



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA i GMINY GOŁAŃCZ



Urząd Miasta Gminy
ul. dr. Piotra Kowalika 2
62-130 Gołańcz
<https://golancz.pl>

FUNDACJA
„PARTNERZY DLA SAMORZĄDU”
UL. GROTTGERA 16/2
60-875 POZNAŃ
WWW.PARTNERS.ORG.PL
i
dr HUBERT IGLIŃSKI
Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu

Spis treści

WPROWADZENIE	3
1. PRZEGLĄD DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, KRAJOWYM ORAZ REGIONALNYM I LOKALNYM5	
1.1. WYMIAR EUROPEJSKI	5
1.2. WYMIAR KRAJOWY	7
1.3. WYMIAR REGIONALNY I LOKALNY	9
2. IDENTYFIKACJA INTERESARIUSZY	12
3. PROCES TWORZENIA PLANU I PARTYCYPACJA SPOŁECZNA	13
3.1. SPOSÓB ORGANIZOWANIA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	13
3.2. STRUKTURA RESPONDENTÓW BIORĄCYCH UDZIAŁ W BADANIU ANKIETOWYM	13
3.3. PODSUMOWANIE UWAG I KOMENTARZY ZGŁOSZONYCH W BADANIU ANKIETOWYM ..	15
4. ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W MIEŚCIE I GMINIE GOŁAŃCZ.....	17
4.1. ZBIOROWY TRANSPORT PASAŻERSKI	17
4.2. TRANSPORT NIEZMOTORYZOWANY	22
4.3. INTERMODALNOŚĆ.....	28
4.4. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	30
4.5. TRANSPORT DROGOWY	33
4.6. LOGISTYKA.....	36
4.7. ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ I WDRAŻANIE NOWYCH WZORCÓW UŻYTKOWANIA.....	39
4.8. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE	43
4.9. PROMOCJA EKOLOGICZNIE CZYSTYCH I ENERGOOSZCZĘDNYCH POJAZDÓW.....	43
5. ZGODNOŚĆ DZIAŁAŃ OKREŚLONYCH W PLANIE GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	44
SPIS TABEL	47
ZAŁĄCZNIK – KWESTIONARIUSZ ANKIETOWY.....	48

Wprowadzenie

„Zrównoważona mobilność to tak ukształtowane strukturą przestrzenną oraz transportu zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym”¹.

Kreowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest zgodne z zaleceniami Komisji Europejskiej oraz zapisami krajowych dokumentów strategicznych tj. Krajowej Polityki Miejskiej 2023. W dokumencie tym w ramach postulowanych kierunków wskazuje się, że „celem działań władz samorządowych powinno być osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym Miasta, rozumianej jako odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego”².

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej³ dla Miasta i Gminy Gołańcz⁴ na lata 2020-2023 jest dokumentem o charakterze strategicznym w pełni zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju. Na potrzeby Planu wykonano wszechstronną diagnozę systemu transportowego Miasta i Gminy Gołańcz oraz zebrano informacje na podstawie konsultacji społecznych zrealizowanych w formie badania ankietowego (tradycyjnego i elektronicznego). Na tej podstawie zidentyfikowane zostały obszary problemowe i zarekomendowano podjęcie określonych działań naprawczych i rozwojowych. Realizacja działań nakreślonych w PZMM ma zapewnić warunki konieczne dla rozwoju zrównoważonej mobilności poprzez:

- rozbudowę i poprawę jakości infrastruktury rowerowej i pieszej,
- stworzenie warunków dla realizacji zintegrowanych podróży intermodalnych,
- stworzenie placów szkoleniowych do nauki bezpiecznej jazdy na rowerze.
- wdrożenie programów edukacyjnych i instruktarzowych,

¹ A. Rudnicki, *Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miasta*, Architektura Czasopismo Techniczne, Kraków 2007, Zeszyt 3, Rok 107.

² *Krajowa Polityka Miejska 2023*, Warszawa 2015, s. 37.

³ W opracowaniu zamiennie stosuje się określenia Plan i PZMM.

⁴ W niniejszym Planie Miasto i Gmina Gołańcz stosuje się zamiennie z Gmina i traktuje jako synonimy.

Do głównych korzyści płynących z realizacji działań zawartych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Gołańcz należą:

- podniesienie jakości życia i zdrowia mieszkańców Gminy, głównie miasta Gołańcz, wynikające z poprawy jakości powietrza, redukcji hałasu i podniesienia poziomu bezpieczeństwa dzięki ograniczeniu wykorzystania motoryzacji indywidualnej,
- poprawa jakości mobilności mieszkańców poprzez rozbudowę infrastruktury transportu niezmotoryzowanego i równocześnie podniesienie jego dostępności oraz poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu,
- ograniczenie zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych oraz innych polutantów w systemie transportowym,
- zmniejszenie poziomu kosztów transportu w gospodarstwach domowych na skutek zmian podziału gałęziowego zadań transportowych,
- zmniejszenie potrzeb parkingowych wynikających ze zmiany środka transportu z samochodu na rower lub transport zbiorowy,
- ograniczenie kongestii transportowej i kosztów wynikających z jej występowania.

Niniejszy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Gołańcz na lata 2020-2023 jest w pełni zgodny z wytycznymi zawartymi w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Wielkopolskiego na lata 2014-2020, w szczególności z zapisami osi priorytetowej nr 3 – Energia i nr 5 – Transport⁵.

⁵ Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020. Szczegółowy opis osi projektowych programu operacyjnego (uszczegółowienie WRPO 2014+), Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2015.

1. Przegląd dokumentów strategicznych na szczeblu międzynarodowym, krajowym oraz regionalnym i lokalnym

1.1. Wymiar europejski

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Gołańcz na lata 2020-2023 jednoznacznie wpisuje się w aktualne kierunki polityki transportowej nakreślone przez Komisję Europejską. Inicjatywa budowy planów zrównoważonej mobilności miejskiej została zarysowana w wydany w 2007 r. dokumencie przygotowawczym zatytułowanym *Sustainable Urban Transport Plans. Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment*.⁶ Zwrócono w nim uwagę na konieczność kompleksowego ujmowania zagadnień transportowych i środowiskowych na obszarach zurbanizowanych.

W podobnym czasie opublikowano również inny bardzo ważny dokument konsultacyjny – Zieloną księgę pt. *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*⁷. Efektem finalnym przeprowadzonych dyskusji była prezentacja w 2009 r. dokumentu zatytułowanego *Plan działania na rzecz mobilności w miastach*. Plan zawierał konkretny zestaw działań odnoszących się bezpośrednio do zagadnień mobilności miejskiej, spośród których za najważniejsze należy uznać⁸:

- zwiększenie płynności ruchu w miastach,
- problemy ekologiczne wynikające z dominacji napędów spalinowych,
- implementacja inteligentnych systemów transportowych,
- poprawa dostępności transportu zbiorowego,
- wzrost niezawodności i bezpieczeństwa transportu miejskiego.

Postulat o konieczności integrowania, w szczególności planowania przestrzennego, efektywnych usług transportu publicznego, rozwoju infrastruktury dla niezmotoryzowanych

⁶ *Sustainable Urban Transport Plans. Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment*. European Communities, Louxembourg, 25 September 2007.

⁷ KOM (2007) 551.

⁸ KOM (2009) 490.

środków transportu, wsparcie dla rozwiązań niskoemisyjnych w ramach budowy planów zrównoważonej mobilności miejskiej, został podkreślony w opublikowanej w 2011 r. białej księdze zatytułowanej **Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu**. Osiągnięcie celu głównego białej księgi możliwe będzie dzięki realizacji 10 celów szczegółowych. Dla obszarów miejskich kluczowym wyzwaniem będzie zrealizowanie poniższych celów⁹:

- ograniczenie do 50% samochodów z napędem klasycznym (spalinowym) w miastach do 2030 r. i ich całkowite wyeliminowanie do 2050 r.,
- osiągnięcie wolnej od emisji CO₂ logistyki miejskiej do 2030 r.,
- rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych,
- ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do niemal zera,
- wdrożenie zasady zanieczyszczający płaci (*polluter pays*).

W 2013 r. Komisja Europejska wydała komunikat zatytułowany **Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach**. Założono w nim zintensyfikowanie wsparcia dla miast w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością. W opinii Komisji Europejskiej konieczna jest zasadnicza zmiana w podejściu do mobilności w miastach i w kierunku stworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego. Główne działania samorządów powinny koncentrować na¹⁰:

- poprawie funkcjonowania logistyki miejskiej,
- inteligentnych regulacjach limitujących dostęp do miast, w szczególności ich centrów (opłaty za wjazd, opłaty za korzystanie z infrastruktury dojazdowej, parkingowej),
- implementacji i koordynacji istniejących elementów inteligentnych systemów transportowych,
- poprawie bezpieczeństwa ruchu w miastach.

Zakres, cele i działania prezentowane w niniejszym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Gołańcz są również zbieżne z celami i założeniami **Strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu**. Działania zawarte w PZMM dla Gminy Gołańcz zmierzają do zrównoważenia

⁹ KOM (2011) 144.

¹⁰ KOM (2013) 913.

rozwoju transportu i tym samym przyczyniają się równocześnie do osiągnięcia wizji Strategii zogniskowanej na 3 priorytetach¹¹:

- inteligentnym rozwoju, skoncentrowanym na innowacjach i rozwoju gospodarki opartej na wiedzy,
- zrównoważonym rozwoju, opartym na gospodarce efektywnie korzystającej z zasobów, przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- wspieraniu gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

1.2. Wymiar krajowy

W listopadzie 2019 r. opublikowano **Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku**, której głównym celem jest „zwiększanie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez stworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez wdrożenie 6 kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu¹²:

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Działania prezentowane w niniejszym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Gołańcz ogniskują się na rozbudowie systemu dróg rowerowych i zwiększaniu dostępności do zintegrowanych węzłów przesiadkowych, zwłaszcza w mieście Gołańcz, łączących indywidualny transport miejski (zmotoryzowany i niezmotoryzowany), przewozy

¹¹ KOM (2010) 2020.

¹² *Strategia Rozwoju Transportu do 2030 roku*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2019.

autobusowe realizowane przez, Koleje Wielkopolskie, Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Piła i przewoźników prywatnych, w efekcie czego mieszkańcy zyskają możliwość sprawnego i efektywnego przemieszczania się w ramach gminnego i ponadgminnego systemu transportu. Tym samym doskonale wpisują się zwłaszcza w trzeci, czwarty i piąty kierunek interwencji.

Ograniczenie wykorzystania motoryzacji indywidualnej w realizacji codziennych potrzeb transportowych sprawi, że ograniczeniu ulegnie emisja szkodliwych składników spalin oraz gazów cieplarnianych, a także hałasu i wibracji. Pozwoli to urzeczywistnić ideę zrównoważonej mobilności i przyczyni się do bardziej zrównoważonego rozwoju Gminy i tym samym podniesienia jakości życia w samym mieście Gołańcz, jak i na obszarach wiejskich Gminy. Zmniejszenie ruchu samochodowego i aktywizacja alternatywnych form transportu spowodują spadek zużycia paliw ropy pochodnych, co dodatnio wpłynie na efektywność energetyczną systemu transportu oraz na ograniczy koszty transportu samych mieszkańców. Przyczyni się również do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia kosztów zatłoczenia motoryzacyjnego (kongestii) oraz potrzeb parkingowych.

Prezentowany PZMM dla Miasta i Gminy Gołańcz w pełni wpisuje się również w założenia i zapisy **Krajowej Polityki Miejskiej 2023**, w szczególności w rozdziale *Transport i mobilność miejska*, oraz *Niskoemisyjność i efektywność energetyczna*, w których wskazuje się m.in. na potrzebę¹³:

- inwestycji w rozwój transportu publicznego,
- tworzenia węzłów intermodalnych i sprzyjania realizacji podróży multimodalnych,
- modernizacji układów komunikacyjnych,
- zmiany sposobu kształtowania przestrzeni w celu zwiększenia udziału ruchu rowerowego i pieszego,
- rozbudowy inteligentnych systemów transportowych,
- uspokajania ruchu w centrach miast.

W 2013 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020**. Celem dokumentu jest Wizja ZERO

¹³ *Krajowa Polityka Miejska 2023*. Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2015.

zakładająca całkowite wyeliminowanie śmiertelnych wypadków na drogach w Polsce. Założenia programu opierają się na pięciu filarach¹⁴:

- bezpieczny człowiek,
- bezpieczne drogi,
- bezpieczna prędkość,
- bezpieczny pojazd oraz ratownictwo,
- i opieka powypadkowa.

W obszarze działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, możliwych do wdrożenia na poziomie gminy lub powiatu w ramach procesu równoważenia mobilności miejskiej, należy wskazać:

- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego,
- ochronę uczestników ruchu drogowego,
- rozwój systemów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Stąd też działania proponowane w Planie dla Miasta i Gminy Gołańcz są w pełni zgodne ze wskazanymi powyższymi założeniami, w szczególności poprzez zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerzystów i pieszych, a także poprzez rozbudowę dedykowanej im infrastruktury oraz wdrożeniu odpowiednich programów i kampanii edukacyjno-promocyjnych.

