



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Bydgoszcz, dnia 30 kwietnia 2021 r.

Poz. 2204

UCHWAŁA NR XXIX/187/21 RADY POWIATU ŚWIECKIEGO

z dnia 24 lutego 2021 r.

w sprawie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Świeckiego na lata 2015-2025

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 920) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3, art. 11 ust. 2 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.¹⁾) **uchwała się, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Świeckiego na lata 2015 – 2025 w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Świeckiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko - Pomorskiego.

Przewodniczący Rady
Powiatu Świeckiego

Adam Knapik

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy ogłoszono w Dz. U. z 2020 r. poz. 1378

Załącznik do uchwały Nr XXIX/187/21
Rady Powiatu Świeckiego
z dnia 24 lutego 2021 r.

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU ŚWIECKIEGO na lata 2015-2025
Gdynia – Świecie, październik 2020 r. – styczeń 2021 r.

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu świeckiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatu świeckiego. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa kujawsko-pomorskiego i powiatu świeckiego. Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu świeckiego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2020 poz. 1944 ze zm.) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich¹⁾.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu świeckiego, natomiast przedmiotowo:

¹⁾ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.
- W przygotowaniu planu transportowego uwzględniono:
 - Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE. L. 07.315.1 z dnia 3.12.2007 r.), zmienione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. UE, l. 354/22 z dnia 23.12.2016 r.);
 - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
 - Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
 - Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
 - Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
 - Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2020 poz. 1944 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 ze zm.);
- ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2020 r. poz. 908 ze zm.);
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8);
- oraz:
 - „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” (M.P. 2012 poz. 252);

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” (Dz. U. 2018 poz. 874);

- dokumenty strategiczne kraju, województwa i powiatu świeckiego;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.
- W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące linii publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu świeckiego;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną powiatu świeckiego;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji, i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich ustaleniami.

W niniejszym dokumencie przytoczona charakterystyka opisuje sytuację społeczno-gospodarczą powiatu świeckiego sprzed epidemii wywołanej koronawirusem SARS-CoV-2. Skutki rozprzestrzeniania się koronawirusa i podejmowane w związku z tym działania zaradcze będą miały istotny wpływ na gospodarkę. W czasie sporządzania dokumentu nie można było jednak jednoznacznie ocenić wpływu epidemii na sytuację społeczno-gospodarczą Powiatu Świeckiego.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów lokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej zorganizowanych przez Miasto na obszarze jego właściwości – Miasta i gmin, które z Miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi, powiatowymi, powiatowo-gminnymi, wojewódzkimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi;

- **K&R (Kiss&Ride)** – system parkingów lokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – operator publicznego transportu zbiorowego, samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **P&R (Park&Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2020 poz. 1944 ze zm.);
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych ((Dz. U. 2020 r. poz. 908 ze zm.);

- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1.4. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne to proces dialogu pomiędzy Starostwem i jego jednostkami, a mieszkańcami i innymi interesariuszami, którego celem jest podjęcie optymalnych decyzji w danym zakresie, uwzględniających uzasadnione uwagi i opinie mieszkańców oraz innych interesariuszy. Celem konsultacji jest bowiem nie tyle poinformowanie o planowanych zamierzeniach Starostwa, co wspólne z mieszkańcami i innymi interesariuszami przygotowanie materiałów do podjęcia ostatecznych decyzji. Żadna władza publiczna, w szczególności samorządowa, nie jest bowiem w stanie efektywnie wypełniać swoich zadań, jeśli nie są jej znane oczekiwania adresatów decyzji – zarówno te już wcześniej wyartykułowane, jak i te, które zostaną ujawnione dopiero w procesie podejmowania decyzji. Konsultacje społeczne są dialogiem obywatelskim z władzą samorządową i istotnym mechanizmem podejmowania decyzji przez władzę lokalną, dla dobra wspólnego całej społeczności.

