia), kosztownych i czasochłonnych badań napelnień autobusów oraz zbadania struktury biletów na danych liniach, a następnie szczegółowa analiza ekonomiczno-finansowa kosztów ponoszonych przez operatora.

Obecnie linie komunikacyjne obsługiwane przez podmiot wewnętrzny (MZK) są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i wielkości wykorzystywanego taboru. Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski, powierzając MZK realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców miasta, a po podpisaniu porozumień w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego - również mieszkańców gmin.

6. Taryfa przewozowa



6.1. Rodzaje biletów

Na sieci komunikacyjnej na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Miasto Ostrów Wielkopolski ważne są bilety emitowane przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim. Wyjątkiem są linie komunikacyjne łączące Kalisz i Ostrów Wielkopolski, gdzie wzajemnie honorowane są bilety miesięczne wydane przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim i Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. w Kaliszu.

Ze względu na strefę obowiązywania wydzielono strefę miejską - Ostrów Wielkopolski oraz kilkanaście stref pozamiejskich (różnych dla biletów jednorazowych i okresowych), do których przypisane są poszczególne miejscowości.

Ceny biletów przedstawione są w *Cenniku Biletów obowiązujących w MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim* dostępnym na stronie internetowej przewoźnika oraz w autobusach. Obowiązująca obecnie taryfa biletowa umożliwia dobór rodzaju biletu do indywidualnych potrzeb pasażera, determinowanych odległością i częstotliwością odbywanych podróży.

6.1.1. Bilety w strefie Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

Na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego emitowane są następujące imienne bilety okresowe:

- bilet 30-dniowy,
- bilet 14-dniowy,
- bilet 7-dniowy

oraz bilet miesięczny na okaziciela.

Bilety te dostępne w ramach Ostrowskiego Biletu Elektronicznego oraz systemu płatności CallPay polegającego na opłaceniu przejazdów komunikacją zbiorową poprzez wykonanie połączenia telefonicznego pod wskazany numer, różny ze względu na typ i rodzaj kupowanego biletu.

Bilety jednorazowe dostępne są w formie elektronicznej (OBE i system CallPay) oraz w formie biletów papierowych również poprzez sprzedaż biletów u kierowców w autobusach, przy czym przejazdy jednorazowe opłacone kartą elektroniczną są tańsze od przejazdów odbywanych na podstawie biletu papierowego. Ponadto w przypadku biletu jednorazowego opłacanego nieimienną elektroniczną portmonetką nie obowiązuje taryfa ulgowa.

6.1.2. Bilety poza strefą miejską

Ze względu na duży zasięg przewozów cennik jest rozbudowany. W przypadku podróży odbywanych w części lub w całości poza Miastem Ostrów Wielkopolski cenę za przejazd wyznacza się na podstawie stref, do których przypisane są miejscowości. Dotyczy to zarówno biletów jednorazowych i okresowych. Ze względu na charakter przewozów, w zależności od uprawnień, podróżnym przysługują ulgi ustawowe w różnym wymiarze.

6.1.3. Planowana nowa taryfa

Planowane jest wprowadzenie nowej, dużo prostszej taryfy. Liczba stref zostanie zredukowana, będzie funkcjonować strefa 0 (miejska) oraz strefa 1 i 2. Planowane ceny i rodzaje biletów jednorazowych zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 12. Planowana nowa taryfa - bilety jednorazowe

Rodzaj biletu	Przejazdy			
	Strefa 0	Strefa 1 Strefa 2	Strefy 0-1 Strefy 1-2	Strefy 0-1-2
Elektroniczny normalny	2,70 zł	2,70 zł	4,20 z	6,00 zł
Elektroniczny ulgowy	1,35 zł	1,35 zł	2,10 zł	3,00 zł
Elektroniczny krótki przejazd	1,00 zł	-	-	-
Papierowy normalny	2,80 zł	2,80 zł	4,20 zł	6,00 zł
Papierowy ulgowy	1,40 zł	1,40 zł	2,10 zł	3,00 zł

Źródło opracowanie własne

Strefy zostały wydzielone według kryterium odległości od Ostrowa Wielkopolskiego.

- Strefa 0 - Miasto Ostrów Wielkopolski
- Strefa 1 - miejscowości do 15 km od Miasta Ostrowa Wielkopolskiego
- Strefa 2 - miejscowości od 16 km do 35 km od Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

Szczegółowy podział na strefy przedstawia poniższa tabela.

Tabela 13. Podział miejscowości ze względu na strefy

Strefa	Miejscowości
Strefa 0	Miasto Ostrów Wielkopolski

Strefa	Miejscowości
Strefa 1	Antonin, Biadki, Biniew, Bilczew, Biskupice Ołoboczne, Cegły, Chruszczyny, Czekanów, Daniszyn, Drogosław, Fabianów, Franklinów, Głogowa, Gorzyce Wielkie, Gorzyce Małe, Górzno, Janków Przygodzki, Jaskółki, Jelitów, Józefów, Karski, Kołatajew, Korytnica, Kwiatków, Lamki, Lewków, Ligota, Łąkociny, Mazury, Michałków, Młynów, Moszczanka, Nowe Skalmierzyce, Nabyszczyce, Niemojewiec, Ociąż, Odolanów, Olendry Smardowskie, Ołobok, Parczew, Pogrzybów, Przybysławice I, Przybysławice II, Przygodzice, Rąbczyn, Radłów, Raszków, Rososzyca, Sadowie, Sieroszewice, Skalmierzyce, Słaborowice, Smardów, Sobótka, Szczury, Tarchały Wielkie, Topola Mała, Topola Osiedle, Topola Wielka, Walentynów, Westrza, Wierzbno, Wtórek, Wysocko Małe, Wysocko Wielkie, Zmyślona, Górecznik, Skrzebowa
Strefa 2	Bałamaćek, Bieganin, Boników, Bugaj, Dębica, Dobra Nadzieja, Garki, Gostyczyna, Grudzielec Nowy, Grudzielec, Izbiczno, Janków Zaleśny, Janków, Kalisz, Karmin, Karminiek, Koryta, Koźminiec, Krotoszyn, Krzywosądów, Kuczków, Leżona, Ludwików, Ludwina, Masanów, Osiek, Pleszew, Psary, Smoszew, Strzegowa, Sulisław, Śliwniki, Śmitów, Trzebowa, Wielowieś, Zamość, Zielona Łąka, Żychlin

Źródło: opracowanie własne

6.2. Ostrowski Bilet Elektroniczny

W styczniu 2013 roku w Mieście Ostrowie Wielkopolskim wprowadzono System Ostrowskiego Biletu Elektronicznego.



Rysunek 1. Ostrowski Bilet Elektroniczny
Źródło: MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

7. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



7.1. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie wyników badania marketingowego

7.1.1. Metodologia badania

W 2014 roku w ramach prac nad przygotowaniem planu transportowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego przeprowadzono badania marketingowe reprezentatywnej grupy mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego. Celem badania było poznanie preferencji mieszkańców co do wyboru rodzaju środka transportu oraz zbadanie istotności postulatów transportowych. Zbadana została ranga następujących postulatów transportowych:

- bezpośredniości,
- częstotliwości,
- dostępności,
- niezawodności,
- kosztu, czyli wysokości opłaty taryfowej,
- prędkości,
- punktualności,
- rytmiczności,
- wygody.

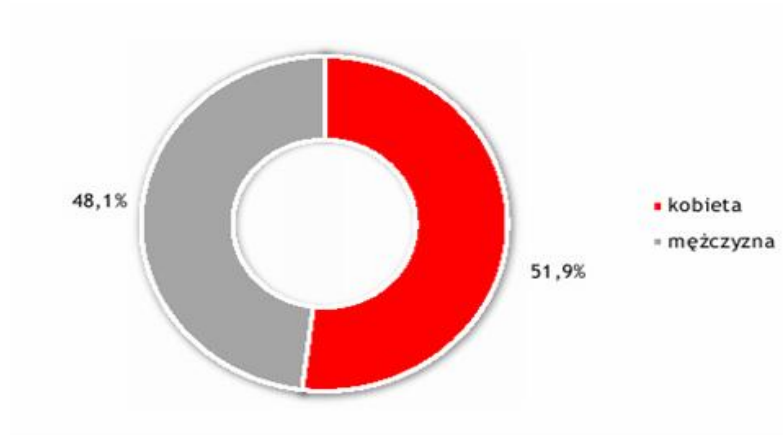
Badanie przeprowadzono na reprezentatywnej, ze względu na cechy demograficzne, grupie mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego, według kryteriów mających wpływ na preferencje odnośnie wyboru środka transportu, rangę postulatów przewozowych i ogół zachowań komunikacyjnych. Badania zostały przeprowadzone tzw. metodą CATI (od ang. Computer Assisted Telephone Interview), czyli metodą polegającą na przeprowadzaniu wspomaganych komputerowo wywiadów telefonicznych opartych na specjalnie przygotowanych ankietach. Takie dobor metodologii pozwolił na objęcie badaniami również osób niekorzystających z transportu zbiorowego. Poznanie preferencji tych mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego, którzy odbywają podróże transportem indywidualnym jest kluczowe dla możliwości podjęcia działań mających na celu zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.

7.1.2. Metryka respondentów

Badanie przeprowadzono z uwzględnieniem reprezentatywności doboru respondentów ze względu na strukturę mieszkańców, według kryteriów mających

wpływ na preferencje mieszkańców odnośnie wyboru środka transportu, rangę postulatów przewozowych i ogół zachowań komunikacyjnych.

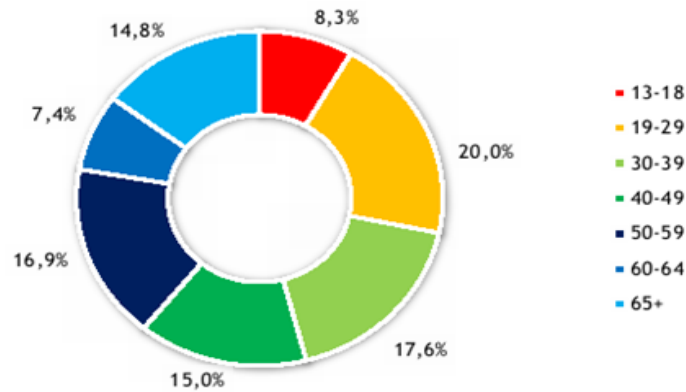
Podział respondentów ze względu na płeć przedstawiony został na poniższym wykresie kołowym.