1.3. Wymiar regionalny i lokalny

Cel główny **Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 r.** jest tożsamy z wizją rozwoju województwa – „*Wielkopolska w 2030 roku to region przodujący w kraju, liczący się w Europie i szanujący jej uniwersalne wartości, świadomy swojego dziedzictwa przyrodniczego i cywilizacyjnego, spójny, zrównoważony i dostępny terytorialnie, otwarty na nowe idee i ludzi, silny nowoczesną gospodarką, aspiracjami i wiedzą swoich mieszkańców, zapewniający im bardzo dobre warunki życia, pracy i wypoczynku na całym obszarze województwa*”. Ma on zostać osiągnięty poprzez realizację 4 celów strategicznych i zawartych w nich 11 celach operacyjnych. W odniesieniu do prezentowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Gołańcz najistotniejszy jest trzeci cel strategiczny – *Rozwój infrastruktury*

¹⁴ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2013.

z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski, i budujące go trzy cele operacyjne¹⁵:

- 3.1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej województwa,
- 3.2. Poprawa stanu oraz ochrona środowiska przyrodniczego Wielkopolski,
- 3.3. Zwiększanie bezpieczeństwa i efektywności energetycznej.

Spśród łącznie 14 kluczowych kierunków interwencji zapisanych w ramach 3 powyższych celów, działania zaprojektowane z Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Gołańcz najlepiej korespondują z:

- rozwojem transportu drogowego i elektromobilności,
- rozwojem zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego,
- poprawą jakości powietrza,
- kształtowaniem świadomości i postaw ekologicznych społeczeństwa, wzmacnianie bezpieczeństwa ekologicznego i środowiskowego,
- zwiększenie wykorzystania alternatywnych źródeł energii, w tym OZE i wodoru,
- optymalizacją gospodarowania energią.

Proponowane z Planie działania są także zgodne z drugim celem strategicznym – *Rozwój społeczny Wielkopolski oparty na zasobach materialnych i niematerialnych regionu*, zwłaszcza w odniesieniu do pierwszego z celów operacyjnych: *2.1. Rozwój Wielkopolski świadomy demograficznie*, ponieważ rozwój infrastruktury rowerowej i promocja ruchu rowerowego idealnie wpisuje się zawarte w nim kluczowe kierunki interwencji, zwłaszcza: *Promocję zdrowego stylu życia*, jak również *Wzrost atrakcyjności osiedleńczej regionu*.

Powyższe cele planuje się osiągnąć w niniejszym Planie przede wszystkim poprzez:

- ukończenie zintegrowanego intermodalnego węzła przesiadkowego w mieście Gołańcz integrującego indywidualny transport (zmotoryzowany i niezmotoryzowany) i zbiorowy transport publiczny o zasięgu gminnym i powiatowym oraz dwóch kolejnych węzłów intermodalnych będących w fazie planowania w miejscowościach Laskownica Mała i Panigródz,
- ograniczenie wykorzystania motoryzacji indywidualnej poprzez rozwój transportu rowerowego (głównie budowę dróg rowerowych) i pieszego (modernizacja chodników),
- edukację o ekologicznych sposobach przemieszczania się i ich promocję.

¹⁵ *Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 r.* Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2020.

W wymiarze lokalnym

Strategia rozwoju Powiatu Wągrowieckiego w marginalnym stopniu podejmuje tematykę transportową, jednak w programie strategicznym *Wzrost atrakcyjności powiatu dla lokalizacji inwestycji, wspieranie rozwoju przedsiębiorczości jego mieszkańców*, jej autorzy wskazali, że będzie on realizowany również poprzez *Zagospodarowanie turystyczne jezior, rzeki Wełny, budowę ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych*¹⁶. Jakkolwiek wyraźnie widać dominację funkcji turystycznej w w/w celach i działaniach, to jednak działania nakreślone w Planie dla Miasta i Gminy Gołańcz, zwłaszcza rozbudowa infrastruktury dedykowanej rowerzystom, absolutnie nie stoją w sprzeczności, tylko znakomicie je rozszerzają i uzupełniają.

W **Strategii rozwoju Miasta i Gminy Gołańcz na lata 2008-2022** z pierwszym z trzech celów strategicznych – *Rozwój infrastruktury technicznej* przyjęto, że jego realizacja nastąpi m.in. poprzez *Wyznaczenie i budowę ścieżek rowerowych na drogach lokalnych* (cel 1.2.2)¹⁷. Tym samym działania proponowane w niniejszym Planie idealnie się w tę strategię wpisują.

¹⁶ Strategia rozwoju Powiatu Wągrowieckiego (Województwo Wielkopolskie), Wągrowiec 2001.

¹⁷ Strategia rozwoju Miasta i Gminy Gołańcz na lata 2008-2022 (Aktualizacja – luty 2014), Gołańcz 2014.

2. Identyfikacja interesariuszy

Główni interesariusze (interesariusze, którzy w sposób bezpośredni odczuwać będą skutki rozwiązań wdrażanych w związku z realizacją Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej):

- mieszkańcy,
- różne grupy społeczne i zawodowe,
- poszczególne części miasta,
- inwestorzy,
- turyści.

Kluczowi interesariusze/strony (interesariusze, którzy posiadają odpowiednie narzędzia władzy, zasoby finansowe, wiedzę i kompetencje w dziedzinie transportu i pokrewnych):

- władze Gminy – burmistrz, Rada Miasta i Gminy,
- administracja publiczna,
- służby ochrony zdrowia,
- jednostki odpowiedzialne za rozwój i promocję turystyki.

Pośrednicy (interesariusze zaangażowani we wdrażanie instrumentów polityki transportowej, realizujący działalność transportową oraz przedstawiciele grup interesu i lokalne media):

- zarządcy dróg,
- przewoźnicy autobusowi – PKS, prywatni przewoźnicy,
- służby miejskie i gminne – Policja,
- lokalne media, media społecznościowe, blogerzy i vlogerzy.

3. Proces tworzenia Planu i partycypacja społeczna

3.1. Sposób organizowania konsultacji społecznych

W konstruowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej kluczowym zagadnieniem jest partycypacja różnych grup interesariuszy, a w szczególności lokalnej społeczności. Głównym zadaniem prowadzonych konsultacji było stworzenie możliwości dla przeprowadzenia autentycznego dialogu obywatelskiego. Mieszkańcy Gminy mieli możliwość aktywnego zgłaszania uwag do Planu, wpływając tym samym na ostateczny kształt proponowanych działań. Aby ułatwić zainteresowanym stronom zgłaszanie swoich sugestii do Planu proces konsultacji przeprowadzono z wykorzystaniem kilku form komunikacji. Odpowiedzi na pytania umieszczone w kwestionariuszu oraz uwagi i komentarze z sugestiami do dokumentu można było przekazywać za pomocą:

- dedykowanego kwestionariusza internetowego – na potrzeby konsultacji społecznych do PZMM powstała specjalna ankieta internetowa zamieszczona na stronie <https://golancz-pzmm.webankieta.pl/> dająca możliwość łatwego i sprawnego (z dowolnego miejsca i o dowolnej porze) zgłaszania uwag i komentarzy do planu i równocześnie badająca zachowania i preferencje transportowe osób poruszających się po Mieście i Gminie Gołańcz,
- badanie ankietowe – w dniach 10.07.2020 – 22.07.2020 r. w wybranych miejscach Gminy Gołańcz ankietery przeprowadzili badanie zachowań i preferencji transportowych mieszkańców oraz zbierali postulaty i pomysły odnośnie do dalszego rozwoju systemu transportowego Gminy przy pomocy takiego samego w swej treści kwestionariusza, jak ten zamieszczony w Internecie¹⁸.

3.2. Struktura respondentów biorących udział w badaniu ankietowym

W badaniu udział wzięło łącznie 96 respondentów, którzy wypełnili zarówno kwestionariusz internetowy, jak i tradycyjny, papierowy. W badaniu zdecydowanie częściej brały udział

¹⁸ Kwestionariusz został zaprezentowany w Załączniku 1 do niniejszego Planu.

kobiety, gdyż stanowiły blisko 70%. Wśród respondentów przeważały osoby pełnoletnie, tylko 3,1% biorących udział w badaniu nie ukończyła 18 lat. Najliczniej odpowiadały osoby w wieku 36-45 lat (35,4%) i młodsze. Osoby z grup wiekowych 19-25 i 26-35 stanowiły po niespełna 20%. W badaniu natomiast nie uczestniczyły osoby najstarsze w wieku powyżej 65 lat. Osoby pracujące stanowiły w badaniu prawie 70%, z czego 4,2% deklaroowało, że pracuje dorywczo. Po 12,5% respondentów wskazywało, że studiuje lub uczy oraz, że przede wszystkim zajmuje się domem. Jedynie 5,2% udzielających odpowiedzi pozostaje na emeryturze lub rencie, co nie powinno zaskakiwać wzięwszy pod uwagę, że najstarsi mieszkańcy nie wzięli udziału w badaniu.

Zdecydowanie najczęściej na pytania odpowiadały osoby zamieszkujące miasto Gołańcz – 68,8%. Co wskazuje na istotną nadreprezentację mieszkańców Miasta (3282 mieszkańców na koniec 2019 r.) nad pozostałymi mieszkańcami z wiejskiego obszaru Gminy, ponieważ stanowili oni jedynie 40% jej mieszkańców¹⁹. Natomiast wśród osób zamieszkujących obszar wiejski Gminy, które wzięły udział w badaniu, najliczniejszą grupę respondentów stanowili mieszkańcy Morakowa (4,2%) i Panigrodza (3,1%).

Liczba zarejestrowanych w powiecie wągrowieckim (dane dla jednostek samorządu terytorialnego niższego rzędu nie są przez GUS publikowane) samochodów osobowych szybko rośnie. W latach 2014-2018 zwiększyła się o ponad 15% z 42 181 do 48 674 sztuk, w podobnym tempie wzrosła liczba wszystkich pojazdów mechanicznych z 56 867 do 65 588 sztuk. Tym samym wskaźnik zmotoryzowania w powiecie wzrósł z ok. 604 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w 2014 r. do blisko 693 w 2018 r. i był istotnie wyższy niż średnia dla całego kraju, która kształtowała się na poziomie 520 i 610, a także dla województwa wielkopolskiego, w którym wskaźnik zmotoryzowania w badanym okresie wzrósł z 581 do 671²⁰.

Powyższe wartości znajdują pośrednie, ale silne odzwierciedlenie w odpowiedziach ankietowanych, z których wynika, że aż 91,7% gospodarstw domowych w Mieście i Gminie Gołańcz jest w posiadaniu przynajmniej jednego samochodu osobowego. Prawie 40% respondentów wskazała, że w ich gospodarstwie domowym eksploatowane są 2 samochody osobowe, 14,6% jest w posiadaniu 3 samochodów, a 5,2% badanych posiada 4 i więcej pojazdów.

¹⁹ GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/tablica> (dostęp: 22.07.2020)..

²⁰ GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/tablica> (dostęp: 22.07.2020).

3.3. Podsumowanie uwag i komentarzy zgłoszonych w badaniu ankietowym

Mieszkańcy Miasta i Gminy Gołańcz dość chętnie zgłaszali dodatkowe uwagi. Ponad 20 osób podzieliło się swoimi przemyśleniami i wskazało na najbardziej ich zadaniem palące problemy i potrzeby transportowe w Gminie. Niektóre wypowiedzi były bardzo rozbudowane i zawierały liczne i szczegółowe propozycje usprawnień, inne natomiast syntetycznie wskazywały problem lub konieczność dokonania konkretnej inwestycji. Kilka z wypowiedzi nie dotyczyło transportu, np. postulat konieczności wyremontowania pałacu w Czesławicach lub tylko częściowo, np. w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa, zwłaszcza pieszych. Wskazywano mianowicie na konieczność instalacji większej liczby punktów świetlnych przy Rynku, ale też wprowadzenie na nim monitoringu, podobnie jak na „Żabiaku”.

Zdecydowanie najwięcej wniosków zgłoszonych przez mieszkańców Gminy dotyczyła poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego. Ankietowani chcieliby zwiększenia liczby kursów realizowanych przez Koleje Wielkopolskie do Gołańczy, a nie tylko do Wągrowca. Narzekano również na autobusową komunikację zastępczą uruchamianą w czasie przerw w funkcjonowaniu kolei. Mieszkańcy wskazywali również na niedostatki w ofercie przewozów autobusowych wykonywanych przez PKS Piła.

Wskazywano również na istotne potrzeby w obszarze rozwoju transportu rowerowego. Jedną z propozycji była budowa drogi rowerowej z miasta Gołańcz w kierunku wsi Smogulec, z uwagi na duży ruch samochodowy i niski poziom bezpieczeństwa jazdy rowerem drogą wojewódzką nr 242 (dawniej 194). Apelowano także o kompleksowe podejście do ruchu rowerowego, poczynając od edukacji najmłodszych na specjalnych placach treningowych pod okiem instruktora, przez zwiększenia liczby stojaków rowerowych, stworzenie szlaków rowerowych na terenie Gminy a następnie ich promocję kończąc na generalnej propagacji ruchu rowerowego jako zdrowego i co ważne całorocznego sposobu przemieszczania się.

Mieszkańcy dostrzegają również problemy wynikające ze zbyt szybkiej jazdy samochodami i postulują wprowadzenie progów zwalniających w różnych lokalizacjach, w szczególności na ul. K. Libelta na „wlocie” do Miasta, na ul. dr. P. Kowalika, a także w Łęgniszewie. Zbyt szybka jazda, a przez to niskie poczucie bezpieczeństwa, zwłaszcza wśród pieszych, skłoniła jedną

z ankietowanych osób do wysunięcia wniosku o stworzenie sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych na ul. K. Libelta.