Opracowywany plan wypełni oczekiwania społeczne, jeśli lokalne społeczeństwo będzie miało realny wpływ na ostateczne brzmienie postanowień jego treści.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Tekst planu wraz z ogłoszeniem o prowadzonych konsultacjach społecznych został opublikowany 14 grudnia 2020 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowe-go w Świeciu.

Uwagi dotyczące planu transportowego można było przekazywać do 7 stycznia 2021 r., w następującej formie:

- drogą korespondencyjną na adres Starostwa Powiatowego w Świeciu;
- drogą elektroniczną na adres: sekretariat@csw.pl;
- bezpośrednio (osobiście) – w Starostwie Powiatowym w Świeciu.

Wnioski z konsultacji społecznych zawarto w Załączniku nr 2 do planu.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik mający wpływ na stopę bezrobocia. Możliwość szybkiego i taniego przemieszczania się zwiększa szanse na znalezienie pracy oraz utrzymywanie kontaktów ze społecznością lokalną, a co za tym idzie, likwidację wykluczenia społecznego. Trzeba jednak mieć na uwadze, że wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu trans-portowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych. Z drugiej jednak strony realizacja wszystkich postulatów jednocześnie musi generować spore koszty, których pokrycie z przychodów z opłat za korzystanie z tej formy komunikacji może być niemożliwe.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Chociaż zdania dotyczące tej kwestii wśród naukowców są wciąż podzielone i brakuje rzetelnych naukowych dowodów uzyskanych w toku długoterminowych badań i potwierdzających negatywny wpływ CO₂ na środowisko, nie ma co do tego wątpliwości, że transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji zanieczyszczeń, w tym nadmiernego hałasu. Pomimo postępu technicznego wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się) stanowią coraz większą uciążliwość dla ludzi i środowiska. Dzięki wprowadzonym przez Unię Europejską rozwiązaniom prawnym obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów (normy EURO) na przestrzeni ostatnich 15 lat zdołano w pewnym zakresie ograniczyć emisję tlenków azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu²⁾. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia dopuszczalnych ich stężeń.

W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta. W Polsce w ostatnim czasie modne stało się wykorzystywanie autobusów elektrycznych w komunikacji miejskiej. Pomimo niewątpliwych zalet stosowania tego typu pojazdów, tj. braku lokalnej emisji zanieczyszczeń powstałych ze spalania paliw oraz znacznego ograniczenia hałasu, jest to wciąż rozwiązanie dość drogie oraz kosztowne dla środowiska, choćby ze względu na aktualnie stosowane procesy produkcji oraz utylizacji baterii oraz konieczność pozyskiwania energii elektrycznej produkowanej w konwencjonalny sposób.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. In-telligent Transportation Systems) zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%³⁾, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ za-zwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mogłyby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Opracowane do tej pory założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładały promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

²⁾ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9

³⁾ Ibidem, s. 13.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020 zakładało dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne) osiągnięcie wszelkich celów w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, a także walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych) systemów transportu – w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych – zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym. Planowane inwestycje powinny wspierać rozwój infrastruktury oraz poprawiać łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją wskazano priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie określało, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z EFSI (Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFSI oraz przedstawia główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które określają m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁴⁾ określała strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020 zgodną ze strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, miały wspierać realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw wskazano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz do miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności dla mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

Według stanu na dzień sporządzania niniejszego dokumentu opracowywana jest kolejna umowa partnerstwa na lata 2021-2027, której projekt w celu 3 – "lepiej połączona Europa" – postuluje zmniejszenie emisyjności sektora transportu poprzez m.in. rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego i jego infrastruktury z preferencją transportu kolejowego, ale też z integracją różnych form transportu, np. w postaci węzłów przesiadkowych. Ze względu na trwające prace nad dokumentem jego ostateczne

⁴⁾ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

brzmienie nie jest jeszcze znane, ale dobrze widoczny jest zamiar kontynuacji rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁵⁾.