Wykres 13. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć

Źródło: Opracowanie własne

Kolejny wykres przedstawia podział respondentów biorących udział w badaniach ze względu na wiek.

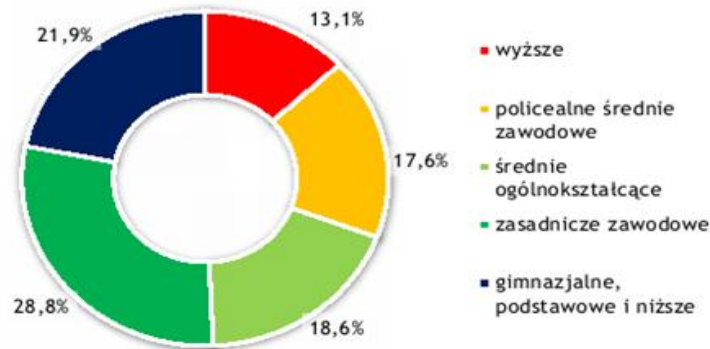


Wykres 14. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek

Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę respondentów (20,0%) ze względu na wiek stanowili ankietowani między 19 a 29 rokiem życia. Osoby między 30 a 39 rokiem życia stanowiły 17,6% ogółu respondentów. Niewiele mniejszą grupę stanowili ankietowani między 50 a 59 rokiem życia - 16,9 %. Respondentów w wieku od 40 do 49 lat było 15,0% badanych, a osoby w wieku powyżej 65 lat stanowiły 14,8% ankietowanych. Młodzież w wieku od 13 do 18 lat stanowiła 8,3% próby, a 7,4% ankietowanych było w wieku od 60 do 64 lat.

Podział respondentów ze względu na poziom wykształcenia przedstawia poniższy wykres.

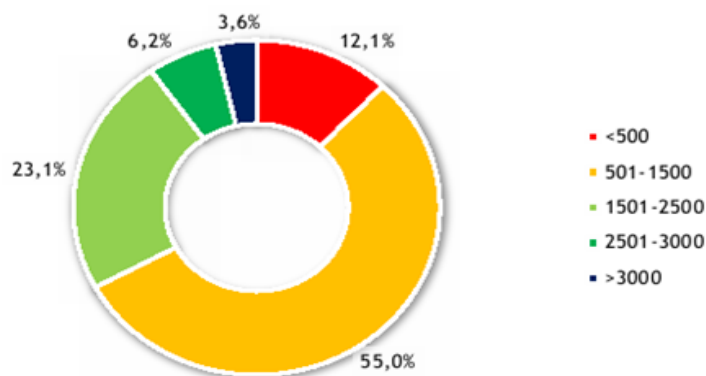


Wykres 15. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na poziom wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę respondentów - 28,8% ankietowanych, stanowiły osoby posiadające wykształcenie zawodowe. Osoby z wykształceniem gimnazjalnym, podstawowym i niższym stanowiły 21,9% próby, a 18,6% respondentów stanowiły osoby z wykształceniem średnim ogólnokształcącym. Niewiele mniej, bo 17,6% ankietowanych, stanowili ankietowani z wykształceniem policealnym lub średnim zawodowym. Respondenci z wykształceniem wyższym stanowili 13,1% próby.

Wykres przedstawiający dochód przypadający na jednego członka rodziny respondentów został zaprezentowany poniżej.



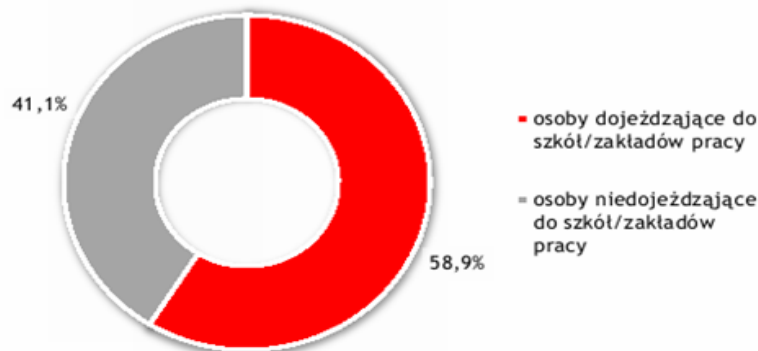
Wykres 16. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na dochód przypadający na jednego członka rodziny

Źródło: Opracowanie własne

Z przeprowadzonych badań marketingowych na grupie reprezentatywnej wynika, że najliczniejszą grupę (55,0%) stanowią osoby, w których rodzinach dochód na jednego członka nie przekracza 1500 złotych, jednak jest wyższy od 500 złotych. Osoby żyjące w rodzinach, w których dochód na jednego członka zawiera się między 1501 złotych a 2501 złotych stanowią 23,1% próby. Respondentów o dochodach nieprzekraczających 500 złotych na osobę w rodzinie jest 12,1%, natomiast 6,2% ankietowanych przyznało, że dochód na członka ich rodziny zawiera się w kwotach od 2501 złotych do 3000 złotych, a wyższy dochód zadeklarowało 3,6% respondentów.

7.1.3. Analiza wyników przeprowadzonych badań marketingowych

Celem pierwszego z pytań było poznanie potrzeb komunikacyjnych respondentów, czyli wskazania przez ankietowanych czy dojeżdżają oni do zakładów pracy oraz/lub miejsc nauki. Udział poszczególnych grup przedstawia poniższy wykres.



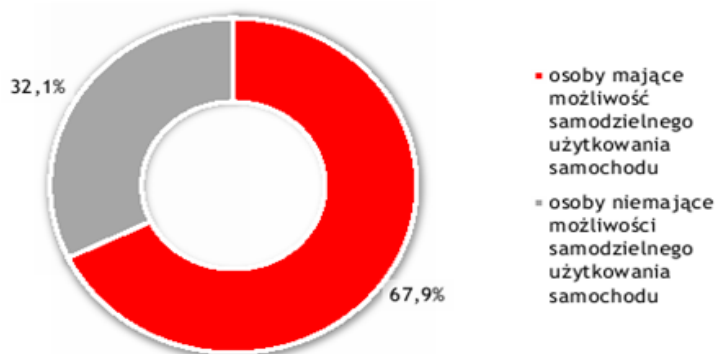
Wykres 17. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na potrzeby komunikacyjne - dojazd do zakładów pracy i miejsc nauki.

Źródło: opracowanie własne

Większość (59%) ankietowanych przyznała, że dojeżdża do zakładów pracy i/lub miejsc nauki. Takie podróże są wykonywane zazwyczaj na tej samej trasie i o podobnej godzinie w podobne dni. Przewozy odbywają się regularnie. Dojazd do miejsc pracy/szkół realizowany jest z miejsca zamieszkania zazwyczaj podczas porannego szczytu komunikacyjnego, powrót popołudniu z obszarów stanowiących skupiska zakładów pracy i miejsc nauki na osiedla mieszkaniowe.

Dwóch na pięciu respondentów zadeklarowało, że nie musi dojeżdżać do miejsc pracy lub nauki. Oznacza to, że przesłanki do podróżowania motywowane są odmiennymi celami: kultura, zakupy, rozrywka, sport, rekreacja, odwiedzanie miejsc pamięci, wizyty w ośrodkach zdrowia - przychodniach i szpitalach, nie występują jednak podróże do zakładów pracy i miejsc nauki. Tego typu potrzeby komunikacyjne nie cechują się cyklicznością, odbywają się w różnych porach oraz charakteryzują się mniejszą częstotliwością. Zapewnienie obsługi komunikacyjnej nieposiadającej charakteru regularnego dojazdu do tego samego miejsca jest trudniejsze. Fakt, iż respondenci dojeżdżają do szkół i/lub zakładów pracy, nie wyklucza potrzeby przemieszczania się w celach innych niż praca.

Drugie z zadanych przez ankieterów pytań miało na celu zweryfikowanie czy respondenci mają możliwość samodzielnego korzystania z prywatnego środka komunikacji - samochodu. Podział respondentów ze względu na możliwość przemieszczania się autem prezentuje poniższy wykres.



Wykres 18. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na możliwość samodzielnego korzystania z samochodu

Źródło: opracowanie własne

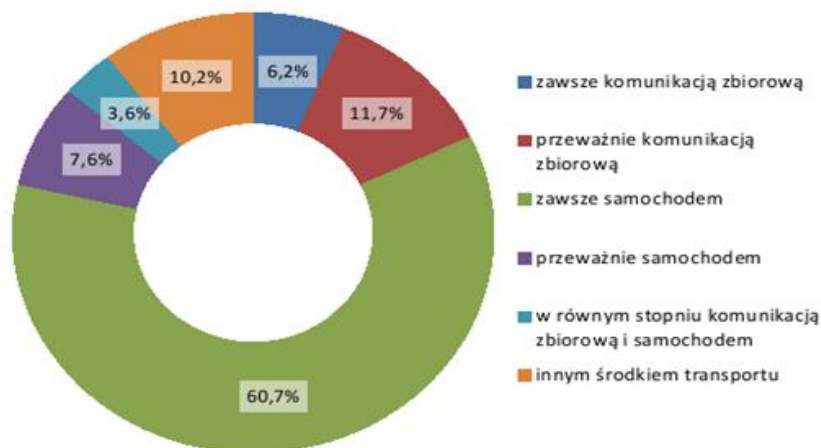
Niemal siedmiu na dziesięciu respondentów (67,9%) ma możliwość samodzielnego przemieszczania się samochodem. 32,1% ankietowanych nie ma takiej możliwości - uzależnieni są od komunikacji miejskiej i osób posiadających samochód.