Ostatnią grupą wśród zidentyfikowanych przez mieszkańców problemów stanowi parkowanie. Wskazywano przede wszystkim na złe parkowanie w okolicy orlika, tj. niewykorzystywanie dedykowanych temu miejsc parkingowych, tylko zostawianie samochodów na osiedlowych parkingach. A także na niską kulturę parkowania w innych miejscach Miasta, np. zajmowania dwóch miejsc, zastawiania samochodami chodników i wąskich ulic, ale też kłopotów z parkowaniem w dni targowe.

Pojawił się również apel o modernizację drogi łączącej Gołańcz z Olesznem.

4. Elementy zrównoważonej mobilności w Mieście i Gminie Gołańcz

4.1. Zbiorowy transport pasażerski

Miasto i Gmina Gołańcz nie posiada własnego operatora, ani własnych środków transportu zbiorowego. Przewozy zbiorowe na jej terenie zorganizowane na dowozach młodzieży szkolnej realizuje na jej rzecz przedsiębiorstwo Przewóz Osób Zdzisław Cieślik. Z jego usług na trasach i zgodnie z rozkładem jazdy dostosowanym do harmonogramu roku szkolnego i typowych godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki, mogą korzystać także pozostali mieszkańcy Gminy, którzy wykupią bilet u kierowcy. W 2020 r. przewozy prowadzone są na 4 liniach komunikacyjnych, obsługiwanych minibusami, na których realizowane są łącznie 22 kursy, 9 przed rozpoczęciem lekcji i 13 po ich zakończeniu.

Regularne przewozy pasażerów transportem zbiorowym na terenie Gminy wykonuje także PKS Piła. Operuje on od 1.07.2020 na 16 liniach realizując w ciągu dnia 37 kursów (15 przed południem i 22 popołudniowe), przy czym zdecydowana większość z nich to kursy realizowane wyłącznie w dni nauki szkolnej (tab. 1). W pozostałe dni robocze realizowanych jest na terenie Gminy jedynie 5 kursów, a i te wyłącznie w dni robocze z wyłączeniem 24 i 31 grudnia. Oznacza to, że w weekendy nie funkcjonuje żaden autobusowy transport publiczny. Nawet w dni nauki szkolnej wyjazd z miasta Gołańcz do najbliższego miasta powiatowego – Wągrowca jest skrajnie ograniczony. Realizowane są jedynie 3 kursy dziennie: jeden przed południem i 2 popołudniowe. Nieco łatwiej dojechać z Wągrowca do Gołańczy, bowiem do dyspozycji jest 5 kursów. Raz dziennie można też dojechać do Gołańczy z Piły przez Chodzież.

Tabela 1. Regularne linie komunikacyjne zbiorowego transportu pasażerskiego w Mieście i Gminie Gołańcz realizowane przez PKS Piła Sp. z o.o.

Nr linii	Nazwa linii	Liczba kursów		Kursuje
		poranne	popołudniowe	
67022	Gołańcz – Margonin – Gołańcz	1	2	S
67029	Margonin – Margonin Kościelna, przez: Karolinka – skrz. Lipiny	1		S
67064	Wągrowiec – Morakowo – Wapno – Rusiec	2	4	4 S 2 Dum
67088	Chodzież – Margonin Kościelna, przez: Pietronki – Kowalewo - Czesławice	1	3	S
67102	Wągrowiec – Laskownica Wielka – Gołańcz – Panigródz		1	S
67108	Wągrowiec – Kaliszany – Czesławice – Gołańcz – Smogulec		1	S
67110	Wągrowiec – Morakowo – Gołańcz – Pawłowo Żońskie		1	S
67115	Wągrowiec – Łekno – Rąbczyn – Wągrowiec	1		S
67117	Wągrowiec – Pawłowo Żońskie – Gołańcz – Smogulec	1		S
67143	Wągrowiec – Wapno – Damasławek – Wągrowiec	3	2	2 S 2 Dum 1 S/Łum
67116	Chodzież – Buszewo, przez: Pietronki – Margonin KOścielna	1	2	S
67168	Piła – Chodzież – Gołańcz – Damasławek	1 (Damasławek – Gołańcz)	1	S
67189	Gołańcz – Smogulec	1	1 (Buszewo – Margonin)	S
67206	Buszewo – Margonin – Chodzież	1	1	S
67240	Wągrowiec – Grylewo – Zaszkwice – Gołańcz		4	S
67290	Wągrowiec – Grylewo – Zaszkwice – Pawłowo Żońskie	1		S

Źródło: na podstawie danych PKS Piła Sp. z o.o.

S – kursuje w dni nauki szkolnej

D – kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt

u – nie kursuje po Bożym Ciele

Ł – kursuje w okresie ferii szkolnych (pon-pt)

m – nie kursuje w dniach 24.XII i 31.XII

Ważną rolę w systemie transportu zbiorowego pełni również kolej. Jedyną czynna linia kolejowa przechodząca przez teren Gminy, to jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 356 biegnąca ze stacji Poznań-Wschód przez Wągrowiec, Gołańcz do Bydgoszczy. Na terenie Gminy (poczynając od południa) zlokalizowane są 3 przystanki kolejowe Laskownica, Gołańcz i Panigródz z budynkami dworcowymi. Dzięki przeprowadzonej w latach 2011-2013

modernizacji średnia prędkość pociągów znacząco wzrosła, a w rezultacie również liczba pasażerów. Niestety, modernizacja objęła tylko odcinek od Poznania do Wągrowca. W efekcie, większość pociągów jadących z Poznania lub przez Poznań kończy swój bieg w Wągrowcu, a tylko 4 z 16 par pociągów dojeżdżają do Gołańczy. Czas przejazdu pomiędzy miastem Gołańcz a Wągrowcem różni się dość istotnie w zależności od kierunku. Dojazd do Gołańczy trwa zazwyczaj 23 minuty, a powrót z Wągrowca 29 minut. Niemniej jednak czas ten należy uznać za względnie konkurencyjny do jazdy samochodem, które na analogicznej, niespełna 20-kilometrowej trasie zajmuje nie mniej niż 20 minut. Przejazd z Gołańczy do Poznania trwa od 1 godziny i 17 minut do 1 godziny i 48 minut, zazwyczaj ok. 1 godziny i 40 minut. Jadąc samochodem podróż będzie nie krótsza niż 1 godzina i 20 minut, lecz w sytuacji dużego zatłoczenia, zwłaszcza w Poznaniu i jego okolicy może wydłużyć się do ponad 2 godzin.

Centralnym elementem infrastruktury punktowej transportu zbiorowego w Gminie dworzec kolejowy Gołańcz przed wejściem, do którego znajduje się przystanek autobusowy. To właśnie w tym miejscu trwa modernizacja budynku dworcowego połączona z rozbudową infrastruktury towarzyszącej, głównie parkingów typu Park & Ride (P&R) i Bike & Ride (B&R), dzięki czemu powstanie zintegrowany, intermodalny węzeł transportowy służący mieszkańcom i osobom przyjezdnym.

W zamierzeniach inwestycyjnych pozostają jeszcze dwa węzły intermodalne w Laskownicy Małej oraz Panigrodzu, gdzie powstać mają parkingi P&R na odpowiednio 26 i 19 miejsc dla samochodów osobowych oraz wiaty rowerowe dające możliwość bezpiecznego pozostawienia odpowiednio 14 i 10 rowerów. Przy czym pociągi kończą swój bieg w Gołańczy i do Panigrodza od lat nie dojeżdżają, a odcinek Gołańcz – Bydgoszcz od lat czeka na modernizację.

Infrastrukturę punktową transportu zbiorowego w Mieście i Gminie Gołańcz tworzy łącznie 55 przystanki autobusowe. Stan techniczny i poziom wyposażenia tych przystanków jest zróżnicowany. Ok. 40% z nich wyposażona jest w wiatę i ławkę (23 przystanki), a wśród nich 5 (w tym 3 w mieście Gołańcz) posiada również zatokę przystankową. Większość przystanków nie posiada dodatkowego wyposażenia, a jedynie pionowe oznakowanie i tabliczkę informacyjną z rozkładem jazdy.

Potencjalna dostępność zbiorowego transportu pasażerskiego jest bardzo wysoka, obejmuje wszystkie miejscowości w Gminie nawet tak małe jak Brdowo, Buszewo czy Jeziorki, które zamieszkuje po ok. 60 osób., ponieważ przez wszystkie wiodą linie komunikacyjne obsługiwane autobusami firmy Przewóz Osób Zdzisław Cieślik i PKS Piła.

Rzeczywista dostępność transportu zbiorowego, jak wynika jednak z przeprowadzonego badania, jest niższa z uwagi na oddalenie przystanków autobusowych od miejsc zamieszkania. 15,6% badanych dociera pieszo na przystanek w czasie nieprzekraczającym 5 minut, prawie 21% mieszkańców zabiera to do 10 minut. Niestety, co dziesiąty z respondentów ma dalej niż 20 minut na przystanek, a 1/3 w ogóle nie korzysta z transportu publicznego²¹.

Identyfikacja obszarów problemowych

1. Pomimo, że jak wskazano powyżej, wszyscy Miasta i Gminy Gołańcz mogą skorzystać z autobusowego transportu zbiorowego to jednak zdecydowana większość dorosłych mieszkańców z usług tych nie korzysta (65,6%) lub korzysta sporadycznie (27,8%). Autobus nie tylko nie służy do przemieszczania się w czasie wolnym, ani robienia zakupów, ale też w dojazdach do pracy (odpowiedzi te zaznaczyła tylko jedna osoba z ankietowanych). Nieco częściej mieszkańcy Gminy korzystają z pociągu. 9% wskazało, że robi to codziennie lub kilka razy w tygodniu, a prawie połowa sporadycznie. Niestety, dwóch na pięciu respondentów nie korzysta z pociągu w ogóle. 10% respondentów dojeżdża pociągiem do pracy lub szkoły, a 4% wybiera kolej do realizacji podróży w czasie wolnym. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest przynajmniej kilka:
 - wysoki poziom zmotoryzowania mieszkańców na poziomie blisko 700 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (dane dla powiatu wągrowieckiego), sprawia, że prawie każdy dorosły mieszkaniec Gminy ma do dyspozycji samochód. Łatwo dostępny – zaparkowany zazwyczaj zaraz pod domem, umożliwiający bezpośrednie podróże „drzwi-drzwi”, dający poczucie wolności i niezależności samochód mocno uzależnia, a jego użytkownicy szybko przestają dostrzegać inne możliwości podróżowania;
 - niskie ceny paliw oraz duża dostępność tanich samochodów używanych;
 - niska częstotliwość kursowania transportu publicznego, zwłaszcza autobusów, dopasowana prawie wyłącznie do dni nauki szkolnej nie sprzyja korzystaniu z transportu autobusowego w dojazdach do pracy, a zwłaszcza w innych celach i innych porach dnia niż wczesny poranek i popołudnie, co potwierdza 54% badanych oceniając częstotliwość bardzo źle (31%) i źle (23%);
 - słabe dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb. Prawie połowa badanych nie jest zadowolona z rozkładów jazdy, a blisko 40 oceniła ją jako przeciętną;

²¹ W przypadku tych osób trudno w ogóle określić dostępność przystanków. Jednak pozostałe wyniki można uznać za reprezentatywne.

- niska jakość infrastruktury przystankowej, którą źle i bardzo źle ocenia ponad 40% mieszkańców, a jako przeciętną wskazało blisko 40%.

Dlatego nawet wysoko oceniany komfort podróży, z którego zadowolonych jest 56% podróżnych, ani generalnie dobra jakość stan taboru, na co wskazuje prawie połowa respondentów, ani nawet akceptowalny czas podróży lub umiarkowany koszt podróży (50% ocenia go jako przeciętny, a ponad 1/3 jest zadowolona z poziomu cen), nie zmieniają ogólnego postrzegania transportu publicznego i nie korzystania z jego usług (oczywiście z wyjątkiem młodzieży szkolnej).

Kierunki koniecznych działań

1. Chcąc zmienić podział modalny podróży w kierunku zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego należy przede wszystkim podnieść częstotliwość kursowania autobusów i pociągów oraz lepiej dopasować ich rozkłady do potrzeb podróżnych, zwłaszcza w weekendy. Wystarczą do tego w większości minibusy. Są tańsze w eksploatacji, a wystarczająco pojemne, są też bardziej zwrotne i mają mniejsze potrzeby w zakresie infrastruktury.
2. Szczególny potencjał ma kolej, dlatego bardzo ważne jest ukończenie modernizacji budynku dworca w Mieście i sfinalizowanie budowy parkingów P&R i B&R, dzięki czemu stanie się intermodalnym węzłem transportowym, a następnie podjęcie podobnych działań, tylko skrojonych na mniejszą skalę z Laskownicy Małej. Władze Gminy nie powinny ustawać w wysiłkach lobbując o zwiększenie liczby par pociągów do Gołańczy, a równocześnie o modernizację i ponowne otwarcie odcinka linii kolejowej nr 356 z Gołańczy do Bydgoszczy. Niebywały sukces przewozowy osiągnięty na trasie Poznań-Wągrowiec (z niespełna 1 tys. pasażerów dziennie przed modernizacją²² do ponad 6 tys. obecnie²³), powinien być dostatecznym argumentem dla decydentów w Województwie Kujawsko-Pomorskim i Wielkopolskim, aby podjąć w końcu tę jakże ważną inwestycję. Oczywiście rozkład jazdy autobusów dojeżdżających do dworca kolejowego muszą zostać skoordynowane z kursowaniem pociągów.