W ramach promowania zrównoważonego transportu za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”). Przygotowanie infrastruktury w tym zakresie stanowi nie lada wyzwanie dla samorządów i wymaga szczegółowego i racjonalnego planowania lokalizacji obiektów oraz stworzenia systemów sterowania ruchem.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji jest nie-wydolna infrastruktura transportowa przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja zanieczyszczeń, w tym hałasu. W związku z tym, zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach powinno być jednym z priorytetów. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego i ich integracji coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w dalszej perspektywie wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza, zmniejszenie energochłonności transportu oraz redukcja hałasu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.

2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.

3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatu świeckiego oraz z innymi ośrodkami miejskimi.

Inny dokument, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030⁶⁾, określa cele polityki regionalnej państwa do 2030 r. i rozwija postulaty przyjęte w poprzednio obowiązującym dokumencie – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Polityka regionalna jest tam zdefiniowana jako „skoordynowane działania wszystkich podmiotów (w tym rządu, samorządów terytorialnych wszystkich szczebli i partnerów społeczno-gospodarczych) na rzecz rozwoju poszczególnych regionów”. Strategia zawiera więc wykaz instrukcji dotyczących tego, co należy zrobić, aby zapewnić rozwój infrastruktury, w tym transportowej i teleinformatycznej, we wszystkich regionach kraju, z naciskiem na bardziej intensywny rozwój w regionach słabo rozwiniętych.

Strategia wymienia, jako wyzwanie nr 5, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. W kwestii dotyczącej transportu postuluje się zapewnienie infrastruktury technicznej i społecznej na takim poziomie, aby wzmacniać spójność terytorialną kraju oraz konkurencyjność regionów. Nie-zbędnym elementem tego przedsięwzięcia jest dostępność transportowa wewnątrz i pomiędzy regionami, w tym zwiększenie liczby połączeń komunikacyjnych w zakresie lokalnym i regionalnym. Ważna jest także integracja międzygałęziowa, czyli łączenie różnych metod transportu w jednej podróży, jak również powstawanie dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych i jednoczesne zarządzanie całym systemem transportowym poprzez systemy zarządzania ruchem i systemy informacji pasażerskiej. Wśród różnorodnych działań, dotyczących głównie wschodniej Polski, wskazuje się m.in. następujące:

⁵⁾ „Założenia Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027”, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju. Warszawa, lipiec 2019.

⁶⁾ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. Warszawa, wrzesień 2019 r.

- poprawa dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej – tworzenie połączeń zarówno wewnątrz regionów, w tym pomiędzy małymi miejscowościami oraz miastami, jak również do granic regionów (np. województwa), czy granicy państwa, z uwzględnieniem integracji różnych systemów transportu zbiorowego;
- rozwój i integracja systemów transportu zbiorowego między miastami, ich otoczeniem, a także ośrodkami ważnymi dla społeczności lokalnej, z uwzględnieniem również obszarów miasta i wsi;
- budowa infrastruktury transportowej pomiędzy miastami i ośrodkami rozwoju;
- stworzenie nowoczesnego systemu transportowego uwzględniającego zwiększone zapotrzebowanie na mobilność mieszkańców oraz przewóz towarów, w tym obejmującego drogi, ścieżki rowerowe i usługi transportu zbiorowego;
- zwiększenie znaczenia transportu kolejowego.

W Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku⁷⁾ głównym celem jest zwiększenie dostępności transportowej na terenie całego kraju wraz z jednoczesną poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu i zwiększeniem efektywności transportu. Strategia zakłada utworzenie "spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym⁸⁾".

Na etapie realizacji tego celu podejmowane mają być m.in. następujące działania:

- budowa sieci transportowej na potrzeby konkurencyjnej gospodarki;
- ulepszenie sposobu zarządzania systemem transportowym oraz organizowania transportu;
- promocja publicznego transportu zbiorowego;
- poprawa bezpieczeństwa na drodze;
- redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- wykorzystanie środków publicznych przeznaczonych na transport w sposób bardziej efektywny.