Osoby, które mają możliwość samodzielnego przemieszczania się samochodem należą do grupy, którą bardzo trudno przekonać do publicznego transportu zbiorowego. Podróży komunikacją miejską dokonują oni wyłącznie wtedy, gdy z różnych przestanków nie mogą skorzystać z samochodu lub też komunikacja zbiorowa daje im realnie odczuwalną korzyść czasową szybszego dotarcia do celu podróży.

Trzecie z zadanych pytań dotyczyło sposobu odbywania podróży przez respondentów. Ankietowani wskazali najczęściej wybierany środek transportu wykorzystywany w celu przemieszczania się. Biorący udział w badaniach mogli wybierać między następującymi sposobami odbywania podróży:

- zawsze komunikacją publiczną,
- przeważnie komunikacją publiczną,
- zawsze samochodem,
- przeważnie samochodem,
- w równym stopniu komunikacją publiczną i samochodem,
- innym środkiem transportu.

Wykres przedstawiający sposób przemieszczania się został zaprezentowany poniżej.



Wykres 19. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu, którym ankietowani odbywają podróże.

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupą są osoby podróżujące wyłącznie samochodem. Stanowią one aż 60,7% ogółu ankietowanych. 11,7% przemieszcza się zazwyczaj komunikacją zbiorową, a 10,2% respondentów wykorzystuje inny środek transportu. Osób odbywających podróże przeważnie samochodem jest 7,6%, a respondenci deklarujący odbywanie podróży wyłącznie komunikacją zbiorową stanowią 6,2% ankietowanych. Najmniej liczną grupą byli odbywający podróże w równym stopniu komunikacją miejską i samochodem.

Jako inny środek transportu ankietowani wskazywali m.in.: rower, taksówkę oraz poruszanie się pieszo.

Z udzielonych przez respondentów odpowiedzi wynika, że decydujący wpływ na wybór środka transportu ma możliwość przemieszczania się własnym środkiem transportu - samochodem. Poniższy wykres obrazuje sposób lokomocji respondentów posiadających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.

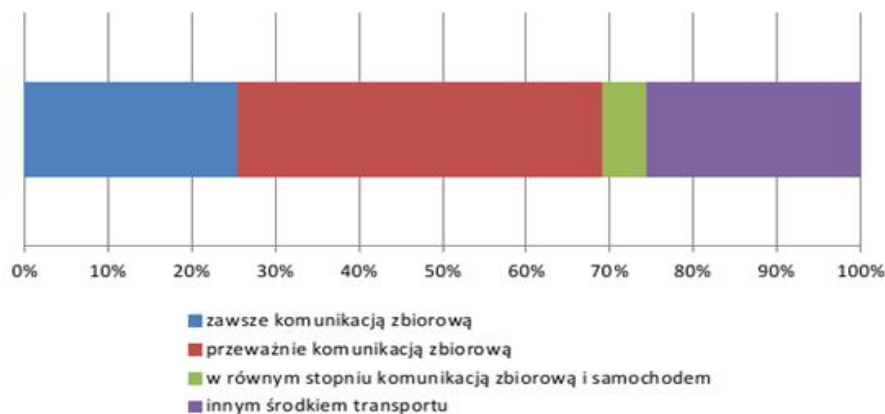


Wykres 20. Podział respondentów badania marketingowego mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu ze względu na sposób odbywania podróży.

Źródło: opracowanie własne

Ponad czterech na pięciu (81,1%) respondentów deklarujących możliwość samodzielnego odbywania podróży samochodem przemieszcza się wyłącznie samochodem, a 7,4% ankietowanych przeważnie tym środkiem lokomocji. Respondentów wybierających inny środek transportu jest 4,6%, poruszających się w równym stopniu samochodem i komunikacją miejską - 3,5%, wybierających przeważnie komunikację zbiorową 2,8%, a poruszających się, mimo posiadania możliwości samodzielnego przemieszczania się samochodem, wyłącznie komunikacją zbiorową 0,7%.

Osoby niemające możliwości samodzielnego użytkowania samochodu przemieszczają się przeważnie komunikacją miejską - 43,6%. 25,5% respondentów nieposiadających możliwości samodzielnego przemieszczania się samochodem porusza się wyłącznie komunikacją miejską. Również taka sama ilość respondentów przemieszcza się wyłącznie samochodem. Grupę tę tworzy głównie młodzież, która z racji wieku nie może posiadać praw do kierowania pojazdami, ale jest dowożona do miejsc przeznaczenia - szkół, ośrodków sportowych przez rodziców/opiekunów/starsze rodzeństwo. 5,3% respondentów deklarujących brak możliwości samodzielnego przemieszczania się samochodem do poruszania się wykorzystuje samochód i komunikację zbiorową w równym stopniu. Poniższy wykres obrazuje tę grupę ankietowanych.



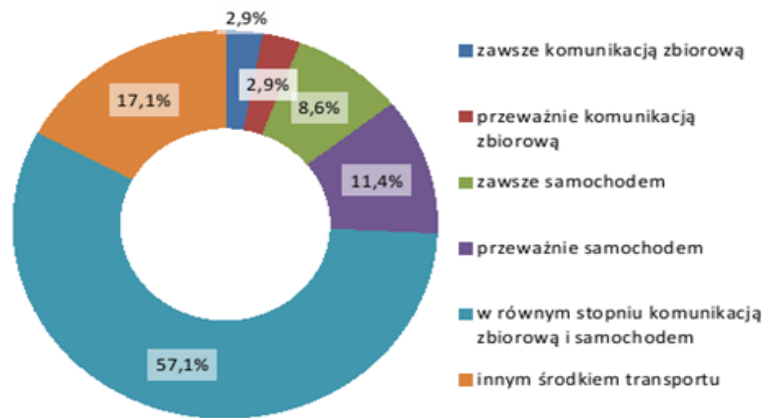
Wykres 21. Podział respondentów badania marketingowego niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu ze względu na sposób odbywania podróży.

Źródło: opracowanie własne

Dla 25,5% respondentów nieposiadających możliwości kierowania samochodem komunikacja miejska stanowi główny środek transportu. Dla kolejnych 43,6% komunikacja zbiorowa zabezpiecza większość odbywanych podróży, a dla 5,3% respondentów jest jednym z głównych środków podróżowania. Istnieje zatem realne ryzyko, że 77,4% respondentów nieposiadających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, ale korzystających z usług komunikacji zbiorowej, porzuci, a w wariancie optymistycznym - ograniczy zbiorcze przemieszczanie się na rzecz komunikacji zindywidualizowanej po otrzymaniu stosownych zezwoleń na kierowanie pojazdami.

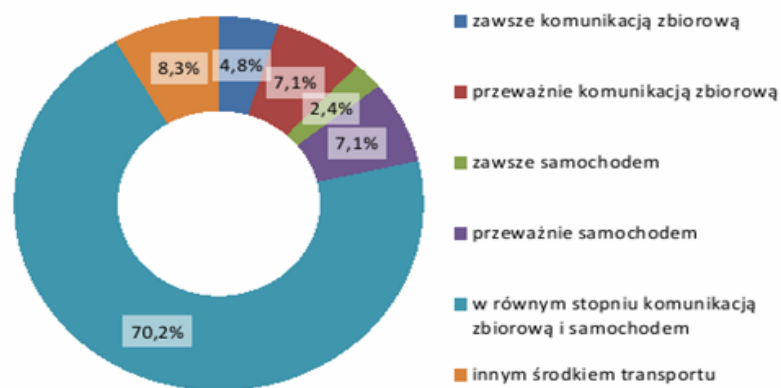
W przypadku respondentów korzystających z komunikacji zbiorczej mimo możliwości samodzielnego poruszania się samochodem - 7% ankietowanych uznało wybór komunikacji zbiorowej za świadomy i dobrowolny.

Poniższe wykresy przedstawiają sposób przemieszczania się respondentów w zależności od wieku ankietowanych.



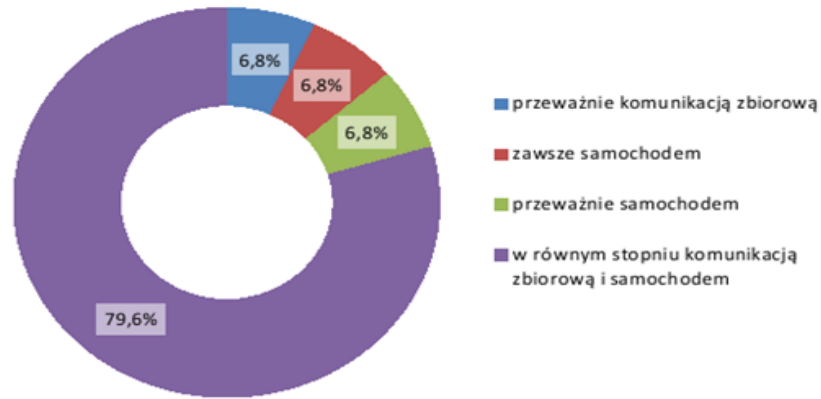
Wykres 22. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 13 do 18 lat

Źródło: opracowanie własne



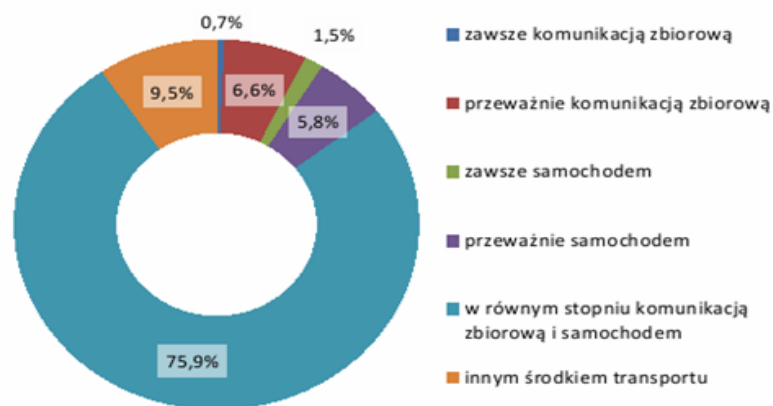
Wykres 23. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 19 do 29 lat