²² K. Trammer, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa 2019.

²³ <https://plus.gloswielkopolski.pl/poznan-pociagi-do-wagrowca-sa-zapchane-w-niektorych-brakuje-klimatyzacji-koleje-wielkopolskie-wiedza-o-problemach-i-kupuja-nowe/ar/c1-14246573> (dostęp: 20.07.2020).

3. Dla podniesienia jakości transportu autobusowego warto doposażyć przystanki w wiaty i ławki, tak aby zwiększyć komfort oczekiwania na autobus. Warto również podnieść poziom bezpieczeństwa dojścia do przystanków odpowiednio je doświetlając, oznakowując lub doprowadzając chodnik tam, gdzie to konieczne pamiętając równocześnie o niezbędnych ułatwieniach dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Dzięki powyższym działaniom możliwe będzie zwiększenie liczby użytkowników transportu zbiorowego i równocześnie niezmotoryzowanych (głównie rowerowych). Tym samym obniżone zostanie zużycie energii w systemie transportowym Miasta i Gminy Gołańcz, a w efekcie istotnemu obniżeniu ulegnie poziom emisji gazów cieplarnianych oraz innych polutantów.

4.2. Transport niezmotoryzowany

Gołańcz jest miastem o bardzo małej gęstości zaludnienia ok 260 mieszkańców na 1 km², a to ze względu na dużą powierzchnię równą aż 12,6 km². Faktycznie obszar zabudowany jest znacznie mniejszy i w osi północ-południe, jak również wschód-zachód przeciwległe skraje zwartej zabudowy dzieli tylko ok. 2 km. Dodatkowo mniej więcej w centrum tego obszaru znajduje się dworzec kolejowy, największa szkoła podstawowa i jeden z dwóch największych sklepów. To sprawia, że zdecydowana większość mieszkańców miasta ma do nich nie dalej niż 1,5 km. Na tak krótkim dystansie różnica w czasie jazdy pomiędzy samochodem a rowerem jest zanedbywalna.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania należy stwierdzić, że rower jest wręcz idealnym środkiem transportu służącym do zaspokajania większości potrzeb transportowych w Mieście, ale także w relacji miejsce zamieszkania na obszarze wiejskim Gminy – centrum Gołańczy. W promieniu maksymalnie 5 km od centrum mieszka ok. 2,7 tys. osób, czyli ponad połowa mieszkańców wiejskiego obszaru Gminy. Odległość 5 km jest nieprzypadkowa, bowiem nawet początkujący rowerzyści na pokonanie takiego dystansu potrzebują nie więcej niż 15-20 minut. Samochodem taki dystans można pokonać teoretycznie o połowę krócej, jednak dzięki ogromnej dostępności roweru i przy możliwości jego zaparkowania dokładnie w miejscu docelowym (przy założeniu, że pojawią się liczne stojaki rowerowe), dodatkowo przy ograniczonej dostępności miejsc parkingowych dla aut (jak wskazują dane ankietowe ich

dostępność jest problemem, zwłaszcza w dni targowe) i dopuszczeniu do ruchu po ulicach jednokierunkowych w przeciwnym kierunku, sprawia, że rower stanie się bezkonkurencyjny.

Co równie istotne, jazda rowerem to szereg korzyści:

- przyczynia się do: poprawy stanu zdrowia i kondycji rowerzysty w przeciwieństwie do kierującego samochodem. Rowerzyści są szczuplejsi i rzadziej przebywają na zwolnieniach zdrowotnych;
- jest bezemisyjna, a wydatek energetyczny rowerzysty (ok. 2,4 kWh/100 pasażerokilometrów (pkm)) tylko nieco większy, niż osoby śpiącej, wobec ok. 70 kWh/100 pkm zużywanych przez typowy samochód osobowy segmentu C w ruchu miejskim²⁴. Wszystkie pojazdy w Gminie napędzane są paliwami ropopochodnymi, które nie dość, że wysoko emisyjne (gazy cieplarniane i liczne inne polutanty), są również nieodnawialne. Warto również dodać, że popyt na ropę naftową w Polsce zaspokajany jest w ponad 95% z importu, a to skutkuje negatywnymi konsekwencjami gospodarczymi, politycznymi i społecznymi²⁵;
- rower jest niezwykle dostępny, łatwy do zaparkowania prawie wszędzie;
- zajmuje mało miejsca w ruchu i na postoju oszczędzając wydatki na infrastrukturę;
- elastyczny jak samochód, rowerzysta sam decyduje o czasie rozpoczęcia podróży, w przeciwieństwie do transportu zbiorowego. Przy niskiej częstotliwości kursowania autobusów i pociągów spóźnienie na przystanek generuje spore problemy, jadąc rowerem dojedziemy, nawet jeśli nieco spóźnieni;
- zakup i koszty eksploatacji roweru to niewielki wydatek, można dzięki temu poczynić istotne oszczędności w budżecie domowym.

Rowerzyści w Gminie mają bardzo ograniczone możliwości korzystania z dedykowanej im infrastruktury. Są to wyłącznie dwa odcinki:

- ciąg pieszo-rowerowy między Chawłodnem a Gołańczą długości ok. 1,5 km,
- droga rowerowa idąca w śladzie nieczynnej linii kolejowej Gołańcz-Margonin, dotychczas zbudowano 3,4 km pomiędzy Gołańczą a Grabowem.

²⁴ M. Babiak, H. Igliński, *Estymacja i analiza efektywności energetycznej transportu pasażerskiego w Poznaniu oraz identyfikacja sposobów jej zwiększania*, Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka, WUG, Gdańsk 2016, s. 223-232.

²⁵ H. Igliński, *Konsekwencje rosnącego uzależnienia transportu w Polsce od ropy naftowej*, w: *Celowość, efektywność i skuteczność projektu transportowego. Logika interwencji*, red. Andrzej Krych. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Poznań 2015, s. 413-430.

Mimo tak skromnej infrastruktury, ok. 1800 osób korzysta z roweru codziennie, a co czwarty kilka razy w tygodniu. Najczęściej z rowerów korzysta się w wolnym czasie – 34,4% badanych. Niestety, poziom ich wykorzystania w realizacji codziennych obligatoryjnych podróży związanych z dojazdami do pracy i szkoły, jest dużo niższy i wynosi prawie 11%. To jednak i tak więcej niż wynosi średnia np. dla powiatu poznańskiego – 5,3%²⁶. 8% ankietowanych korzysta z roweru podczas robienia zakupów. Okazuje się także, że to na rowerze mieszkańcy Gołańczy spędzają najwięcej czasu ze wszystkich sposobów przemieszczania się. Ponad 12% respondentów wskazało, że średnio dziennie jest to ponad 1,5 godziny, a co czwarty ankietowany porusza się na rowerze przez 30-60 minut.

Niewątpliwym plusem jest, że obie drogi rowerowe wykonane zostały z masy bitumicznej. Dlatego nieco zaskakuje, że jedynie co trzeci z respondentów ocenia jej stan jako dobry i bardzo dobry, a aż 37,6% jak zły i bardzo zły.

W celach przede wszystkim turystycznych i rekreacyjnych rowerzyści mogą korzystać jedynie z jednego opisanego szlaku rowerowych biegnącego w osi północ południe z Wągrowca przez Smogulec, Gołańcz ponownie do Wągrowca o długości 53 km²⁷.

Najdłuższą siecią chodników w Gminie cieszy się Miasto Gołańcz, ich łączna długość wynosi ok. 12,5 km. Ich stan techniczny jest dość zróżnicowany, jednak generalnie można go uznać za dobry i zadowalający. Tak też oceniają je ankietowani, ponad 40% z nich ich jakość za dobrą i bardzo dobrą, a jedynie niespełna 21% za złą i bardzo złą. Do dyspozycji pieszych jest także oddana do użytku kilka lat temu promenada długości ok. 300 m pomiędzy ul. Jeziorną a ul. Zamkową biegnąca między stawem a najstarszym zabytkiem w Gołańczy – interesującymi ruinami zamku rycerskiego. Z promenady mogą korzystać także rowerzyści, dla których może on stanowić interesujący skrót, jednak nawierzchnia z kostki granitowej nie jest dla nich zbyt przyjazna.

To najprawdopodobniej dość gęsta i niezłej jakości sieć chodników, a także kompaktowe rozmiary Miasta sprawiają, że połowa respondentów deklaruje, że pieszo porusza się codziennie, a ponad 20% robi to kilka razy w tygodniu. Najczęściej badani pieszo

²⁶ *Badania i opracowanie Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej. Etap I.* BIT, Millward Brown, Poznań 2014.

²⁷ <https://regionwielkopolska.pl/artykuly-turystyka/szlaki-w-wielkopolsce-polnocnej-2/> (dostęp: 22.07.2020).

przemierzają się w czasie wolnym, robi tak co piąty ankietowany, co siódmy badany pieszo wybiera się na zakupy, ale już tylko 11% dociera tak do pracy lub szkoły.

Znacznie gorzej przedstawia się wyposażenie w chodniki na wiejskim obszarze Gminy. Mniej więcej 2/3 wsi w Gminie dysponuje chodnikami, jednak nie zawsze są one dostępne wzdłuż dróg wojewódzkich lub powiatowych o największym ruchu, a paradoksalnie przy lokalnych jak np. w Potulinie.

Mimo wszystko jednak większość, bo ponad 60% respondentów wskazało, że jako piesi czują się bezpiecznie lub raczej bezpiecznie, a tylko co dziesiąty czuje się jako pieszy istotnie zagrożony. Istnieje uzasadnione przypuszczenie, że tak dobre wyniki samooceny bezpieczeństwa pieszych wynikają ze zdecydowanej przewagi wśród respondentów mieszkańców Miasta.

Identyfikacja obszarów problemowych

1. Podstawową słabością istniejącej infrastruktury rowerowej jest jej fragmentaryczność i brak spójności. To znacząco ogranicza możliwości dalszego wzrostu liczby podróży wykonywanych rowerem, szczególnie tych obligatoryjnych i tym samym wzrostu udziału rowerzystów w systemie transportowym. Niewielki udział rowerzystów w ruchu wynika w dużej mierze z poczucia niskiego poziomu bezpieczeństwa przez rowerzystów. Prawie połowa mieszkańców nie czuje się bezpiecznie poruszając rowerem, a co szósta wskazuje, że czuje się zdecydowanie zagrożona. Rowerzyści są bowiem zmuszeni do poruszania się po raczej wąskich i nieraz niskiej jakości drogach (w części gruntowych), a w przypadku dróg wojewódzkich dość zatłoczonych, zwłaszcza DW 241, gdzie występował również największy ruch ciężarowy
2. W Mieście brak jest również dostatecznej liczby stojaków rowerowych i miejsc parkingowych dla rowerów. To również ogranicza liczbę aktywnych rowerzystów, w szczególności możliwości robienia zakupów lub dojazdów do pracy i szkoły. Ankietowani często wskazywali właśnie na te mankamenty. Dlatego możliwość łatwego i bezpiecznego zaparkowania roweru powinna być zapewniona przy wszystkich dużych zakładach pracy, a także każdym obiekcie użyteczności publicznej, oraz przy obiektach handlowych i usługowych w stopniu bez porównania większym niż obecnie.

3. Należy również dopuścić ruch rowerów pod prąd na ulicach jednokierunkowych, np. na ulicy Nowej oznaczając tę możliwość odpowiednim malowaniem na powierzchni jezdni tzw. sierżanty rowerowe. To ostatnie nie wpływa ograniczająco na ruch drogowy a znacząco ułatwia poruszanie się rowerzystom i zwiększa ich bezpieczeństwo sankcjonując dość typowe zachowania rowerzystów ignorujących zakazy wjazdu.
4. Głównym obszarem problemowym w zakresie infrastruktury chodnikowej jest przede wszystkim jej brak w niektórych wsiach, zwłaszcza wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych. Taki stan rzeczy istotnie wpływa na niski poziom i niewielkie poczucie bezpieczeństwa pieszych oraz ogranicza częstotliwość i długość przemieszczeń pieszych. Dlatego jako priorytetowe uznać należy budowę chodników we wsiach: Morakowo, Tomczyce, Potulin, Czerlin, Oleszno i Lęgniszewo.

Kierunki koniecznych działań

1. Jako absolutnie priorytetową inwestycję rowerową należy uznać ukończenie drogi rowerowej biegnącej w śladzie nieczynnej linii kolejowej z Grabowa do granicy Gminy w pobliżu wsi Lipiny (gmina Margonin) o długości ok. 4 km. W jej bezpośrednim obszarze ciężenia leżą 4 wsie: Czesławice, Buszewo, Konary i Rybowo zamieszkane łącznie przez blisko 1000 mieszkańców²⁸ oraz wspomniane Lipiny (leżąca już w sąsiedniej gminie a zamieszkane przez ponad 0,5 tys. osób). Alternatywą dla niej jest poruszanie się rowerem po zatłoczonej i wąskiej drodze wojewódzkiej nr 193, co jest niebezpieczne i przez to skutecznie ogranicza liczbę rowerzystów, zwłaszcza dzieci.
2. W dalszej kolejności postulujemy budowę dróg rowerowych z Gołańczy do:
 - Morakowa,
 - Panigrodza przez Oleszno,
 - Chojna przez Potulin
 - Laskownicy Wielkiej przedłużenie od Chawłodna.
3. Wraz z rozwojem sieci dróg rowerowych instalować samoobsługowe stacje naprawcze, gdzie można dopompować opony lub dokręcić luźne elementy itp.
4. Konieczna jest także stworzenie ułatwień w bezpiecznym poruszaniu się rowerem w samym mieście Gołańcz. Ze względu na niewielką szerokość większości ulic trudno jest wytyczyć

²⁸ Dane Urzędu Miasta i Gminy Gołańcz, stan na koniec 2019 r.

i zbudować pełnowymiarowe dedykowane drogi rowerowe, należy jednak zadbać o powstanie ciągów pieszo-rowerowych, szczególnie tam, gdzie ruch samochodów jest największy i tym samym rowerzyści czują się najbardziej zagrożeni.