Autor dokumentu w pierwszym etapie realizacji tych założeń przewiduje rozwój infrastruktury transportowej poprzez nadrobienie zaległości w obszarach budowy dróg, szlaków kolejowych, lotnisk i szlaków wodnych, którego efektem ma być poprawa warunków świadczenia usług przewozu osób i rzeczy. Docelowo mają być wprowadzone rozwiązania pozytywnie wpływające na funkcjonowanie całego transportu wraz ze znaczącym zmniejszeniem negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, a cały system ma zacząć funkcjonować w pełni do 2030 roku.

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim

Obowiązująca do 31 grudnia 2020 r. „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”⁹⁾ określała cztery priorytety rozwoju województwa do 2020 r.:

- konkurencyjną gospodarkę;
- modernizację przestrzeni miast i wsi;
- silną metropolię;
- nowoczesne społeczeństwo.

Jako podstawowy instrument interwencji województwa określono – dla ośrodków powiatowych – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, oparte o budżet regionalny, a dla obszarów wiejskich – rozwój lokalny, oparty m.in. o budżet krajowy i regionalny. Działania na rzecz tych obszarów miały zapewnić swobodną dostępność do Bydgoszczy i Torunia – jako dużych rynków pracy i ośrodków usług.

Dla realizacji potrzeb określonych priorytetami zdefiniowano osiem celów strategicznych:

⁷⁾ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r.

⁸⁾ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>.

⁹⁾ „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+” przyjęta uchwałą nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dn. 21.10.2013 r.

1. Gospodarka i miejsca pracy.
2. Dostępność i spójność.
3. Aktywne społeczeństwo i sprawne usługi.
4. Innowacyjność.
5. Nowoczesny sektor rolno-spożywczy.
6. Bezpieczeństwo.
7. Sprawne zarządzanie.
8. Tożsamość i dziedzictwo.

Działania projektowane w ramach celu strategicznego „dostępność i spójność” miały w ramach systemu transportowego zapewnić właściwą dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną województwa. Dla ośrodków powiatowych zakładano zapewnienie dostępności do siedziby województwa w czasie do 60 minut, zapewnienie dostępności do ośrodków podregionalnych oraz spójności wewnętrznej w ramach powiatu. Dla obszarów wiejskich zakładano zapewnienie dostępności w czasie do 90 minut w relacji do co najmniej jednego ośrodka wojewódzkiego oraz do siedziby powiatu. Strategia za szczególnie istotne uznawała odpowiednie skomunikowanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z siecią dróg wojewódzkich i powiatowych.

Ponadto, zakładano działania na rzecz:

- poprawy stanu technicznego dróg wojewódzkich i powiatowych – dla zwiększenia spójności wewnątrzregionalnej;
- dróg gminnych – zapewniających dostęp do węzłów przesiadkowych systemu „60/90”.

W zakresie transportu publicznego istotne znaczenie miało wdrożenie przez samo-rząd województwa zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego.

W Strategii wskazano także znaczenie rozwoju lokalnych dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, istotnych dla codziennej mobilności oraz pozwalających na do-tarcie do węzłów przesiadkowych transportu publicznego. Jako istotne zadanie dla usprawnienia korzystania z transportu publicznego wskazano konieczność realizacji regionalnego systemu informacji o rozkładach jazdy wszystkich przewoźników oraz specjalnej wspólnej polityki taryfowej.

Zapewnienie odpowiedniej dostępności i spójności transportowej województwa jest konieczne dla sprawnej realizacji pozostałych celów strategicznych.

W Strategii zaplanowano opracowanie szeregu programów, obejmujących istotne dla rozwoju województwa zagadnienia, w tym Kujawsko-Pomorskiego Planu Komunikacji Drogowej – definiującego ocenę stanu i niezbędny zakres modernizacji systemu dróg dla zapewnienia spójności wewnętrznej i dostępności zewnętrznej – oraz Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Efektom podjętych działań miało być m.in. zwiększenie dostępności transportu do miast wojewódzkich i powiatowych oraz zwiększenie liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego.