Źródło: opracowanie własne



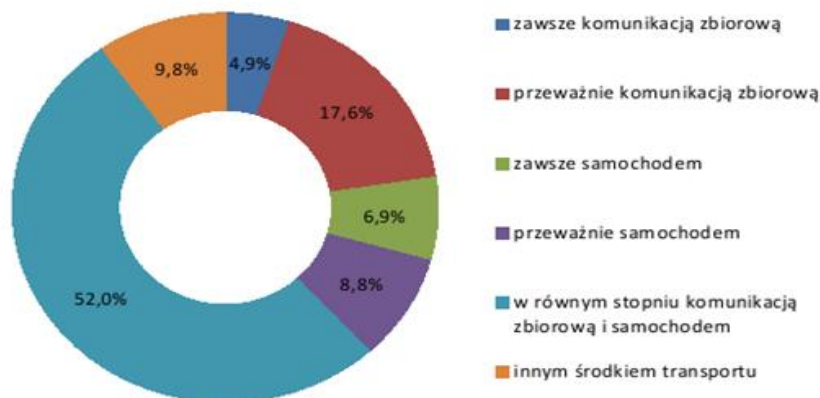
Wykres 24. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 30 do 39 lat

Źródło: opracowanie własne



Wykres 25. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 40 do 59 lat

Źródło: opracowanie własne

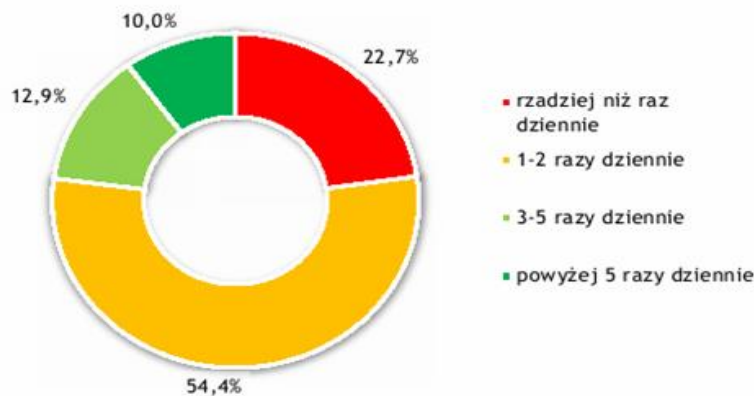


Wykres 26. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku powyżej 60 lat

Źródło: opracowanie własne

W każdej z grup wiekowych respondentów jako dominujący środek transportu określony został samochód, z tym że w grupie młodzieży i w grupie seniorów ponad 50% (kolejno: 57,1% oraz 52,0%) respondentów korzysta głównie z samochodu, a w pozostałych wskaźniki te są wyższe i wahają się między 70,2% a 79,8%. Wśród osób najmłodszych i najstarszych współczynniki te są stosunkowo niskie. Powodami takiej sytuacji są przede wszystkim: niepozwalający na uzyskanie zezwoleń na kierowanie pojazdami samochodowymi wiek młodzieży, ograniczony z wiekiem refleks osób starszych i ulgi taryfowe dla seniorów. Ankietowani w wieku do 18 lat jako drugi najczęstszy sposób przemieszczania się wskazują inny - głównie rower i pieszo (17,1%). Młodzież dość często korzysta przeważnie z samochodu lub na równi z komunikacji zbiorowej i samochodu. Respondenci w wieku od 19 do 29 lat wybierali inne niż „zawsze samochodem” odpowiedzi stosunkowo równomiernie. Podobnie sytuacja klaruje się wśród ankietowanych mających od 30 do 39 lat. Respondenci w wieku od 40 do 59 lat stosunkowo często wybierają inne środki lokomocji. Wśród ankietowanych mających ponad 60 lat 17,6% korzysta przeważnie z komunikacji zbiorowej, pozostałe opcje wybierane są podobnie często.

Następne z zadanych pytań dotyczyło średniej ilości podróży wykonywanych dziennie przez respondentów. Rozkład poszczególnych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Wykres 27. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na częstotliwość odbywania podróży

Źródło: opracowanie własne

Większość respondentów (54,4%) przemieszcza się raz do dwóch razy dziennie (w tym 97,8% tej grupy ankietowanych deklaruje, że podróżuje dwa razy dziennie). Ich przemieszczanie się spowodowane jest głównie dojazdami do ośrodków pracy, nauki na trasach regularnych i w podobnej porze. Drugą z grup stanowią respondenci, którzy podróżują rzadziej niż raz dziennie, w tym przemieszczający się kilka razy w tygodniu, np. z powodu specyfiki wykonywanej pracy.

Ruchliwość ankietowanych ściśle uzależniona jest od potrzeb przemieszczania się. Respondenci, którzy w pytaniu pierwszym odpowiedzieli, że dojeżdżają do zakładów pracy i/lub miejsc nauki charakteryzują się wyższym współczynnikiem ruchliwości niż ankietowani, którzy nie dojeżdżają do wcześniej wspomnianych miejsc. Wynosi on 2,98 dla dojeżdżających i jest o 70,3% wyższy od współczynnika ruchliwości dla respondentów niedojeżdżających, dla których wynosi on 1,70.

Na kolejne pytania odpowiadali wyłącznie ci respondenci, którzy zadeklarowali korzystanie z usług komunikacji zbiorowej.

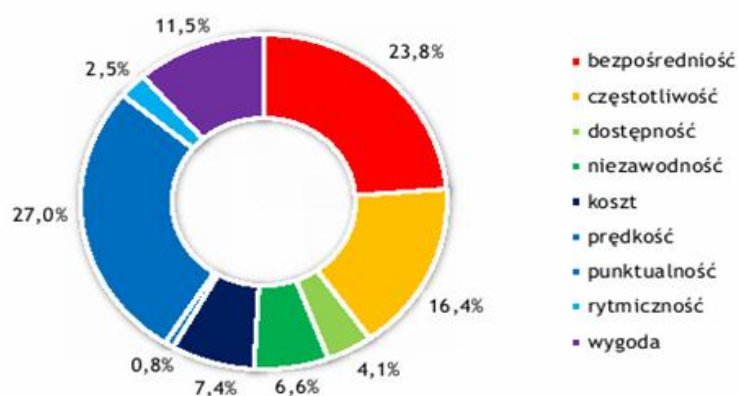
W piątym pytaniu ankietowani zostali poproszeni o wskazanie najważniejszych postulatów przewozowych.

Badanie obejmowało obszar następujących wniosków przewozowych:

- bezpośredniość, czyli możliwość realizacji podróży bez konieczności przesiadania się,
- częstotliwość, czyli odstępy czasu między odjazdami,

- dostępność, czyli odległość od/do przystanku,
- niezawodność, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- koszt, czyli wysokość opłaty taryfowej,
- prędkość, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymanie się na trasie,
- punktualność, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,
- rytmiczność, czyli równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku,
- wygoda, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe.

Procentowy rozkład udzielonych odpowiedzi prezentuje poniższy wykres kołowy.



Wykres 28. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najwaźniejszego postulatu przewozowego

Źródło: opracowanie własne

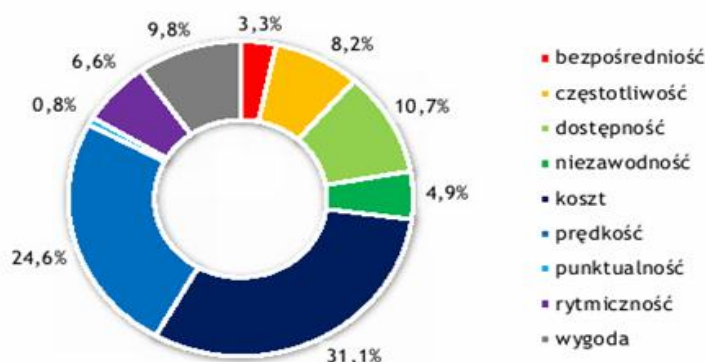
Dla największej grupy respondentów najwaźniejszym z postulatów przewozowych jest punktualność komunikacji zbiorowej (27%). Niewiele mniej ankietowanych, bo niemal co czwarty (23,8%) wskazywało na możliwość bezpośredniego odbywania podróży. 16,4% respondentów uznało, że najwaźniejszym z postulatów przewozowych jest częstotliwość kursowania autobusów. Respondentów, którzy uznali, że najwaźniejsza jest wygoda było 11,5%. 7,4% ankietowanych wskazało na koszt podróży, 6,6% na niezawodność, 4,1% na dostępność, a 2,5% na rytmiczność. Prędkość jako najwaźniejszy postulat przewozowy wybrało tylko 0,8% respondentów.

Z udzielonych odpowiedzi na to pytanie zakreśla się opinia mieszkańców Miasta na temat aktualnej oferty przewozowej. Respondenci wskazali, że poprawić powinny się przede wszystkim: punktualność, bezpośredniość relacji i częstotliwość.

Szóste pytanie dotyczyło najmniej ważnego, według opinii respondentów, postulatu przewozowego. Podobnie jak w pytaniu piątym, przedmiotem badań objęte zostały obszary:

- bezpośredniość,
- częstotliwość,
- dostępność,
- niezawodność,
- koszt,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- wygoda.

Odpowiedzi respondentów na to pytanie przedstawione zostały na poniższym wykresie.



Wykres 29. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najmniej ważnego postulatu przewozowego

Źródło: opracowanie własne

Najmniej istotnym postulatem przewozowym okazał się koszt przejazdu (biletu). W ten sposób odpowiedziało 31,1% badanych osób. Kolejnych 24,6% respondentów uznało, że szybkość jest najmniej ważnym postulatem. Dla 10,7% dostępność, 9,8% wygoda podróżowania, 8,2% częstotliwość kursowania autobusów, a dla 6,6%

badanych rytmiczność. Niezawodność jest najmniej ważnym postulatem przewozowym dla 4,9% respondentów, bezpośrednio dla 3,3%, a punktualność dla 0,8% ankietowanych.