Realizacja tych inwestycji spowodowałaby powstanie spójnego i rozległego systemu infrastruktury rowerowej komplementarnego wobec istniejących odcinków i pozwalającego na osiągnięcie ogromnych efektów synergicznych w przyszłości.

Jak wskazało ponad 76% ankietowanych osób to właśnie budowa liniowej infrastruktury rowerowej na poza miejskim obszarze Gminy może skłonić ich do porzucenia dotychczasowego sposobu przemieszczania się (głównie samochodów) na rzecz roweru. W Mieście taką deklarację zgłosiło prawie 66% badanych.

5. Rozwiązaniem możliwym do szybkiego i prawie bezinwestycyjnego wprowadzenia jest objęcie ulic w centrum Gołańczy, gdzie występuje najbardziej intensywny ruch kołowy, a nie ma miejsca na stworzenie dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, jest ograniczenie prędkości do 30 km/h.

Spowolnienie ruchu pojazdów mechanicznych spowoduje wzrost poziomu bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych. Jak wskazują sami zainteresowani, działania takie skłoniłyby ponad 20% mieszkańców Gminy do regularnego korzystania z rowerów. Ograniczenie prędkości warto połączyć z wprowadzeniem skrzyżowań równorzędnych (poza skrzyżowaniami z drogami wojewódzkimi), co zwiększy bezpieczeństwo także kierujących i ich pasażerów poza wymienionymi powyżej pieszymi i rowerzystami. Paradoksalnie, ograniczenie prędkości, jak dowodzą liczne doświadczenia wielu miast w Europie i coraz częściej również w Polsce, np. Poznania, wpływa pozytywnie na płynność ruchu, a nawet zwiększa średnią prędkość w okresach szczytów komunikacyjnych. Choć zatłoczenie transportowe nie jest wskazywane jako problem w Mieście, to jednak hałas (prawie połowa uznaje go za uciążliwy lub bardzo uciążliwy) i zanieczyszczone powietrze (ponad połowa wskazań) już tak. A to właśnie szybciej jadące samochody są nie tylko znacznie bardziej niebezpieczne i głośniejsze, niż te poruszające się wolniej i płynniej

6. Należy równocześnie pamiętać o zastosowaniu odpowiednich ograniczeń dla samochodów (mała architektura, naprzemienne miejsca do parkowania i oznakowanie), tak aby podnieść poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu wymuszając w ten sposób zwolnienie do przepisowych 30 km/h. Mała architektura powinna także zapobiec zawłaszczeniu dostępnej przestrzeni, w tym przede wszystkim terenów zielonych, przez

parkujące samochody. To właśnie nieprawidłowe parkowanie wskazali mieszkańcy (blisko 70%) jako jedną z większych uciążliwości

7. Ważne jest również, aby stan infrastruktury chodnikowej należy poddać ciągłej kontroli, a niezbędne remonty i planowe modernizacje prowadzone były we właściwym czasie i możliwie jak najszybciej, tak aby ograniczyć wszelkie niedogodności dla mieszkańców wynikające z prowadzonych inwestycji.

4.3. Intermodalność

Centralny węzeł dla transportu zbiorowego w Mieście i Gminie Gołańcz stanowi dworzec kolejowy przy ul. Składowej i sąsiadujący z nim przystanek autobusowy. W obszarze jego bezpośredniego ciężenia, czyli w promieniu długości 3 km znajdują się wszyscy mieszkańcy Miasta (ok. 3 300 osób), a także mieszkańcy:

- Oleszna,
- Morakówka,
- Chawłodna,
- Krzyżanek,
- Tomczyc,

o łącznej populacji na poziomie ok. 1 000 osób. To sprawia, że w obszarze ciężenia dworca w Gołańczy (w jego miejscu rozpoczęła się budowa zintegrowanego intermodalnego węzła przesiadkowego) mieszka prawie 4,3 tys. osób, co stanowi nieco ponad połowę łącznej populacji Gminy²⁹.

W ramach zaplanowanych inwestycji wyremontowany zostanie budynek dworca zapewniając pasażerom odpowiedniej jakości chronienie i komfortowe oczekiwanie na przesiadkę. W bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworca powstanie parking rowerowy B&R, w postaci wiaty dla rowerów na 10 miejsc i parking P&R ze 110 miejscami dla samochodów osobowych.

W planach do realizacji pozostają także węzły intermodalne w Laskownicy Małej z parkingami P&R na 26 samochodów i B&R z wiatą na 14 rowerów, a także w Panigrodzu z parkingiem P&R na 19 aut i B&R na 10 rowerów. Oczywiście realizacja tego ostatniego zależy przede

²⁹ Dane Urzędu Miasta i Gminy Gołańcz, stan na koniec 2019 r.

wszystkim od decyzji o modernizacji i przywróceniu ruchu na linii kolejowej z Gołańczy do Bydgoszczy.

Identyfikacja obszarów problemowych

1. Biorąc pod uwagę planowane w niniejszym PZMM działania zmierzające do poprawy infrastruktury rowerowej i promocji ruchu rowerowego, jak również doświadczenia innych, podobnych realizacji w regionie, można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że zaplanowany parking B&R jest za mały i szybko pojawi się problem z parkowaniem rowerów, które będą przypinane do pobliskich płotów.
2. Równocześnie tak duży parking P&R będzie „zachęcał” do przyjazdu samochodem i tym samym torpedując podejmowane inicjatywy rowerowe i w zakresie aktywizacji publicznego transportu autobusowego.

Kierunki koniecznych działań

1. Należy stwierdzić, że lokalizacja tworzonego zintegrowanego węzła przesiadkowego (ZWP) w mieści Gołańcz jest najlepszą z możliwych, bo powstaje w naturalnym dla niego miejscu. Powstanie ZWP pozwoli na integrację przemieszczeń pieszych, rowerowych, motoryzacji indywidualnej oraz zbiorowych przewozów autobusowych świadczonych przez różnych przewoźników na terenie Gminy i poza nią. Jednak, aby węzeł stał się w pełni funkcjonalny, konieczne jest dokonanie następujących inwestycji i zmian organizacyjnych:
 - zwiększenie liczby kursów autobusów do nowego ZWP Gołańcz,
 - zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów do Gołańczy,
 - pełne skoordynowaniu rozkładów jazdy autobusów z rozkładem jazdy kolei,
 - zainstalowanie multimedialnych tablic informacyjnych zapewniających dynamiczną informację w czasie rzeczywistym dotarcia pociągu i racjonalne opóźnienie odjazdów autobusów, tak aby pasażerowie kolei mieli, jak wrócić do swoich miejscowości zamieszkania,
 - zabezpieczyć miejsce na obszarze ZWP na kolejne wiaty lub przynajmniej stojaki rowerowe.
2. Wybudowanie bezpiecznego dojścia pieszo-rowerowego do ZWP również od strony północnej, najlepiej od strony ul. Osada 1 w pobliżu skrzyżowania z ul. Powstańców

Wielkopolskich, co znacznie zwiększy jego dostępność z osiedla domów jednorodzinnych i zakładów pracy zlokalizowanych w tej części Miasta.

3. Doposażyć wiaty rowerowe w samoobsługowe stacje naprawcze, gdzie można dopompować opony lub dokręcić luźne elementy itp.
4. Pod wiatą rowerową warto stworzyć punkt do ładowania rowerów elektrycznych z kilkoma przyłączami. W Polsce rowery ze wsparciem elektrycznym to wciąż rzadkość, ale koszty ich zakupu stopniowo spadają i np. w Niemczech widać prawdziwą eksplozję zainteresowania nimi, zwłaszcza przez seniorów.

4.4. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

W 2019 r. na terenie Gminy doszło do 48 kolizji i 9 wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 2 osoby a aż 14 odniosło obrażenia. Wynik ten stanowi przedłużenie bardzo negatywnego trendu w zakresie rosnącej liczby kolizji i wypadków oraz rannych (tab. 2).

Tabela 2. Liczba kolizji, wypadków oraz ofiar śmiertelnych i rannych w Gminie Gołańcz w latach 2015-2019

Rok	Kolizje	Wypadki	Zabici			Ranni		
			Kierowcy i pasażerowie	Rowerzyści	Piesi	Kierowcy i pasażerowie	Rowerzyści	Piesi
2019	48	9	1	0	1	13	0	1
2018	37	2	0	0	0	2	0	0
2017	38	6	4	0	0	2	1	0
2016	39	4	1	0	0	3	0	0
2015	36	3	0	0	0	3	0	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Wągrowcu.

W Gminie Gołańcz nie zidentyfikowano dotychczas tzw. czarnych punktów, czyli miejsc szczególnie niebezpiecznych charakteryzujących się wysoką liczbą ofiar rannych i zabitych. Również Policjanci z Komendy Powiatowej w Wągrowcu nie zidentyfikowali punktów, o dużym nasileniu zdarzeń drogowych.

Bezpieczeństwo, zwłaszcza pieszych i rowerzystów, podnosi sygnalizacja świetlna. Na terenie Gminy jest zainstalowana tylko w jedna wzbudzana sygnalizacja świetlna przy przejściu dla pieszych na ul. K. Libelta w ciągu DW 242.

Ponadto w Mieście, przy drogach powiatowych na wlotach przy ul. Walki Młodych i Lipowej zainstalowano 2 radary mierzące i wskazujące prędkość, liczbę punktów karnych przy danej prędkości i orientacyjny mandat. Niestety, nie są to homologowane urządzenia i żadne dane o pojazdach, których kierowcy przekroczyli prędkości nie są ani rejestrowane, ani przekazywane z oczywistych względów do Policji. Dlatego po pierwotnym efekcie psychologicznym nie skłaniają już one mieszkańców Gminy do pożądanego zachowania na drodze i ograniczenia prędkości.

Dla zwrócenia uwagi kierujących i większego bezpieczeństwa pieszych, w szczególności dzieci w drodze do lub ze szkoły, zainstalowano 6 aktywnych oznakowań przejść dla pieszych (rozblaskujących światłem), głównie D-6 (przejście dla pieszych) lub A-17 (uwaga dzieci).

W okolicach szkół dla zwiększenia bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu chodniki zostały oddzielone od jezdni barierkami, m.in. w Smogulcu.

Z myślą o kierujących aktywne znaki ustąp pierwszeństwa lub stop (przy torach kolejowych) ustawiono w 2 miejscach: w Krzyżankach przy torach kolejowych i w Gołanczy na drodze z Czerlina.

W mieście Gołanż występują również stałe ograniczenia prędkości do 30 km/h na ulicy Jeziornej i Kościelnej. Zbudowano także kilkanaście progów zwalniających. Najwięcej, bo po 3 progi, znajdują się na ulicach: Powstańców Wielkopolskich, Pałuckiej i Kompani Gołanieckiej dodatkowo oznaczając te miejsca znakami nakazującymi ograniczenie prędkości do 20 km/h oraz po dwa progi zwalniające na ulicach: Zamkowej i Akacyjowej, przy których prędkość miejscowo ograniczono do 30 km/h

Identyfikacja obszarów problemowych

1. Zarówno kierowcy (ponad 72%), jak i ich pasażerowie (prawie 78%) czują się bezpiecznie lub bardzo bezpiecznie poruszając się swoimi samochodami. Równocześnie jednak nadmierna prędkość kierujących była wskazana jako najważniejszy problem stanowiąc bardzo dużą uciążliwość dla 36% ankietowanych, a ponad 41% traktuje ją jako uciążliwość. Problem ten pojawiał się również w obszerniejszych wypowiedziach w uwagach do pytania nr 18, gdzie obok przekraczania prędkości zwracano uwagę na generalny brak kultury jazdy oraz nie niedostateczne poszanowanie praw pieszych i rowerzystów.