Uchwałą nr XXVIII/399/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r. przyjęto „Strategię rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+”. W Strategii określono cel nadrzędny dla województwa kujawsko-pomorskiego – „Jakość życia typowa dla wysokorozwiniętych regionów europejskich”, który zamierza się osiągnąć poprzez realizację 5 celów głównych, koncentrujących się na czterech obszarach tematycznych rozwoju. Jako cele główne wy-znaczono:

- 1. Skuteczna edukacja – w ramach którego dążyć się będzie do zasadniczej poprawy szeroko rozumianego poziomu rozwoju społecznego, zwłaszcza w aspekcie zmian postaw społecznych i rozwoju edukacji.
- 2. Zdrowe, aktywne i zamożne społeczeństwo – w ramach tego celu działania będą dotyczyć aktywności społecznej, zdrowia, kultury i sportu.

- 3. Konkurencyjna gospodarka – w ramach którego dążyć się będzie do rozwoju i unowocześnienia gospodarki województwa, jako warunku wzrostu jej konkurencyjności w aspekcie miejsca zamieszkania.
- 4. Dostępna przestrzeń i czyste środowisko – w ramach którego dążyć się będzie do zapewnienia wysokiej jakości życia oraz konkurencyjności gospodarki, w zagadnieniach związanych z jakością przestrzeni województwa (wynikającej ze stanu środowiska oraz charakteru zagospodarowania).
- 5. Spójne i bezpieczne województwo – w ramach którego dążyć się będzie do zapewnienia wysokiej sprawności funkcjonowania systemu społeczno-gospodarczego, tak by przestrzeń województwa była spójna komunikacyjnie, bezpieczna i odporna na zagrożenia.

W celach głównych: 4. Dostępna przestrzeń i czyste środowisko oraz 5. Spójne i bezpieczne województwo, wyznaczono cele operacyjne związane z funkcjonowaniem transportu zbiorowego. Bardzo duża część kierunków określonych w celu 4 dotyczy rozwoju infrastruktury transportu i jest bezpośrednio powiązana z celem operacyjnym „51. Transport publiczny”, gdyż planuje realizację infrastruktury istotnej także dla zorganizowanych przewozów osób. W zakresie sieci drogowej uwagę zwracają aspekty: dostępności zewnętrznej województwa, za którą odpowiadają przede wszystkim drogi krajowe, spójności wewnętrznej województwa, czyli infrastruktury służącej sprawnemu i bezpiecznemu poruszaniu się w przestrzeni regionu, za którą odpowiadają oprócz dróg krajowych, w głównej mierze drogi wojewódzkie oraz niektóre drogi powiatowe, a także obsługi lokalnej, istotnej dla sprawnego poruszania się w obrębie danej miejscowości i jej sąsiedztwa; za to zagadnienie odpowiadają głównie drogi gminne i powiatowe. W zakresie wszystkich wspomnianych powyżej zagadnień, ustalenia „Strategii Przyspieszenia 2030+” dotyczą poprawy stanu istniejących dróg oraz realizacji nowych dróg.

W ramach celu głównego 4. Dostępna przestrzeń i czyste środowisko, wyznaczono cele operacyjne:

- 45. Infrastruktura transportu.
- 47. Czysta energia i bezpieczne województwo.

W ramach celu głównego 5. Spójne i bezpieczne województwo, wyznaczono cel operacyjny – 51. Transport publiczny.