Poniższy wykres obrazuje uśrednione odpowiedzi z pytań nr 5 i 6.



Wykres 30. Uśrednione wskazanie przez respondentów badania marketingowego wagi poszczególnych postulatów przewozowych

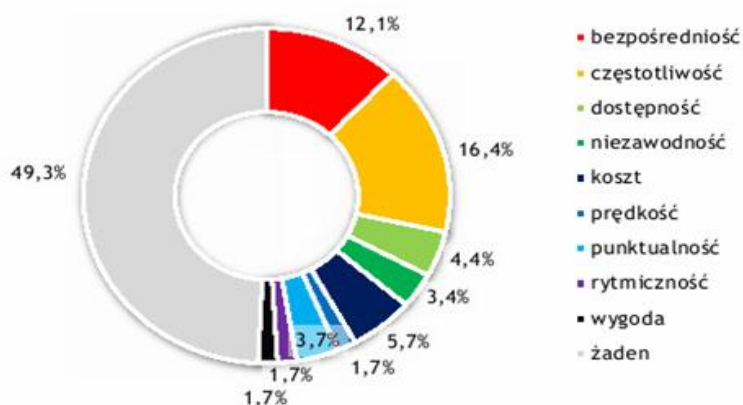
Źródło: opracowanie własne

Respondenci, po uśrednieniu udzielonych odpowiedzi na dwa poprzednie pytania, wskazali w badaniu marketingowym, że do postulatów transportowych o najwyższej wadze należy zaliczyć: punktualność komunikacji zbiorowej (26,2 p. proc.) i bezpośredniość połączeń (20,5 p.p.). Ankietowani za postulaty przewozowe o średniej wadze uznali: częstotliwość kursowania autobusów (8,2 p.p.) oraz niezawodność i wygodę (po 1,6 p.p.). Według respondentów do postulatów przewozowych o niższej wadze zaliczyć należy: rytmiczność (-4,1 p.p.) oraz dostępność (-6,6 p.p.). Ankietowani za postulaty o najniższej wadze uznali: koszt oraz szybkość komunikacji zbiorowej (-23,8 p.p.).

Wyniki te nie zezwalają jednak na wyciągnięcie wniosków o braku znaczenia kosztu przewozów i szybkości przemieszczania się. Udzielenie takich odpowiedzi przez respondentów badania marketingowego zmotywowane było posiadaniem świadomości o niższych kosztach podróżowania komunikacją zbiorową niż samochodem i faktem, że nie istnieje możliwość znacznego zwiększenia prędkości autobusów.

Ostatnie - siódme pytanie - skierowane zostało do respondentów, którzy nie korzystają z usług komunikacji zbiorowej, a więc tych, którzy w pytaniu trzecim odpowiedzieli, że podróżują wyłącznie samochodem i dotyczyło ono postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona w pierwszej kolejności, aby respondenci zaczęli korzystać z publicznego transportu zbiorowego. Podobnie jak w pytaniach piątym i szóstym ankietowani wybierali spośród dziewięciu obszarów: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność, koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność, wygoda. Ponadto badani mogli udzielić odpowiedzi „żaden” oznaczającej, że nic ich nie przekona do zamienienia samochodu na publiczny transport zbiorowy.

Poniższy wykres prezentuje rozkład udzielanych przez respondentów odpowiedzi.



Wykres 31. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne

Ponad szesnaście procent (16,4%) respondentów wskazało na konieczność poprawy częstotliwości kursowania autobusów. Niewiele mniej, bo 12,1% ankietowanych uznało, że przekona się do usług komunikacji zbiorowej, jeśli w pierwszej kolejności poprawiona zostanie bezpośredniość relacji. Dla 5,7% osób badanych czynnikiem decydującym byłoby obniżenie kosztów przejazdu środkami komunikacji zbiorowej.

Blisko pięć procent (4,4%) respondentów uznało, że poprawy wymaga dostępność, 3,7% punktualność, 3,4% niezawodność, a po 1,7% respondentów wskazywało na

wygode, rytmiczność i szybkość komunikacji zbiorowej. Blisko połowa ankietowanych (49,3%) nie zdecydowałaby się na korzystanie z usług komunikacji zbiorowej nawet, gdy poprawione zostałyby wszystkie obszary przewozowe.

Respondenci w uwagach dodatkowych wskazywali głównie na zbyt niską częstotliwość kursowania autobusów w soboty, niedziele i w święta.

Wyniki przeprowadzonych badań marketingowych dotyczących preferencji wyboru środka transportu oraz rangi postulatów przewozowych wykazały, że publiczna komunikacja zbiorowa nie jest traktowana przez mieszkańców jako realna alternatywa dla komunikacji zindywidualizowanej. Wśród pasażerów komunikacji zbiorowej przeważają osoby niemające możliwości samodzielnego korzystania z samochodu - przeważnie osoby młode i najstarsze, dla których dodatkową zachętą do korzystania z usług transportu zbiorowego jest specjalna taryfa opłat.

W ocenie mieszkańców najważniejszymi postulatami przewozowymi są: poprawienie punktualności komunikacji zbiorowej i bezpośredniości połączeń, a najmniej ważnym koszt przewozu. Wobec powyższego planuje się podjąć działania mające na celu poprawę oferty przewozowej i podnoszenie jakości oferowanych usług transportu zbiorowego w celu pozyskania nowych pasażerów wśród podróżujących komunikacją indywidualną. Planuje się również podjąć działania mające na celu promowanie wykorzystywania środków transportu alternatywnych wobec zindywidualizowanego transportu samochodowego.

7.2. Publiczny transport zbiorowy a aspekt zrównoważonego rozwoju

Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski oparło swoją politykę transportową o zasady zrównoważonego rozwoju. W obszarze transportu uznaje się, że polityka transportowa powinna promować te środki transportu, które integrują cele ekologiczne, społeczne i gospodarcze, a jednocześnie powinna hamować rozwój transportu samochodowego na obszarach dużego zagęszczenia generatorów i absorberów ruchu. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego obszaru objętego planem i wszystkich jego składowych będzie wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór rodzaju środka transportu jakim mieszkańcy będą podróżować i przyczyni się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym.

Na preferencje wyboru rodzaju środka transportu przez mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego wpływa pozytywnie rozwój transportu rowerowego. Stosunkowo niewielkie odległości pomiędzy skupiskami ludności (osiedlami mieszkaniowymi) a głównymi generatorami ruchu zlokalizowanymi szczególnie w centralnej części Miasta pozwalają traktować rower jako realną alternatywę dla samochodu. Wskazany w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, Planie rozwoju transportu publicznego dla Ostrowa Wielkopolskiego, w Planie Rozwoju Lokalnego Miasta Ostrowa Wielkopolskiego* oraz w *Planie Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego* rozwój dróg rowerowych umożliwi dokonywanie podróży rowerem zarówno w celach rekreacyjnych, jaki i do miejsc nauki i pracy. Perspektywicznie planuje się rozważenie możliwości wprowadzenia w mieście roweru miejskiego oraz punktów integracji komunikacji miejskiej i indywidualnej rowerowej w ramach zintegrowanych węzłów przesiadkowych typu Bike&Ride.

7.2.1. Strefy zróżnicowania podziału zadań przewozowych między środki transportu

Celem prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu jest równy (50/50) podział zadań transportowych pomiędzy komunikacją zbiorową i indywidualną.

Polityka zrównoważonego rozwoju jest zatem wypadkową polityki proautovej zakładającej promowanie transportu indywidualnego poprzez ciągłą rozbudowę układu drogowego miast i koncepcji miasta bez samochodu, w którym cały ruch odbywa się przy pomocy komunikacji zbiorowej, rowerów i ruchu pieszego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. W tym celu dokonuje się między innymi podziału miast na strefy, w których następuje różny podział podróży realizowanych poszczególnymi środkami transportu.

Planuje się dążyć do ograniczenia ruchu kołowego w centrum Miasta Ostrowa Wielkopolskiego i jednocześnie do zachęcania do przemieszczania się w strefie śródmiejskiej środkami publicznego transportu zbiorowego zarówno poprzez rozwój usług przewozowych, jak i promowanie, kosztem zindywidualizowanej komunikacji samochodowej, publicznego transportu zbiorowego. Wprowadzenie biletu jednoprzystankowego wpisuje się w koncepcję promocji transportu publicznego.

Na pozostałym obszarze Miasta nie zakłada się wyraźnej priorytetyzacji publicznego transportu zbiorowego. Obszar ten, zdominowany głównie przez jednorodziną zabudowę mieszkalną, powinien charakteryzować się pełną swobodą w możliwości korzystania z transportu indywidualnego.

7.2.2. Strefa płatnego parkowania

W Ostrowie Wielkopolskim od 2000 roku funkcjonuje strefa płatnego parkowania, natomiast w 2008 roku została ona rozszerzona o strefę przylegającą do ścisłego centrum. Strefa ta obejmuje następujące ulice:

- Raszkowską - od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do Rynku,
- M. Konopnickiej - od ul. Raszkowskiej do ul. 60 Pułku Piechoty,
- Królowej Jadwigi - od Rynku do ul. Harcerskiej,
- Kaliską - od Rynku do Harcerskiej,
- Powstańców Wielkopolskich - od ul. Ledóchowskiego do ul. Kaliskiej,
- Wrocławską - od Rynku do ul. Chopina,
- Partyzancką - od ul. Kolejowej do Ronda Sybiraków z wyłączeniem 50 m odcinka dojazdowego do ronda,
- Kolejową - od ul. Wrocławskiej do ul. Dworcowej,
- Wolności,
- Dąbrowskiego,
- Starotargową,
- Pl. Stefana Rowińskiego,
- Sukienniczą,
- Staszica z przyległymi parkingami,
- Rynek - droga publiczna,
- Kościelną,
- Pl. 23 Stycznia,
- Wiosny Ludów,
- Sądową,
- Gimnazjalną,
- Zamenhofa,
- Partyzancką - od ronda do torów,
- Ledóchowskiego - od ul. Sądowej do Al. Powstańców Wielkopolskich,
- Kościuszki - od Placu Bankowego do ulicy Kopernika (obszar II)
- Kopernika - od ulicy Kościuszki do skrzyżowania z ul. Piastowską i Proszą (obszar II),
- Piastowską - z przyległym parkingiem od ulicy Głogowskiej - do ul. Kopernika (obszar II),
- Targową - parking (obszar II)

Poniższa mapa obrazuje zakres obszaru strefy płatnego parkowania w Mieście Ostrowie Wielkopolskim.