2. Mieszkańcy bardzo chętnie dokonywali licznych wpisów identyfikując ich zdaniem miejsca szczególnie niebezpieczne. Lista jest bardzo długa i zawiera kilkadziesiąt takich miejsc i odcinków dróg. Niemniej jednak po dokładnej analizie można z dużą dozą pewności wskazać, że są to zwłaszcza:
- ul. Rynek, zwłaszcza wyjazd z ulicy Rynek od strony wschodniej na DW 242,
 - przejścia dla pieszych przez ul. Rynek (w jej zachodniej i północnej części),
 - ul. Walki Młodych i skrzyżowanie z ul. Margonińską,
 - drogi powiatowe z Gołańczy do Oleszna i Czerlina
 - ul. Składowa przy szkole podstawowej, zwłaszcza w dni targowe,
 - ul. Polna (z uwagi na nadmierną prędkość),
 - wloty do Miasta, przede wszystkim ul. K. Libelta,

Kierunki koniecznych działań

1. W celu poprawy bezpieczeństwa niezbędna jest zdecydowanie większa aktywność Policji, w postaci częstszych patroli i regularnej kontroli prędkości na wymienionych powyżej drogach i skrzyżowaniach. Kontrole prędkości i trzeźwości powinny być prowadzone również w nocy i w weekendy.
2. Wprowadzić stałe ograniczenie prędkości maksymalnej do 30 km/h w ciągu ulic: ks. E. Mortka od skrzyżowania z ul. Lipowa, Rynek, Jeziorna, Smolary do skrzyżowania z ul. B i E. Hutten Czapskich oraz na ul. Margonińskiej między skrzyżowaniem z ul. Polną do skrzyżowania z ul. ks E. Mortka.
3. Szczególną troską należy objąć rowerzystów i pieszych poprzez opisaną w pkt. 4.2 rozbudowę infrastruktury dla nich przeznaczonej oraz oświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów. Ponadto Policja powinna szczególnie surowo karać nieprawidłowe ich wyprzedzanie i wymuszenia pierwszeństwa przejazdu, ponieważ z przeprowadzonych badań wynika, że to właśnie rowerzyści skarżą się na najniższe poczucie bezpieczeństwa. Oczywiście zwiększona troska o bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych nie oznacza pobłażania wobec osób łamiących przepisy i powodujących zagrożenie swoim nieodpowiedzialnym zachowaniem.
4. Należy także prowadzić dokładny monitoring zdarzeń drogowych, szczególnie tych najtragiczniejszych w skutki i wnikliwie badać przyczyny tych wypadków. Takie działania pozwolą dokonać ewentualnych korekt w oznakowaniu dróg lub doposażyć je w elementy

dodatkowo zwiększające poziom bezpieczeństwa, np. wyspy na przejściach dla pieszych lub sygnalizację świetlną.

5. Nie należy zapominać o społecznej partycypacji w tym zakresie. Dialog z lokalną społecznością musi być prowadzony w sposób permanentny, a zgłoszone wnioski poddawane być stosownej analizie i w ramach możliwości niezwłocznie poprawiać dotychczasowe rozwiązania.

4.5. Transport drogowy

Infrastruktura drogowa w Mieście i Gminie Gołańcz na koniec 2019 r. miała łączną długość 172,5 km. Na sieć tę składały się³⁰:

- drogi wojewódzkie – 41,1 km,
- drogi powiatowe – 43,4 km
- drogi gminne – 88 km.

Podstawę układu drogowego Gminy stanowią drogi wojewódzkie nr 241, 193, 242 i 191 (w hierarchii przenoszonego ruchu), natomiast w samym Mieście są to DW 193 i 242. Drogi wojewódzkie 242 i 241 zapewniają mieszkańcom dojazd do siedziby powiatu – Wągrowca, z którego drogą wojewódzką nr 196 można dostać się bezpośrednio do Poznania.

Istotne znaczenie w Gminie mają również drogi powiatowe przenoszące znaczne potoki ruchu:

- 1557P (Gołańcz-Oleszno-granica Gminy),
- 1558P (Panigródz-DW 241),
- 1560P (Gołańcz-Czerlin-DW 241),
- 1561P (DW 241-Czeszewo-Kujawki-granica Gminy),
- 1562P (Gołańcz-Chawłodno-Laskownica Wielka),
- 1600P (Gołańcz-Krzyżanki-Rybowo-granica Gminy),
- 1559P (Rybowo-Grabowo)
- 1556P (Czesławice-Buszewo)

W mieście Gołańcz najważniejszą rolę w systemie drogowym mają drogi powiatowe i gminne składające się na ulice:

- w przebiegu równoleżnikowym:

³⁰ Informacje od poszczególnych zarządców dróg.

- Rynek,
 - Składowa,
 - Klasztorna,
 - Sportowa,
 - Walki Młodych,
 - Margonińska,
 - Polna.
- w przebiegu południkowym:
- Smolary,
 - Osada,
 - Ks. E. Mortka,
 - K. Libelta,
 - Lipowa.

Mimo krzyżujących się w Mieście dróg wojewódzkich i znacznego poziomu zmotoryzowania lokalnej społeczności nie ujawnił się jeszcze problem nadmiernego zatłoczenia motoryzacyjnego. Potwierdza to analiza danych z serwisu Targeo.pl, a także sami mieszkańcy, ponieważ 80% z nich wskazuje, że nie jest to wcale uciążliwy lub umiarkowanie uciążliwy problem.

Identyfikacja obszarów problemowych

1. Stan techniczny dróg w Gminie można uznać generalnie za dostateczny, choć sukcesywnie poprawiany. Ich parametry techniczne nie zawsze odpowiadają wymogom i przepisom w ustawie o drogach publicznych. Przy wielu odcinkach dróg gminnych brakuje rowów odwadniających. Często zaniżone są parametry szerokości dróg, również pasy drogowe są zbyt wąskie.
2. Ocenę ekspercką dzielają użytkownicy, prawie połowa mieszkańców Miasta i Gminy Gołańcz uznała stan infrastruktury drogowej jako zadowalający, 22% oceniła zły, a 7,3% jako bardzo zły. Tylko co czwarty respondent uznał, że ich stan jest dobry.
3. Problemem według mieszkańców jest za to ograniczona liczba miejsc parkingowych. Zwłaszcza w dni targowe, a także podczas imprez sportowych na orliku. Uciążliwość tego problemu dostrzegają blisko 2/3 ankietowanych, jeszcze większy odsetek mieszkańców

skarży się na problem niewłaściwego parkowania (np. na chodnikach lub terenach zielonych).

Kierunki koniecznych działań

1. Sukcesywne poprawianie stanu dróg gminnych poprzez przede wszystkim zmianę ich nawierzchni z gruntowej na twardą lub najlepiej ulepszoną, a także bieżące uzupełnianie ubytków i wymianę nawierzchni najbardziej wyeksploatowanych oraz zwiększanie ich wytrzymałości. W pierwszej kolejności działania te należy podjąć na drogach łączących:
 - Chawłodno z Podjezierzem (wymiana nawierzchni i wzmocnienia),
 - Potulin z Dobieszewem (do granicy Gminy – utwardzenie drogi gruntowej),
 - Panigródz z Grocholinem (do granicy Gminy – utwardzenie drogi gruntowej),
 - Tomczyce z Krzyżankami i Grabowo z Potulinem (uzupełnienie ubytków).
2. Lobbowanie władz Gminy w Zarządzie Dróg Powiatowych i Wojewódzkich o modernizację dróg powiatowych i wojewódzkich. Przede wszystkim w zakresie wyposażenia ich w chodniki i drogi rowerowe, na odcinkach, gdzie ruch pieszych i rowerowy jest największy, a na pozostałych w ciągu pieszo-rowerowe (wymienione w pkt. 4.2). Inwestycje te pozwolą znacząco zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu, poprawią funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, jak również istotnie ograniczą emisję gazów cieplarnianych i innych polutantów. To ostatnie będzie możliwe dzięki zmianom międzygałęziowym i porzuceniu samochodów na rzecz rowerów, co jest wielokrotnie bardziej efektywne energetycznie i równocześnie bezemisyjne.
3. Ze względu na niewielką populację samego miasta Gołańcz, a także na jego układ urbanistyczny, koszty wprowadzenia strefy płatnego parkowania, a przede wszystkim bieżące koszty kontroli (koszt zatrudnienia kontrolerów) i utrzymania takiego systemu, które mogłyby przekraczać przychody, odradza się wprowadzenie takiej strefy. Równocześnie wbrew woli mieszkańców należy systematycznie zmniejszać liczbę publicznie dostępnych miejsc parkingowych w centrum Miasta co najmniej ekwiwalentnie do wzrostu liczby miejsc parkingowych P&R przy dworcu. Badania dowodzą, że większa podaż bezpłatnych miejsc parkingowych skłania do częstszego korzystania z samochodu i zwiększa zatłoczenie. Byłoby to całkowicie sprzeczne z postulowanymi inicjatywami i działaniami w niniejszym Planie i oczywiście całkowicie wbrew idei zrównoważonej mobilności. Dopuszczone do parkowania byłyby tylko osoby niepełnosprawne ruchowo

oraz osoby zamieszkałe przy w/w ulicach przyjmując normatyw miejsc parkingowych na maksymalnym poziomie 1,2 do 1,5 na gospodarstwo domowe.

4.6. Logistyka

Z danych GUS wynika, że na koniec 2019 r. w Gminie zarejestrowane było 667 podmiotów gospodarczych. W zdecydowanej większości były to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające od 1 do 9 pracowników. Jedynie 28 przedsiębiorstw zatrudniało więcej niż 10 osób, z czego w 4 firmach zatrudnienie wynosiło więcej niż 50 osób. Do największych pracodawców generujących równocześnie istotny ruch towarowy należą:

- tartak Martyna Sp. z o.o.,
- Zakład Przemysłu Drzewnego ROMA Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Produkcyjno-Usługowo-Handlowe Ryszard Kuchta,
- Wytwórnia Pasz PIAST Sp. z o.o.,

Wszystkie wymienione powyżej przedsiębiorstwa zlokalizowane są we wschodniej i północnej części miasta. Natomiast w zachodniej części Gołańczy mieszczą się elewatory firmy Soufflet Agro Polska o pojemności 50 tys. t. również generujące duży ruch samochodów ciężarowych i ciągników rolniczych.

Istotne, ze względu na ich masę i objętość, przewozy towarowe mają miejsce sezonowo, a wynikają głównie z rolniczego charakteru Gminy. W sezonie letnim przewożone są większe ilości zbóż, a w sezonie jesiennym ziemniaki i buraki cukrowe.

Jedyne ograniczenia w ruchu samochodów ciężarowych (do 3,5 t) występują w mieście Gołańcz na ul. Sportowej i w okolicach orlika (dwa krótkie odcinki ulic dochodzące od południowej strony do ul. Sportowej). Ograniczenia tonażowe (również do 3,5 t) występują jeszcze na ul. dr. P. Kowalika w sąsiedztwie Urzędu Miasta i Gminy i na pobliskim parkingu. Wyższy limit do 6 t obowiązują na ul. Rynek.

Ponadto wprowadzono zakaz postoju samochodów ciężarowych w północnej części miasta, gdzie dominuje zabudowa jednorodzinna i obejmuje on 3 ulice: ul. Kompanii Gołanieckiej Pałuckiej i Powstańców Wielkopolskich. Na każdej z tych ulic zbudowano po 3 progi zwalniające i ograniczono w ich pobliżu prędkość do 20 km/h.

Ze względu na lokalizację powyższych przedsiębiorstw, jak również na tranzyt odbywający się przez miasto Gołańcz za najbardziej obciążony ruchem ciężarowym należy uznać ulice: K. Libelta, ks. E. Mrotka, Rynek, dra R. Piotrowskiego, Jeziorną i Smolary w ciągu DW 242 biegnącej w układzie północ-południe i odchodzącej od niej w kierunku zachodnim drogi wojewódzkiej DW 193 biegnącej ulicami Walki Młodych i Margonińską, a także ulice Klasztorną, Sportową, Lipową i Walki Młodych.

Obie wskazane powyżej drogi mają bardzo ważne znaczenie dla ruchu realizowanego przede wszystkim wewnątrz Gminy w przejazdach do i z Miasta. Natomiast dla tranzytu przez Gminę oraz w dojazdach do Wągrowca (miast powiatowego) kluczowe znaczenie ma droga wojewódzka nr 241. DW 241 przebiega we wschodniej części Gminy i łączy Rogoźno z Tucholą przez Wągrowiec i Nakło nad Notecią. Z Generalnego Pomiaru Ruchu prowadzonego przez GDDKiA w 2015 r.³¹ wynika, że średni dobowy ruch na DW 241 na odcinku Morakowo-Wągrowiec wynosił blisko 8 tys. pojazdów, w tym prawie 6,6 tys. stanowiły samochody osobowe, ok. 1,3 tys. samochody ciężarowe ok. 0,8 tys.³². Niekorzyści wynikające z tak dużego ruchu odczuwają mieszkańcy zwłaszcza leżących przy niej (lub w bezpośrednim otoczeniu) Gręzin, Czeszewa, Morakowa, Lęgniszewa i Panigrodza.

Najmniejsze znaczenie dla poruszania się po terenie Gminy ma leżąca w samym jej północnym skraju droga wojewódzka nr 191 (biegnąca ok. 3 km na północ od Smogulca) z Chodzieży w kierunku Wyrzyska, a kończąca się na skrzyżowaniu z DW 242. W 2015 r. odcinek Szamocin-Nowy Dwór pokonywało średnio 1000 pojazdów na dobę, z czego samochody ciężarowe stanowiły tylko 13%, w tym zaledwie 2% ciężkie samochody ciężarowe. Choć DW 193 i 242 przenosiły nieco większy potok ruchu odpowiednio ok. 1,5 i 1,2 tys. pojazdów (odcinek Morakowo-Gołańcz), to jednak ruch samochodów ciężarowych był na nich istotnie większy niż na DW 191. W badanym okresie wynosił odpowiednio 270 samochodów ciężarowych, w tym ok. 100 ciężkich oraz 336 aut ciężarowych w tym 126 ciężkich.