Jako najważniejsze kierunki rozwoju w zakresie transportu zbiorowego wyznaczono:

- w celu operacyjnym 45. Infrastruktura transportu:
 - rozwój sieci i poprawa standardu dróg krajowych dla zapewnienia dostępności województwa w relacjach międzyregionalnych – dotyczy ogółu działań z zakresu przebudowy, poprawy stanu technicznego, poprawy standardu na sieci istniejących dróg krajowych oraz realizacji nowych dróg krajowych;
 - rozwój sieci i poprawa standardu linii kolejowych dla zapewnienia dostępności województwa w relacjach międzyregionalnych – dotyczy ogółu działań prowadzonych na liniach kolejowych istotnych dla zapewnienia dostępności województwa w relacjach międzyregionalnych, z zakresu: zwiększenia prędkości, zapewnienia stanu technicznego umożliwiającego prowadzenie połączeń dalekobieżnych, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Dotyczy także realizacji nowych linii kolejowych w relacjach międzyregionalnych (w tym linii Kolei Dużych Prędkości wchodzących w skład komponentu kolejowego CPK);
 - rozwój sieci i poprawa standardu dróg wojewódzkich oraz powiatowych istotnych dla spójności transportowej województwa – dotyczy rozwoju sieci dróg wojewódzkich oraz dróg powiatowych uznanych za kluczowe do realizacji funkcji społeczno-gospodarczych województwa. Identyfikacja dróg kluczowych powinna być dokonana w odrębnym dokumencie i powinna być podstawą dla priorytetowania inwestycji;
 - rozwój sieci dróg lokalnych poprzez ich budowę i modernizację – dotyczy rozwoju sieci dróg gminnych, istotnych dla: jakości życia mieszkańców, funkcjonowania gospodarki na poziomie lokalnym (w tym dostępności terenów rolnych), bezpieczeństwa poruszania się w relacjach do pracy, do szkół, do instytucji usługowych;
 - zakup taboru dla organizacji transportu publicznego – dotyczy ogółu działań związanych z zakupem taboru dla organizacji transportu publicznego;