Rysunek 2. Obszar strefy płatnego parkowania w Ostrowie Wielkopolskim

Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim

8. Zasady organizacji rynku przewozów



8.1. Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski jako organizator publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie Gminy Miasta Ostrowa Wielkopolskiego oraz poszczególne linie na obszarze gmin, z którymi zawarte zostaną stosowne porozumienia międzygminne.

Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Ostrów Wielkopolski podpisał porozumienia międzygminne w zakresie przejęcia zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego z Gminą i Miastem Raszków, Gminą i Miastem Nowe Skalmierzyce oraz z Gminą Ostrów Wielkopolski, a zamierza podpisać z:

- Gminą Przygodzice,
- Gminą i Miastem Odolanów,
- Gminą Sieroszowice,
- Miastem i Gminą Pleszew,
- Gminą Gotuchów,
- Gminą i Miastem Dobrzyca,

oraz przekazania części zadań organizatorskich Miastu Kalisz oraz Miastu i Gminie Krotoszyn.

8.1.1. Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora pełni: wójt, burmistrz albo prezydent miasta. Są to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,

- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

8.1.2. Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Ostrow Wielkopolski

Dostępność przystanków dla operatorów i przewoźników reguluje uchwała Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego w sprawie określenia przystanków

komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Ostrow Wielkopolski, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Zgodnie z jej zapisami przedsiębiorcom (przewoźnikom komercyjnym) uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób udostępniono możliwość korzystania z 30 przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

8.2. Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje nadto, iż organizator publicznego transportu zbiorowego może w procesie bezprzetargowym zawrzeć umowę na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w przypadku, gdy ich świadczenie miałby wykonywać powołany zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 tzw. podmiot wewnętrzny powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta Ostrowa Wielkopolskiego jest obecnie Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.

Z dniem 1 października 2016 roku przewiduje się zawarcie umowy z obecnym operatorem, planuje się jego wybór w trybie bezprzetargowym, czyli w drodze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zamiar taki, zgodnie z obowiązującymi przepisami, został ogłoszony publicznie z rocznym wyprzedzeniem.

8.2.1. Charakterystyka obecnego operatora

Spółka Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim powstała na podstawie Uchwały Nr XII/171/95 Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego z dnia 29.08.1995 r. w drodze likwidacji zakładu budżetowego o nazwie Miejski Zakład

Komunikacji i została wpisana dnia 02.11.1995 r. do rejestru handlowego pod nr RHB 1487. Dnia 27.04.2001 r. Zgromadzenie Wspólników Spółki podjęło uchwałę o przekształceniu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w spółkę akcyjną¹.

Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim działa na podstawie Umowy Spółki Akcyjnej sporządzonej w formie aktu notarialnego z dnia 31 lipca 2001 r. Spółka postanowieniem Sądu Rejonowego w Poznaniu, XXII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego została wpisana do Rejestru Przedsiębiorców pod numerem KRS: 0000034518.

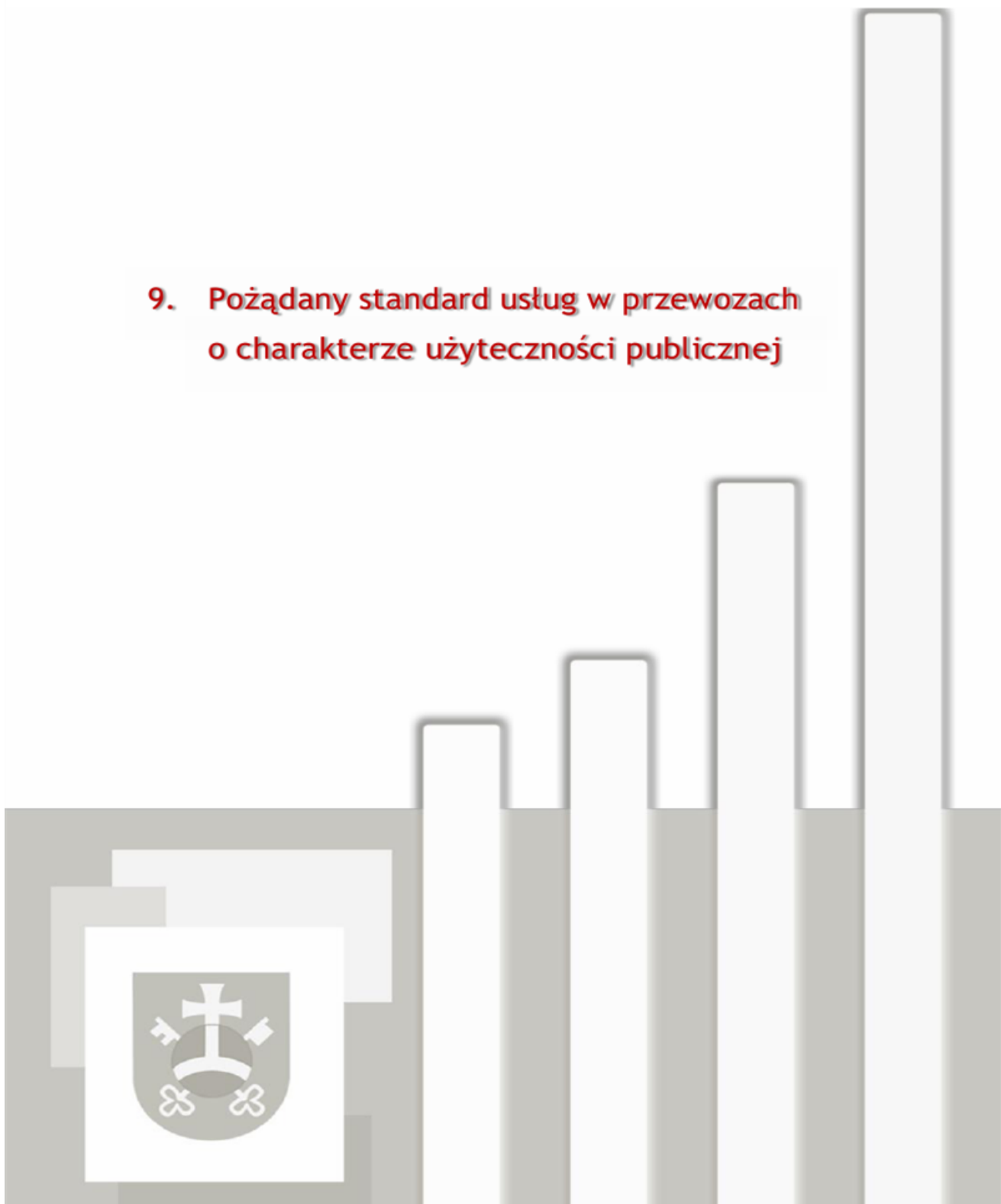
Przedmiotem działalności Spółki jest:

- transport pasażerski miejski,
- transport pasażerski międzymiastowy, drogowy,
- pozostały pasażerski transport lądowy,
- obsługa i naprawa pojazdów mechanicznych,
- pomoc drogowa oraz pozostała działalność usługowa związana z pojazdami mechanicznymi,
- sprzedaż detaliczna części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych,
- sprzedaż detaliczna paliw,
- badania i analizy techniczne,
- reklama,
- działalność placówek organizujących kursy na prawo jazdy,
- wynajem nieruchomości na własny rachunek,
- produkcja konstrukcji metalowych z wyjątkiem działalności usługowej,
- badanie rynku i opinii publicznej,
- pozostała działalność wydawnicza,
- pozostała sprzedaż hurtowa wyspecjalizowana,
- pozostała sprzedaż detaliczna poza siecią sklepową².

¹ Dane MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim

² *Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Ostrowa Wielkopolskiego na lata 2005-2013*

**9. Pożądany standard usług w przewozach
o charakterze użyteczności publicznej**



Na wysoki standard publicznej komunikacji zbiorowej składają się:

- troska o środowisko naturalne,
- działania mające na celu ułatwienie dostępu do środków publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zwiększanie dostępności do infrastruktury przystankowej,
- dostosowywanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców,
- czytelność i przejrzystość sieci komunikacyjnej oraz taryfy biletowej.

Poprzez swoje działania organizator publicznego transportu zbiorowego - Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski nieustannie dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania do tego, aby standard oferowanych mieszkańcom usług przewozowych w możliwie największym stopniu odpowiadał oczekiwaniom społeczności obszaru objętego planem, a przy tym wpisywał się w krajowe, europejskie i ogólnosiękatowe standardy, normy i trendy.

Planuje się podejmowane takich działań, które mają na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej między innymi dzięki ciągłemu podnoszeniu jakości dostarczanych usług przewozowych.

Działania mające na celu poprawę jakości komunikacji zostały opisane w rozdziale 11.

9.1. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej

Organizator publicznego transportu zbiorowego - Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski - dokłada starań, aby organizowane przez niego przewozy były w jak największym stopniu dostępne dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego ma wpływ oferowany standard w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

9.1.1. Standardy w zakresie przystanków komunikacyjnych

Już na etapie projektowania infrastruktury komunikacyjnej uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie,

remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojazdu do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się dążyć do całkowitej eliminacji barier poruszania się poprzez:

- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- lokalizowanie przystanków komunikacyjnych możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- lokalizowanie przystanków komunikacyjnych w obrębie ciągów pieszych,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, zbliżenia pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- zlikwidowanie wszelkich barier na drodze dojazdu od źródła podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży.