Ważne dla funkcjonowania Gminy są także drogi powiatowe: 1557P łącząca Gołańcz z Olesznem, 1560P Gołańcz-Czerlin, 1562P Gołańcz-Laskownica Wielka przez Chawłodno, 1600P Gołańcz-Rybowo i 1602P Gołańcz-Laskownica Mała oraz leżące w zachodniej części Gminy drogi 1556P Czesławice-Buszewo i 1559P Grabowo-Rybowo. Brak jest jednak danych precyzyjnie opisujących poziom ruchu na tych drogach.

³¹ Wartości te z dużym prawdopodobieństwem można uznać za zbyt niskie w stosunku do rzeczywistości, jednak aktualne dane w ramach GPR z 2020 r. są dopiero zbierane.

³² <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015> (dostęp 22.07.2020).

Dość znaczny ruch ciężarowy i osobowy generują także największe obiekty handlowe w Gminie: Biedronka przy ul. Jeziornej i Market Dino na ul. Lipowej.

Istotnymi centrami ruchotwórczymi w mieście Gołańcz, choć w przeważającej mierze obejmuje on samochody osobowe, są placówki oświatowe i wychowawcze, w szczególności:

- Szkoła Podstawowa im. ppłka Włodzimierza Kowalskiego w Gołańczy – ul. Klasztorna 3, 62-130 Gołańcz (l. uczniów - 584, l. pracowników - 58³³),
- Zespół Szkół im. Karola Libelta w Gołańczy, 62-130 Gołańcz ul. Walki Młodych 35 (l. uczniów - 280, l. pracowników - 44),
- Przedszkole Publiczne w Gołańczy, ul. Karola Libelta 1, 62-130 Gołańcz (l. uczniów - 144, l. pracowników - 28),
- Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii, ul. Walki Młodych 35, 62-130 Gołańcz (l. uczniów - 107, l. pracowników - 80),

oraz pozostałe 3 szkoły podstawowe na terenie wiejskim Gminy:

- Szkoła Podstawowa im. Stanisława Staszica w Morakowie, Morakowo 54, 62-130 Gołańcz (l. uczniów - 90, l. pracowników - 24),
- Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Panigrodzu, Panigródz 24, 62-130 Gołańcz (l. uczniów - 91, l. pracowników - 26),
- Szkoła Podstawowa im. dyr. Norberta Przybylskiego w Smogulcu, Smogulec 13, 62-130 Gołańcz (l. uczniów - 86, l. pracowników - 26).

Identyfikacja obszarów problemowych

1. Podstawowym problemem Gminy jest ruch ciężarowy idący przez centrum miasta Gołańcz oraz duże natężenie ruchu tranzytowego prowadzonego drogą wojewódzką nr 241 utrudniające przemieszczanie się mieszkańców wsi położonych we wschodniej części Gminy do jej pozostałej części.

Kierunki koniecznych działań

1. Należy dbać, aby ruch ciężarowy i tranzytowy nie przenosił się na nieprzystosowane do przenoszenia dużych potoków ruchu i dodatkowo ciężkich pojazdów, ulic w mieście

³³ Liczba uczniów i pracowników na podstawie danych własnych Gminy z roku szkolnego 2019/2020.

Gołańcz, a tym bardziej na ulice lokalne i osiedlowe. W tym celu konieczne jest właściwe oznakowanie nie tylko głównych ulic przystosowanych dla ruchu tranzytowego i tych prowadzących do przedsiębiorstw i obiektów generujących największych ruch ciężarowy, ale równocześnie znaczące ograniczenie możliwości zjazdu samochodów ciężarowych poza tę sieć. Respektowaniem tych ograniczeń powinny zająć się Policja i ITD, ponieważ ciężkie pojazdy łatwo mogą uszkodzić lokalną infrastrukturę nieprzystosowaną do dużych nacisków na oś generując olbrzymie koszty napraw. Stanowią one również znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, szczególnie dla rowerzystów i pieszych.

2. W samym centrum Gołańczy warto zadbać o odpowiednie zlokalizowanie i oznakowanie miejsc przeznaczonych do rozładunku i załadunku, tak aby samochody dostawcze lub lekkie ciężarówki podczas tych procesów nie obniżały bezpieczeństwa ruchu oraz nie ograniczały możliwości płynnego przejazdu i nie generowały dodatkowej kongestii, zwłaszcza na ulicach w ciągu dróg wojewódzkich nr 193 i 242.

4.7. Zarządzanie mobilnością i wdrażanie nowych wzorców użytkowania

W Mieście i Gminie Gołańcz nie prowadzono dotąd żadnych kampanii informacyjnych, ani edukacyjnych wskazujących na zalety zrównoważonej mobilności, w tym m.in. o korzyściach podróżowania rowerem, transportem publicznym i pieszo, czy też promujących wspólne dojazdy do pracy lub szkoły (car-pooling). Nie organizowano także szkoleń z ecodrivingu, czyli nauki stylu jazdy samochodem ograniczającego zużycie paliwa. Za naukę ecodrivingu powinni odpowiadać instruktorzy nauki jazdy i w trakcie teoretycznych i praktycznych kursów na prawo jazdy, ponieważ od 1.01.2015 r. pytania dotyczące ecodrivingu znajdują się w egzaminach na prawo jazdy. Pobieżna nawet obserwacja, wsparta danymi chociażby Policji, prowadzi jednak do wniosków, że to właśnie najmłodsi kierowcy preferują szybką jazdę i wielu z nich kontynuuje jazdę ze złymi nawykami zwiększającymi zużycie paliwa także w kolejnych latach. Stąd też takie szkolenia powinny być powtarzane cyklicznie.

Nie prowadzono również jakichkolwiek działań mających skłonić mieszkańców Gminy do zakupu samochodów hybrydowych lub elektrycznych lub też zachęcających do wymiany samochodu na pojazd małolitrażowy.

Brak działań podejmowanych przez władze Gminy w powyższym zakresie nie jest niczym niezwykłym w Polsce, a wręcz przeciwnie, niestety powszechnym stanem. Tym niemniej bez podjęcia stosownych działań nawet największe inwestycje w rozbudowę infrastruktury rowerowej i pieszej lub zakup najnowocześniejszych i najbardziej komfortowych środków transportu publicznego okażą się absolutnie niewystarczające i nie doprowadzą do trwałej zmiany zachowań transportowych mieszkańców Gminy i skutecznego obniżenia emisji dwutlenku węgla i innych polutantów.

Identyfikacja obszarów problemowych

1. Brak kampanii informacyjnych z zakresu ecodrivingu, bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza dla najmłodszych pieszych i rowerzystów, ani promocyjnych skłaniających do zmiany zachowań transportowych w kierunku transportu rowerowego i innych niskoemisyjnych środków transportu.

Kierunki koniecznych działań

1. Władze Gminy powinny niezwłocznie przystąpić do realizacji atrakcyjnych wizualnie i sugestywnych w przekazie kampanii informacyjnych przekonujących o zaletach poruszania się rowerem i pieszo oraz o możliwości wykorzystaniu innych niż własny samochód środkach transportu, zwłaszcza na dłuższych dystansach np. na trasie Gołańcz-Wągrowiec, a zwłaszcza Gołańcz-Poznań. Powinno się również zachęcać do wspólnego korzystania z samochodu podczas realizacji podróży (car-pooling), w szczególności podróży obligatoryjnych, czyli do pracy lub szkoły. Do car-poolingu warto zachęcać zwłaszcza w dużych zakładach pracy, gdzie są ku temu najlepsze warunki. Taka wspólna jazda nie tylko ogranicza sumaryczne zużycie paliwa, wszystkich podzespołów samochodu i emisję gazów cieplarnianych i polutantów, ale przede wszystkim obniża koszty własne transportu, zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, ale także wzmacnia relacje międzyludzkie, a kosztuje co najwyżej kilka dodatkowych minut potrzebnych do zabrania i odwiezienia pozostałych współpasażerów. Warto również przeprowadzić dodatkowe szkolenia z eco-drivingu dla, tych mieszkańców Gminy, którzy prawo jazdy mają od dawna i równocześnie intensywnie korzystają z samochodów.
2. Prowadzone w przyszłości działania powinny skupiać się jednak na najmłodszych, ponieważ to właśnie oni są najbardziej podatni na zmiany i najmniej przywiązani

do regularnego korzystania z samochodów. Warto zadbać, aby obok dostarczania odpowiednich informacji, przeprowadzać praktyczne szkolenia z bezpiecznej jazdy rowerem w specjalnie w tym celu stworzonych szkołkach rowerowych przy szkołach podstawowych. Warto, aby w akcję tę włączyć policjantów jako instruktorów.

3. Najmłodsi uczniowie powinni docierać do szkół w ramach tzw. pieszych autobusów. Inicjatywa polega na tym, że 5-8 dzieci idzie w towarzystwie dorosłego do i ze szkoły. Dzieci odbierane są z „przystanków” – ustalonych przez rodziców lub opiekunów miejsc pod domami lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Dzieci rotacyjnie obejmują rolę „kierowcy autobusu” i prowadzą pozostałych. Dzięki uczestnictwu w „pieszym autobusie” najmłodsi lepiej poznaliby okolicę, nauczyli się bezpiecznie poruszać na chodnikach i przez skrzyżowania, a także ograniczyliby kongestię przy szkołach (w tym celu należy ograniczyć możliwości zatrzymywania się i parkowania w pobliżu szkół) i odciążyli część rodziców, którzy nie musieliby oni dowozić swoich pociech do szkół. Konieczne dla sukcesu tej akcji jest jednak wcześniejsze sprawdzenie przez dorosłych drogi do szkoły, aby prowadziła ona chodnikami, przy okazji weryfikując ich stan.
4. Opracowanie i stworzenie, najlepiej również we współpracy z sąsiadującymi gminami krajoznawczych szlaków rowerowych np. Szlak Dworków Pałuckich. Samodzielnie natomiast można stworzyć całkowicie unikalny na krajową skalę, a bazujący na niezwykle wyróżniku i atucie Gminy Gołańcz – doskonale rozwiniętej energetyce wiatrowej, „Szlak Don Kichota – rowerem po najpiękniejszych lokalizacjach turbin wiatrowych”.
5. Znaczące rezultaty można również osiągnąć promując racjonalizację przemieszczeń i ich lepsze planowanie. Wiele z realizowanych przemieszczeń, szczególnie w granicach Gminy, wykonywanych jest na niewielkich dystansach do kilku kilometrów. Z przyzwyczajenia większość mieszkańców wybiera samochód. Nierozgrzany silnik jest źródłem bardzo wysokiej emisji polutantów (czadu, tlenków azotu, cząstek stałych i innych szkodliwych substancji) oraz gazów cieplarnianych, a dodatkowo jego przewaga prędkości nad przemieszczeniami rowerowymi na tak krótkich dystansach jest absolutnie pozorna.
6. Najtrudniejsza jest jednak zmiana mentalności i dostrzeżenie innych opcji transportowych. W tym, poza kampaniami, może pomóc menadżer mobilności (*mobility managers*). Punktem wyjścia jest rozpoznanie potrzeb transportowych każdego chętnego do takiej diagnozy mieszkańca przy wsparciu menadżera mobilności, a następnie wykazanie negatywnych konsekwencji wynikających z danego modelu mobilności, zazwyczaj

opartego o własny samochód. Następnym krokiem jest wskazanie możliwości racjonalizacji dokonywanych podróży i zaproponowanie wprowadzenia zmian w kierunku bardziej zrównoważonej mobilności. Działania takie można realizować podczas warsztatów organizowanych w instytucjach publicznych, podczas spotkań z mieszkańcami lub poprzez kontakt internetowy jako zdalni konsultanci zatrudnieni przez Urząd Gminy i Miasta.

7. Wsparciem dla tej inicjatywy i zachętą dla mieszkańców do zmian swoich zachowań komunikacyjnych mogą być np. cyklicznie organizowany konkurs z nagrodami dla osoby, która w danym roku najbardziej ograniczyła swoją emisję ze źródeł transportowych lub też na *Najbardziej Zrównoważoną Mobilnie Firmę Roku* (na podstawie „ekośredniej” – każdy z pracowników otrzyma ekopunkty za to, w jaki sposób dociera do pracy. Urząd Gminy mógłby również sfinansować ubezpieczenie rowerów mieszkańcom, a policjanci odpowiednio je oznakować, każdemu, kto pozostawiłby samochód przy domu i w dojazdach do pracy przesiadł się na rower (oczywiście z dowodem rejestracyjnym w kieszeni).
8. Kluczowe dla skuteczności powyższych działań jest włączenie się w nie władz Miasta i Gminy, radnych i urzędników, dyrektorów szkół, kierownictw przedsiębiorstw, a także innych osób cieszących się największym uznaniem w Mieście i Gminie Gołańczy oraz przekonywanie mieszkańców na własnym przykładzie, że oni również dojeżdżają do pracy rowerem lub pieszo, czy też w inny sposób wdrażają zasady zrównoważonego rozwoju transportu.
W tym celu, a także dla lepszej integracji lokalnej społeczności warto również organizować wspierane przez Urząd Miasta i Gminy oraz sponsorów rajd inaugurujący nowy szlak rowerowy (patrz pkt. 4) i pikniki rowerowe, np. w trakcie dorocznych uroczystości gminnych, np. dożynek lub „Dni Gołańczy”.
9. W celu, choć częściowego, zachęcenia mieszkańców do zakupu pojazdów elektrycznych lub hybrydowych warto stworzyć dla nich specjalną bonifikatę w podatkach lokalnych. Podobne w swej konstrukcji, choć niższe rabaty można również wprowadzić dla osób, które zamienią dotychczasowy pojazd na nowy samochód małolitrażowy (np. z pojemnością silnika nie przekraczającą 1 399 cm³).