- rozwój infrastruktury dla transportu publicznego i indywidualnego największych miast (Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia) i ich obszarów podmiejskich – dotyczy ogółu działań o charakterze inwestycyjnym mających na celu usprawnienie poruszania się na terenie pięciu największych miast województwa oraz strefy stycznej systemów miejskich i systemów podmiejskich, obsługujących codzienny ruch wahadłowy w dojazdach do miast i powrotach do stref podmiejskich – zarówno w kontekście funkcjonowania systemów transportu publicznego, jak i motoryzacji indywidualnej, a także pod kątem poprawy infrastruktury dla komunikacji rowerowej jak i ruchu pieszego (wraz z pojazdami UTO);
- rozwój sieci i poprawa standardu linii kolejowych dla zapewnienia dostępności w relacjach wewnątrzwojewódzkich – dotyczy ogółu działań prowadzonych na liniach kolejowych niewykorzystywanych dla prze-wozów międzyregionalnych z zakresu: zwiększenia prędkości, zwiększenia przepustowości, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, lokalizacji nowych przystanków. Dotyczy także realizacji nowych linii kolejowych służących przewozom wewnątrzregionalnym;
- zapewnienie sprawności infrastruktury kolejowej wyłączonej z użytkowania potencjalnie przydatnej dla reaktywacji ruchu – dotyczy utrzymania sprawności technicznej infrastruktury wyłączonych z użytkowania linii kolejowych, a także działań na rzecz przejmowania za-rządu nad nieużytkowanymi liniami kolejowymi (w celu zapobieżenia dalszej degradacji, odtworzenia oferty i zminimalizowania długofalowych kosztów eksploatacyjnych) – w tym m.in. projekt kluczowy dot. przebudowy linii kolejowej nr 240 (odcinek Terespol Pomorski – Świecie) o długości 7 km;
- poprawa infrastruktury stacji i przystanków kolejowych oraz dworców autobusowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim – do-tyczy rozwoju infrastruktury stacji i przystanków kolejowych oraz dworców autobusowych dla obsługi ruchu pasażerskiego, w szczególności poprawy ich standardu a także rozwoju infrastruktury pozwalającej na bezpieczne pozostawianie pojazdów (samochody, motocykle, rowery) osób korzystających z transportu kolejowego. Obejmuje także relokację oraz budowę dworców i przystanków;
- rozwój sieci oraz infrastruktury dróg rowerowych o znaczeniu trans-portowym – dotyczy rozwoju sieci dróg rowerowych oraz towarzyszącej im infrastruktury technicznej, istotnych dla zaspokajania po-trzeb transportowych lokalnej społeczności związanych z realizacją niezbędnych potrzeb życiowych (dojazdy do pracy, szkół, placówek usług, węzłów przesiadkowych transportu publicznego itp.);
- przygotowanie infrastruktury transportowej do rozwoju elektromobilności – dotyczy rozwoju infrastruktury magazynowania energii oraz ładowania pojazdów – zarówno publicznie dostępnej (komercyjnej), jak i prywatnej;
- w celu operacyjnym 47. Czysta energia i bezpieczne województwo:
- wsparcie rozwoju niskoemisyjnego transportu publicznego – dotyczy ogółu działań organizacyjnych oraz inwestycyjnych innych, niż zakup taboru, mających na celu obniżanie skali emisji zanieczyszczeń powie-trza generowanych przez transport publiczny. Kierunek dotyczy także działań na rzecz zmian rodzajów transportu publicznego, w kierunku przechodzenia na środki transportu cechujące się niższą emisyjnością. Kierunek dotyczy także działań organizacyjnych mających na celu zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego lub bezemisyjnego w pracy przewozowej wykonywanej przez transport publiczny, także poprzez jego preferowanie w stosunku do transportu indywidualnego.
- w celu operacyjnym 51. Transport publiczny:
- realizacja systemu transportu publicznego „60/90” dla zapewnienia spójności wewnętrznej województwa – dotyczy działań organizacyjnych na potrzeby organizacji systemu publicznego transportu regionalnego. Idea regionalnego systemu transportu publicznego, dla realizacji którego powinny być wprowadzone działania organizacyjne, po-lega na stworzeniu systemu obsługującego obszar całego regionu w sposób zapewniający swobodne dojazdy w relacjach do Bydgoszczy i Torunia;
- rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego w obszarach funkcjonalnych miast – dotyczy działań mających na celu organizację zintegrowanego systemu transportu publicznego w pięciu największych miastach i ich strefach podmiejskich (obszarach funkcjonalnych). Obejmuje działania organizacyjne;

- poprawa dostępności województwa w transporcie pasażerskim – dotyczy działań mających na celu zwiększenie liczby połączeń w kolejowym i autobusowym transporcie publicznym obszaru województwa z innymi regionami, w tym także połączeń Bydgoszczy i Torunia z innymi krajowymi ośrodkami regionalnymi oraz z zagranicą;
- rozwój transportu publicznego na żądanie – dotyczy działań mających na celu uruchamianie bezpłatnych połączeń „na żądanie” (transport samochodowy). W pierwszej kolejności dotyczy osób w podeszłym wieku oraz osób z ograniczeniami ruchu ze względu na stan zdrowia lub niepełnosprawność, zamieszkujących obszary pozbawione innego rodzaju transportu;
- integracja komunikacyjna Bydgoszczy i Torunia – dotyczy działań mających na celu dalszą integrację komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia w celu szybkiego i sprawnego przemieszczania się pomiędzy różnymi częściami obydwu miast. Dotyczy działań organizacyjnych;
- integracja systemów transportowych różnych przewoźników – dotyczy funkcjonalnej integracji transportu publicznego prowadzonego przez różnych przewoźników, polegającej na takiej organizacji transportu, by: linie obsługiwane przez różnych przewoźników były dostępne w ramach tych samych węzłów (dworców, przystanków). Kierunek dotyczy także integracji rozkładów jazdy (możliwość przesiadek), a docelowo wspólną politykę taryfową i wzajemne honorowanie biletów (możliwość zakupu biletów łączących podróz środkami różnych przewoźników).