Powyższe założenia dotyczą zarówno przystanków komunikacyjnych w obrębie miasta, jak i pozostałych przystanków, z których korzysta MZK S.A. Ostrów Wielkopolski. W przypadku przystanków pozamiejskich pasażer statystycznie spędza więcej czasu oczekując na autobus (rzadsze kursy i większe odległości od przystanku niż w mieście wymagają większej rezerwy czasowej założonej przez pasażera), dlatego istotna jest infrastruktura osłaniająca od warunków atmosferycznych. Przystanki pozamiejskie charakteryzują się również nierównomiernym wykorzystaniem - tzn. na przystanku w kierunku miasta zdecydowanie więcej pasażerów wsiada, przystanek w drugą stronę służy praktycznie tylko wysiadającym, stąd elementy takie jak wiata i ławki powinny być instalowane w pierwszej kolejności na kierunku do miasta.

9.1.2. Standardy w zakresie taboru

W procesie wymiany taboru na nowy planuje się uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez wybór takich autobusów, których konstrukcja będzie ułatwiać podróżowanie osobom z dysfunkcjami. Pożądane są pojazdy:

- niskopodłogowe o podłodze bez skosów i stopni,
- o odpowiednio szerokich drzwiach,
- posiadające rampę umożliwiającą wjazd oraz wyjazd wózka inwalidzkiego,
- wydzielone w swoim wnętrzu specjalne miejsce dla wózka inwalidzkiego,

- wyposażone w czytelny system informacji dźwiękowo-wizualnej wewnątrz pojazdów jak i na zewnątrz,
- wyposażone w tzw. przyklęk,
- wyposażone w uchwyty i poręcze chroniące przez upadkiem,
- wyposażone w klimatyzację.

9.1.3. Standardy w zakresie informacji dostępnej dla pasażerów

Dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważny jest sprawny system informacji dla pasażera, który będzie wspierać odbywanie podróży przez wcześniej wspomnianych na każdym jej etapie.

Na system ten składają się przede wszystkim:

- informacja dźwiękowa pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym na zidentyfikowanie autobusu i kierunku jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku komunikacyjnym,
- informacja dźwiękowa pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym na zidentyfikowanie w czasie podróży następnego przystanku, przystanku na którym autobus się aktualnie znajduje oraz informująca o zamykaniu się drzwi pojazdu,
- informacja wizualna ułatwiająca odbywanie podróży przez osoby niedosłyszące.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki wpływają pozytywnie na standard oferowanych usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę publicznej komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych, szczególnie tych w podeszłym wieku.

9.2. Uwzględnienie w standardzie usług dostępności do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej określana jest na podstawie czasu potrzebnego do dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi 5 km/h. Według wzorców

zachodnioeuropejskich (przede wszystkim niemieckich) odległość do najbliższego przystanku nie powinna przekraczać 300 metrów³.

Należy mieć na uwadze, iż czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy także od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu związanych z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

9.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Transport drogowy, poprzez wydzielanie spalin, wycieki oleju i innych płynów, jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza i gleby. Ponadto tego rodzaju transport emituje również uciążliwy dla otoczenia hałas.

W celu ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymienianie taboru Miejskiego Zakładu Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenki azotu (NO_x)
- węglowodór (HC)
- tlenki węgla (CO)

³ Bartosz Majewski, Michał Beim, Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)

■ cząstki stałe.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

Tabela 14. Normy zanieczyszczeń

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO _x)	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EEV	1,0	0,25	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: Opracowanie własne

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązującą normą emisji spalin w nowych autobusach jest najwyższa norma EURO 6.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym, biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) - hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom

członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

Dlatego w przyszłości konieczne będzie jak najszybsze zaprzestanie eksploatacji autobusów spełniających najniższe normy EURO1 i EURO2 oraz wprowadzenie do eksploatacji pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



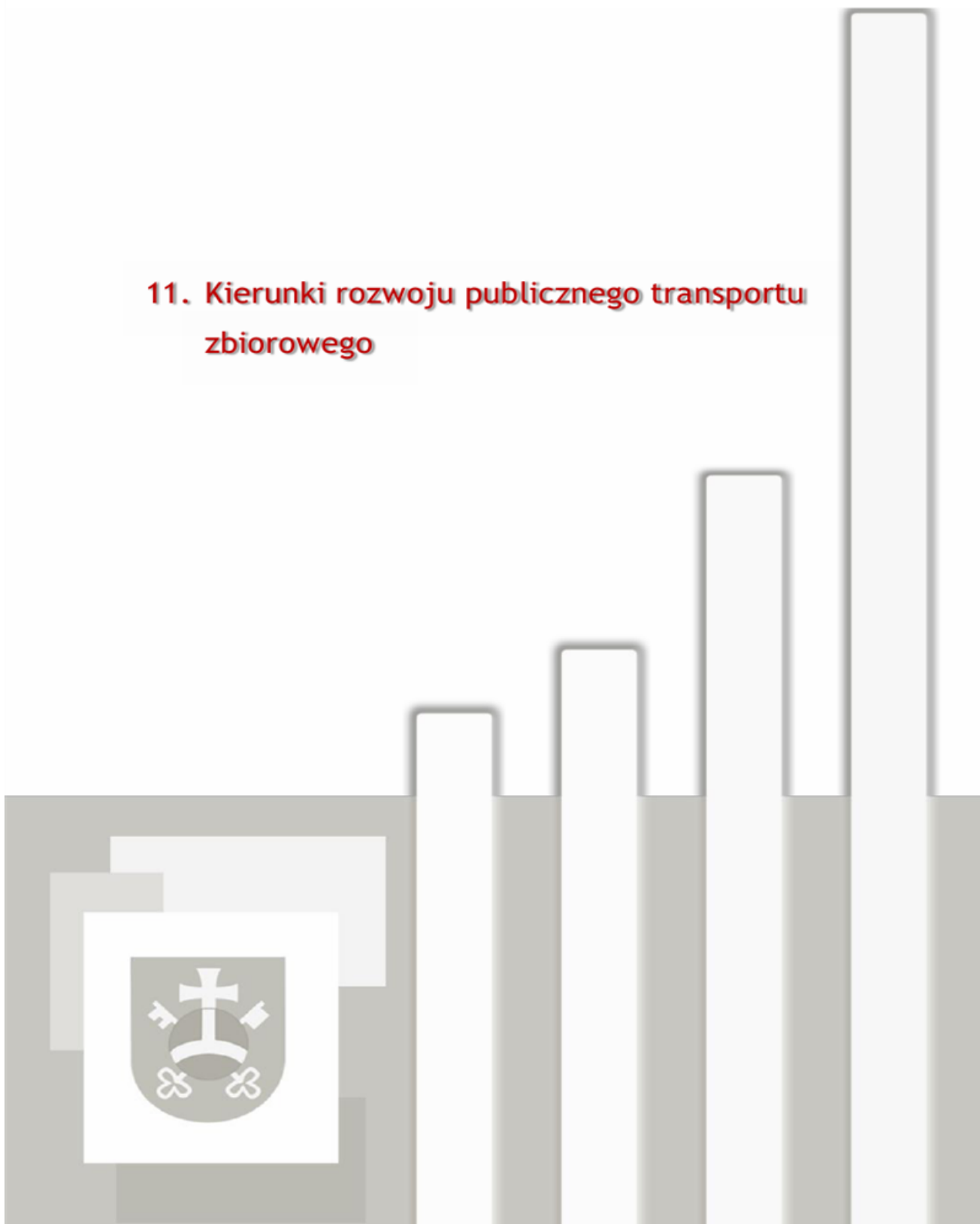
Informacje w zakresie transportu zbiorowego powinny tworzyć spójny system i być ogólnodostępne dla pasażerów we wszystkich fazach podróży. Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

Na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Ostrow Wielkopolski, pasażerowie mają możliwość skorzystania z następujących źródeł informacji dla pasażera:

- ogłoszenia oraz aktualne rozkłady jazdy wywieszane na wszystkich przystankach komunikacyjnych,
- elektroniczne tablice informacyjne na wybranych przystankach (ul. Wrocławska, ul. Głogowska, ul. M. Konopnickiej, ul. Raszkowska),
- strona internetowa Miejskiego Zakładu Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim oraz platforma rozkład7xp, na której istnieje możliwość uzyskania informacji między innymi w zakresie:
 - rozkładów jazdy wszystkich linii komunikacyjnych w formie: mapy, schematu i tabelarycznej,
 - regulaminu świadczenia usług publicznych przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim,
 - przysługujących ulg,
 - obowiązujących opłat za przejazd,
 - zasad funkcjonowania Ostrowskiego Biletu Elektronicznego,
 - sposobu zakupu biletów przez urządzenia mobilne,
 - miejsc, w których odbywa się sprzedaż biletów okresowych,
 - czasowych zmian w kursowaniu autobusów komunikacji miejskiej,
- Mobilny System Informacji Pasażerskiej w dedykowanej dla systemu iOS aplikacji myBus online,
- komunikaty i ogłoszenia na profilu na facebook.com oraz w ogólnych mediach.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Podstawowym zadaniem w zakresie informacji pasażerskiej jest dbałość o czytelność i przejrzystość podawanych informacji oraz dalsza rozbudowa systemu tablic z dynamiczną informacją pasażerską.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego



11.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Organizator publicznego transportu zbiorowego - Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski - planuje takie zarządzanie usługami przewozowymi, aby te w pełni zaspokajały potrzeby transportowe mieszkańców związane z lokalnym transportem zbiorowym. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie zrównoważony dzięki optymalnemu (50/50) podziałowi zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Publiczny transport zbiorowy na obszarze objętym planem pełni i będzie pełnił funkcję społeczną.

Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą tak pasażerowie, jak i wszyscy użytkownicy systemu transportowego oraz środowisko naturalne.

Sieć komunikacyjna uwzględniać będzie potrzeby transportowe powstałe w wyniku oddziaływania nowych generatorów ruchu nakreślonych w planach miejscowych.

Równoległe, dzięki wymianie taboru na nowy, nowoczesny i przyjazny dla pasażerów oraz środowiska naturalnego, wzrośnie standard jakości oferowanych usług.

11.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego jest jednym z kierunków rozwoju.