4.8. Inteligentne systemy transportowe

Osoby chcące skorzystać z usług przewoźników autobusowych na terenie Gminy Gołańcz mają do dyspozycji klasyczny system informacji pasażerskiej, czyli drukowane rozkłady jazdy wiszące na wszystkich przystankach.

Natomiast pasażerowie wyposażeni w smartfony i inne urządzenia elektroniczne z dostępem do Internetu mogą zasięgnąć informacji o odjazdach autobusów na stronach internetowych Kolei Wielkopolskich i PKS Piła (niestety nie ma wersji mobilnej tej strony internetowej).

Inteligentne Systemy Transportowe wspierają również m.in. sterowanie ruchem na skrzyżowaniach. W Mieście i Gminie Gołańcz takich rozwiązań dotąd nie zaimplementowano, a jedynie aktywne znaki wymienione w pkt. 4.4.

Kierunki koniecznych działań

1. Korzystne dla pasażerów korzystających z planowanego intermodalnego węzła przesiadkowego będzie zainstalowanie tablic dostarczających dynamicznej informacji w czasie rzeczywistym o odjazdach kolejnych autobusów.
2. Za celowe wskazuje się prowadzenie ciągłego monitorowania wspólnie z mieszkańcami i Policją w celu identyfikacji miejsc wymagających zbudowania przejścia dla pieszych z wbudowanym urządzeniem radarowym mierzącym prędkość pojazdów i w razie jego przekroczenia lub potrzeby zgłoszonej przez pieszych zmieniający sygnał dla kierujących samochodami na czerwony. Wydaje się, że pierwszym z takich miejsc będzie przejście przez ul. K. Libelta od strony Morakowa.

4.9. Promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów

Jak już wskazano w punkcie 4.1. Miasto i Gmina Gołańcz nie dysponuje własnym taborem i takie inwestycje nie są planowane. Nikt z mieszkańców nie dysponuje także samochodem o napędzie alternatywnym, elektrycznym (BEV), hybrydowym typu Plug-in lub wodorowym.

5. Zgodność działań określonych w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej z zasadami zrównoważonej mobilności miejskiej

Tabela 3. Uwzględnienie elementów mobilności miejskiej w zadaniach wskazanych do realizacji w ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Gołańcz

Nazwy zadań zaplanowanych do realizacji na terenie Miasta i Gminy Gołańcz w ramach zrównoważonej mobilności miejskiej	Elementy mobilności miejskiej								
	zbiorowy transport pasażerski	transport niezmotoryzowany	intermodalność	bezpieczeństwo ruchu drogowego	transport drogowy	logistyka	zarządzanie mobilnością i wdrażanie nowych wzorców użytkowania (zarządzanie mobilnością)	inteligentne systemy transportowe (ITS)	promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów
Zadanie 1 „Budowa dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych”		√		√			√		
Zadanie 2 „Ukończenie modernizacji dworca w Gołańczy i budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z systemem parkingów P&R i B&R”	√	√	√	√	√		√	√	
Zadanie 3 „Stworzenie placów szkoleniowych do nauki bezpiecznej jazdy rowerem dla dzieci”		√		√			√		
Zadanie 4 „Kampanie edukacyjno-informacyjne i promocyjne”	√	√	√	√	√		√		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Uszczegółowiona koncepcja opracowania załącznika rozszerzającego zagadnienie zrównoważonej mobilności miejskiej w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej*, UMWW, Poznań 2016, s. 10.

Tabela 4. Szczegółowe opisy planowanych do realizacji zadań

Nr zadania	Opis zadania	Koszt inwestycji	Efekty ekologiczne	Efekty ZMM	Podmiot realizujący	Grupy docelowe	Odwolanie do strategii PGN
1	Budowa dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych	2.475.000	Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów; Redukcja emisji hałasu	Transport niezmotoryzowany; Bezpieczeństwo ruchu; Zarządzanie mobilnością;	Urząd Miasta i Gminy Gołańcz	Mieszkańcy Miasta i Gminy Gołańcz i odwiedzający	Przedsięwzięcie UP5 Budowa ścieżki rowerowej Gołańcz-Margonin (po dawnej linii kolejowej) Przedsięwzięcie IN4 Programy edukacyjne w zakresie ekologicznego transportu (preferowanie transportu publicznego, ecodriving).
2	Ukończenie modernizacji dworca w Gołańczy i budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z systemem parkingów P&R i B&R	6.000.000	Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów;	Zbiorowy transport pasażerski; Transport niezmotoryzowany; Intermodalność; Bezpieczeństwo ruchu; Transport drogowy; Zarządzanie mobilnością	Urząd Miasta i Gminy Gołańcz	Mieszkańcy Miasta i Gminy Gołańcz i odwiedzający	Przedsięwzięcie UP1 Rewitalizacja dworców i terenów przydworcowych wzdłuż linii kolejowej nr 356 - Miasto i Gmina Gołańcz
3	Stworzenie placów szkoleniowych do nauki bezpiecznej jazdy rowerem dla dzieci	300.000	Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów; Redukcja emisji hałasu	Transport niezmotoryzowany; Bezpieczeństwo ruchu; Zarządzanie mobilnością;	Urząd Miasta i Gminy Gołańcz	Mieszkańcy Miasta i Gminy Gołańcz i odwiedzający	Przedsięwzięcie IN4 Programy edukacyjne w zakresie ekologicznego transportu (preferowanie transportu publicznego, ecodriving)
4	Kampanie edukacyjno-	500.000	Redukcja zużycia energii;	Zbiorowy transport pasażerski;	Urząd Miasta i Gminy Gołańcz	Mieszkańcy Miasta i Gminy	Przedsięwzięcie IN4 Programy edukacyjne w zakresie ekologicznego transportu

	informacyjne i promocyjne		Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów; Zmniejszenie emisji hałasu	Transport niezmotoryzowany; Intermodalność; Bezpieczeństwo ruchu; Transport drogowy; Nowe wzorce;		Gołańcz i odwiedzający	(preferowanie transportu publicznego, ecodriving)
--	---------------------------	--	---	---	--	------------------------	---

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Uszczegółowiona koncepcja opracowania załącznika rozszerzającego zagadnienie zrównoważonej mobilności miejskiej w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej*, UMWW, Poznań 2016, s. 10.

PROJEKT

Spis Tabel

Tabela 1. Regularne linie komunikacyjne zbiorowego transportu pasażerskiego w Mieście i Gminie Gołańcz realizowane przez PKS Piła Sp. z o.o.	18
Tabela 2. Liczba kolizji, wypadków oraz ofiar śmiertelnych i rannych w Gminie Gołańcz w latach 2015-2019	30
Tabela 3. Uwzględnienie elementów mobilności miejskiej w zadaniach wskazanych do realizacji w ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Gołańcz	44
Tabela 4. Szczegółowe opisy planowanych do realizacji zadań	45

Załącznik – Kwestionariusz ankietowy**ANKIETA****Szanowni Państwo,**

W imieniu Burmistrza Miasta i Gminy Gołańcz, zwracamy się z uprzejmą prośbą o wypełnienie ankiety. Odpowiedzi pozwolą przygotować władzom Gminy Gołańcz Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), zmierzający do poprawy funkcjonowania systemu transportu, ograniczenia emisji CO₂ oraz zwiększenia bezpieczeństwa transportowego mieszkańców oraz ochrony ich zdrowia i środowiska naturalnego Gminy. Posiadanie Planu jest niezbędne dla ubiegania się przez Gminę o środki unijne, między innymi na budowę dróg rowerowych. Ankieta jest anonimowa, wszystkie przekazane informacje zostaną wykorzystane wyłącznie do określenia problemów transportowych Gminy, opracowania PZMM oraz studium wykonalności inwestycji transportowych dla Miasta i Gminy Gołańcz i nie będą udostępniane publicznie. Opracowania będą zawierać jedynie zestawienia i wnioski z analizy zebranych informacji.

dr Hubert Igliński i dr Maciej Pietrzykowski

Ankiety proszę zwrócić do Urzędu Miasta i Gminy do dnia 22 lipca 2020 r.

Kwestionariusz

- 1. Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych sposobów przemieszczania się? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)**

	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Sporadycznie	Nie korzystam
Samochodem jako kierowca	☐	☐	☐	☐	☐
Samochodem jako pasażer	☐	☐	☐	☐	☐
Rowerem	☐	☐	☐	☐	☐
Pieszo	☐	☐	☐	☐	☐
Autobusem	☐	☐	☐	☐	☐
Pociągiem	☐	☐	☐	☐	☐
W inny sposób	☐	☐	☐	☐	☐

2. W jaki sposób dociera Pani/Pan najczęściej do pracy/szkoły? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Samochodem jako kierowca
☐ Samochodem jako pasażer
☐ Rowerem
☐ Pieszo
☐ Autobusem
☐ Pociągiem
☐ W inny sposób, jaki?

3. W jaki sposób najczęściej przemieszcza się Pani/Pan w celu zrobienia zakupów? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Samochodem jako kierowca
☐ Samochodem jako pasażer
☐ Rowerem
☐ Pieszo
☐ Autobusem
☐ W inny sposób, jaki?

4. W jaki sposób najczęściej przemieszcza się Pani/Pan w czasie wolnym? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Samochodem jako kierowca
☐ Samochodem jako pasażer
☐ Rowerem
☐ Pieszo
☐ Autobusem
☐ Pociągiem
☐ W inny sposób, jaki?

5. Ile czasu dziennie (średnio) spędza Pani/Pan w poszczególnych środkach transportu?

	Nie korzystam z tego środka transportu	Poniżej 15 minut	16-30 minut	31-60 minut	61-90 minut	Powyżej 90 minut
Samochód jako kierowca	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Samochód jako pasażer	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rower	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Autobus	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Pociąg	☐	☐	☐	☐	☐	☐
W inny sposób	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie na przystanek komunikacji publicznej?
(tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Mniej niż 5 minut
☐ 6-10 minut
☐ 11-20 minut
☐ 21-30 minut
☐ Powyżej 30 minut
☐ nie korzystam z komunikacji publicznej

7. Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po Gminie Golańcz jako
(Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu):

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie	Nie mam zdania
Kierowca samochodu	☐	☐	☐	☐	☐
Pasażer samochodu	☐	☐	☐	☐	☐
Rowerzysta	☐	☐	☐	☐	☐
Pieszy	☐	☐	☐	☐	☐
Pasażer autobusu	☐	☐	☐	☐	☐

8. Jakie miejsce w Mieście i na terenie Gminy uważa Pani/Pan za szczególnie niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu?

9. Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną (autobusy, PKSy, pociągi) w Gminie Golańcz? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Bardzo dobrze	Dobrze	Przeciętnie	Źle	Bardzo źle
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb	☐	☐	☐	☐	☐
Czas przejazdu	☐	☐	☐	☐	☐
Częstotliwość kursowania	☐	☐	☐	☐	☐
Komfort podróży	☐	☐	☐	☐	☐
Koszt przejazdu	☐	☐	☐	☐	☐
Jakość i stan taboru	☐	☐	☐	☐	☐
Zatłoczenie w autobusach	☐	☐	☐	☐	☐
Lokalizację przystanków	☐	☐	☐	☐	☐
Przyjazność przystanków	☐	☐	☐	☐	☐
Wygodę przesiadek	☐	☐	☐	☐	☐
Nie korzystam	☐				

10. Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Bardzo dobry	Dobry	Zadowalający	Zły	Bardzo zły
Drogowej	☐	☐	☐	☐	☐
Rowerowej	☐	☐	☐	☐	☐
Pieszkiej	☐	☐	☐	☐	☐

11. Jakie działania Pani/Pana zdaniem skłoniłyby Panią/Pana do korzystania z roweru? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

Budowa dróg rowerowych w mieście	☐
Budowa dróg rowerowych poza miastem	☐
Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych	☐
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej	☐
Budowa parkingów Bike & Ride przy stacjach kolejowych na terenie Gminy	☐
Montaż licznych stojaków rowerowych	☐
Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki	☐
Inne (jakie?)	☐

12. Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do Miasta i Gminy Gołańcz? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Bardzo uciążliwe	Raczej uciążliwe	Raczej nieuciążliwe	Wcale nieuciążliwe
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów	☐	☐	☐	☐
Zanieczyszczenie spalinami	☐	☐	☐	☐
Trudność ze znalezieniem wolnego miejsca do parkowania	☐	☐	☐	☐
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodnikach, zieleni)	☐	☐	☐	☐
Korki na drogach	☐	☐	☐	☐
Nadmierny hałas	☐	☐	☐	☐

Metryczka

1	Płeć
☐ Kobieta	☐ Mężczyzna

2	Wiek
☐ Poniżej 18 lat	☐ 26 – 35 lat
☐ 19 – 25 lat	☐ 36 – 45 lat
☐ 46 – 55 lat	☐ 56 – 65 lat
☐ Powyżej 65 lat	

3	Status zawodowy
☐ Uczeń/student	☐ Pracuję dorywczo
☐ Pracuję na stałe	☐ Zajmuję się domem
☐ Emeryt	☐ Rencista

4	Miejscowość zamieszkania

5	Ile samochodów jest w Pani/Pana gospodarstwie domowym?

6	Jeśli ma Pani/Pan jakieś inne uwagi, prosimy je wpisać poniżej.