W ramach działań planowane jest przede wszystkim:

- stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnych dla integracji komunikacji miejskiej i regionalnej oraz integrujących różne środki transportu, szczególnie w obrębie oddziaływania dworca kolejowego i autobusowego; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz informacji pasażerskiej. Oprócz centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym i autobusowym planowane są kolejne punkty przy ulicy Paderewskiego oraz ulicy Limanowskiego (Piaski Szczygliczka);
- rozwijanie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych na obszarze objętym planem transportowym dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego usług publicznego

transportu zbiorowego - obecnie wspólny system taryfowy obowiązuje na trasie Ostrów Wielkopolski - Kalisz;

- standaryzowanie i ujednolicanie infrastruktury przystankowej;
- ujednolicanie wyglądu rozkładów jazdy i nazewnictwa linii komunikacyjnych różnych przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym planem transportowym może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich uczestników lokalnego rynku transportowego.

11.3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego

Innowacyjność nowoczesnych rozwiązań daje nowe możliwości i ma pozytywny wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, a tym samym podwyższa standard oferowanych usług w publicznym transporcie zbiorowym.

Nowoczesne rozwiązania, takie jak: Ostrowski Bilet Elektroniczny, system wewnętrznego monitorowania pojazdów, system informacji pasażerskiej dostępny przez urządzenia mobilne - my bus online oraz interaktywna mapa z rozkładem jazdy dostępna w Internecie świadczą o innowacyjnym podejściu organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego do realizowanych zadań.

Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski planuje rozważyć wprowadzenie opisanych w dalszej części niniejszego planu transportowego nowoczesnych rozwiązań na rzecz publicznego transportu zbiorowego.

11.3.1. Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy

Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej

Internet stał się jednym z głównych źródeł informacji, a nowoczesne komputery (w tym urządzenia mobilne) stały się nieodzownym elementem życia większości społeczeństwa. Publiczny transport zbiorowy może wykorzystywać zalety wyżej wymienionych poprzez udostępnianie w Internecie informacji ułatwiających planowanie podróży.

Istnieje wiele serwisów internetowych oraz aplikacji dedykowanych urządzeniom mobilnym pozwalających na szczegółowe zaplanowanie podróży, np. platforma jakdojade.pl oraz możliwość prezentowania rozkładów jazdy w najpopularniejszym serwisie mapowym - Google Maps. Miasto Ostrów Wielkopolski planuje dalej rozszerzać ofertę informacji o komunikacji miejskiej dostępną w Internecie.

System identyfikacji wizualnej

W miastach Europy Zachodniej ogromną wagę przywiązuje się do czytelności sposobu prezentacji danych. Środki komunikacji miejskiej wyposażone są w specjalne tablice informujące o przebiegu trasy oraz możliwości zrealizowania przesiadki na kolejnych przystankach. Schematy sieci komunikacyjnych i tabliczki z rozkładami jazdy są ujednolicone i przejrzyste. Systemy projektowane są tak, aby były estetyczne i spójne.

System powiadomień głosowych w autobusach

System powiadomień głosowych polega na emisji informacji dźwiękowej o przystanku komunikacyjnym, następnym przystanku, możliwości zrealizowania przesiadki, momencie zamykania drzwi pojazdu lub defektu jednostki.

Działania promujące

Miasto Ostrów Wielkopolski w ramach działań organizatorskich planuje prowadzić i wspierać kampanie mające na celu zwiększanie świadomości komunikacyjnej mieszkańców oraz promowanie komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej.

11.3.2. Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu

System roweru miejskiego

Rower, obok komunikacji zbiorowej i indywidualnej, stał się w wielu europejskich miastach istotnym środkiem transportu. System roweru miejskiego pozwala mieszkańcom na przemieszanie się w obrębie miasta na stosunkowo niewielkie odległości w sposób niskokosztowy i ekologiczny. Działaniem towarzyszącym budowie systemu roweru miejskiego będzie budowa ścieżek rowerowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą.

Zlokalizowanie stacji roweru miejskiego w pobliżu przystanków komunikacyjnych ułatwi także realizację podróży w systemie B+R. W przyszłości system roweru miejskiego obejmie Miasto Ostrów Wielkopolski.

Systemy B+R, K+R, P+R

Systemy Bike&Ride, Kiss&Ride oraz Park&Ride integrują między sobą różne środki transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy.

W systemie B+R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym. System K+R (Kiss&Ride - pocałuj/pożegnaj i jedź)

polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu. W systemie P+R (Park&Ride - parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami publicznego transportu zbiorowego. Parkingi P+R w przyszłości powstaną przy skrzyżowaniu ulic Harcerskiej i Królowej Jadwigi, a także przy Paderewskiego i Limanowskiego (Piaski Szczygliczka).

11.3.1. Odnowa taboru i infrastruktury przystankowej

Miasto Ostrów Wielkopolski planuje w najbliższych latach poprawić komfort oczekiwania i podróżowania komunikacją zbiorową, mając również na względzie ochronę środowiska. Rozbudowie systemu tablic przystankowych informujących o najbliższych (rzeczywistych) godzinach odjazdów towarzyszyć będzie wymiana wiat przystankowych oraz instalacja automatów biletowych (oferujących sprzedaż biletów oraz obsługę e-biletu). Miasto planuje także zakup taboru niskoemisyjnego - będą to autobusy elektryczne i/lub spełniające normę emisji spalin Euro 6.

**12. Weryfikacja i aktualizacja planu
zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa
Wielkopolskiego**



Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w zależności od uzasadnionych potrzeb, plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Gminę Miasto Ostrów Wielkopolski decyzji o konieczności weryfikacji i aktualizacji niniejszego planu transportowego.

Przestanki teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu determinują konieczność rokrocznej weryfikacji postanowień zawartych w niniejszym planie transportowym dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego i na podstawie wyników tejże weryfikacji, podejmowana zostanie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na uwadze fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miejską Ostrowa Wielkopolskiego.

13. Spisy rysunków, tabel i wykresów



13.1. Spis rysunków

Rysunek 1. Ostrowski Bilet Elektroniczny.....	87
Rysunek 2. Obszar strefy płatnego parkowania w Ostrowie Wielkopolskim	110

13.2. Spis tabel

Tabela 1. Przebieg linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MZK S.A. Ostrow Wielkopolski.....	22
Tabela 2. Wiek taboru MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim	28
Tabela 3. Ilość pojazdów poszczególnych marek eksploatowanych przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim	29
Tabela 4. Planowane linie komunikacyjne	38
Tabela 5. Porównanie gęstości zaludnienia [os/km ²] na opracowywanym obszarze w roku 2015	44
Tabela 6. Najważniejsze urzędy i instytucje publiczne na terenie opracowywanego obszaru	50
Tabela 7. Najważniejsze placówki oświatowe na terenie opracowywanego obszaru	53
Tabela 8. Najważniejsze obiekty kulturalne, sportowe i rekreacyjne na terenie opracowywanego obszaru.....	62
Tabela 9. Najważniejsze placówki służby zdrowia na terenie opracowywanego obszaru	64
Tabela 10. Najważniejsze kościoły na terenie opracowywanego obszaru	70
Tabela 11. Najważniejsze cmentarze na terenie opracowywanego obszaru	73
Tabela 12. Planowana nowa taryfa - bilety jednorazowe	85
Tabela 13. Podział miejscowości ze względu na strefy.....	85
Tabela 14. Normy zanieczyszczeń	121

13.3. Spis wykresów

Wykres 1. Procentowy udział autobusów w zależności od pojemności eksploatowanych przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.....	27
Wykres 2. Procentowy udział pojazdów w poszczególnych przedziałach wiekowych w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim	29
Wykres 3. Procentowy udział pojazdów poszczególnych marek w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.....	30

Wykres 4. Procentowy udział pojazdów spełniających poszczególne normy emisji spalin w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim	31
Wykres 5. Procentowy udział pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w całości taboru eksploatowanego przez MZK S.A. w Ostrowie Wielkopolskim	32
Wykres 6. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów w okresie szkolnym na poszczególnych liniach komunikacyjnych	34
Wykres 7. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów w okresie szkolnym na poszczególnych liniach komunikacyjnych	35
Wykres 8. Liczba wozokilometrów zaplanowanych do realizacji w ujęciu rocznym	36
Wykres 9. Liczba ludności w poszczególnych jednostkach administracyjnych w latach 2010-2015	43
Wykres 10. Struktura funkcjonalna mieszkańców Miasta Ostrowa Wielkopolskiego	45
Wykres 11. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w licznie ludności w wieku produkcyjnym	47
Wykres 12. Prognoza zmiany liczby ludności dla powiatu ostrowskiego i pleszewskiego do roku 2030	48
Wykres 13. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć	90
Wykres 14. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek	91
Wykres 15. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na poziom wykształcenia	92
Wykres 16. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na dochód przypadający na jednego członka rodziny	93
Wykres 17. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na potrzeby komunikacyjne - dojazd do zakładów pracy i miejsc nauki	94
Wykres 18. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na możliwość samodzielnego korzystania z samochodu	95
Wykres 19. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu, którym ankietowani odbywają podróże	96
Wykres 20. Podział respondentów badania marketingowego mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu ze względu na sposób odbywania podróży	97
Wykres 21. Podział respondentów badania marketingowego niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu ze względu na sposób odbywania podróży	98
Wykres 22. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 13 do 18 lat	99
Wykres 23. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 19 do 29 lat	99
Wykres 24. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 30 do 39 lat	100

Wykres 25. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku od 40 do 59 lat	100
Wykres 26. Sposób przemieszczania się respondentów badania marketingowego w wieku powyżej 60 lat	101
Wykres 27. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na częstotliwość odbywania podróży	102
Wykres 28. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najważniejszego postulatu przewozowego	103
Wykres 29. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najmniej ważnego postulatu przewozowego	104
Wykres 30. Uśrednione wskazanie przez respondentów badania marketingowego wagi poszczególnych postulatów przewozowych	105
Wykres 31. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową	106