System transportowy województwa określony w Strategii wymaga zapewnienia infrastruktury transportowej oraz realizacji transportu, w tym zwłaszcza organizacji i prowadzenia transportu publicznego, zapewniającego pełną i swobodną dostępność mieszkańców całego województwa do ośrodków usług wszystkich rodzajów, w tym szczególnie do stolic województwa kujawsko-pomorskiego.

Pierwszy aspekt w zakresie budowy optymalnego systemu transportowego województwa stanowi tworzenie i utrzymanie relacji transportowych o znaczeniu międzyregionalnym, w tym rozbudowę/budowę infrastruktury kluczowej dla dostępności międzyregionalnej regionu. Jako istotne dla województwa inwestycje infrastrukturalne wymienia się m.in.:

- przebudowę linii kolejowej nr 131 umożliwiającą osiągnięcie przez pociągi prędkości 200 km/h;
- przebudowę linii kolejowej nr 201 poprzez budowę drugiego toru oraz elektryfikacji na północ od Maksymilianowa;
- rozbudowę drogi krajowej nr 91 na odcinku Toruń – Chełmno – Świecie;
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 240 na odcinku Świecie – Tuchola – Chojnice;
- przebudowę drogi wojewódzkiej nr 270.

Drugi aspekt w zakresie budowy optymalnego systemu transportowego województwa stanowi organizacja transportu publicznego, służąca spójności województwa, w tym realizacja idei 60/90 poprzez m.in. określenie dominującego/priorytetowego środka transportu publicznego w relacji miasta powiatowego z ośrodkami stołecznymi. W województwie kujawsko-pomorskim za jedno z priorytetowych zadań w tym zakresie uznaje się kontynuowanie prac nad koncepcją „60/90” w celu budowania wewnątrzwojewódzkiego, dośrodkowego systemu transportu publicznego. Charakter województwa wyjątkowo sprzyja realizacji transportu publicznego do ośrodków stołecznych, dzięki czemu możliwa będzie powszechna i równa dostępność dla mieszkańców całego województwa wysokiej jakości usług publicznych o znaczeniu regionalnym, świadczonych w tych miastach. Koncepcja ta zakłada, że z obszaru całego województwa co najmniej jedna z jego stolic po-winna być osiągalna w transporcie publicznym w 90 minut (przy czym czas jazdy z siedzib powiatów nie powinien przekroczyć 60 minut). Najważniejszym działaniem na rzecz realizacji tego założenia w najbliższej dekadzie będą działania organizacyjne i inwestycyjne na rzecz rozwoju sieci węzłów przesiadkowych oraz organizacji transportu, bazującej na wy-korzystaniu tych węzłów, przy jednoczesnym ustanowieniu standardu minimalnej liczby połączeń w ciągu dnia do Bydgoszczy i/lub Torunia. Generalną wytyczną dla planowania rozwoju transportu publicznego w ujęciu regionalnym, ma być bazowanie na:

- liniach dośrodkowych – zapewniających komunikację z największymi miastami, zwłaszcza z ośrodkami stołecznymi;

- rozwiniętej sieci ulokowanych wzdłuż tych linii węzłów przesiadkowych dla trans-portu publicznego lokalnego oraz dla osób dojeżdżających indywidualnie;
- założeniu, że poszczególne linie muszą zapewniać poziom dochodów z biletów na określonym poziomie (udział ogólnej skali kosztów obsługi tej linii; zostanie on określony).

Jako niezbędną wskazuje się koordynację systemów transportu publicznego, prowadzonych przez Samorząd Województwa a także przewozów prowadzonych przez samorządy gminne i powiatowe oraz działalności przewoźników komercyjnych. Zakłada się, że optymalnym rozwiązaniem będzie wykorzystanie transportu kolejowego jako najbardziej ekologicznego, szybkiego, niezależnego i komfortowego środka transportu, przy czym niemożliwe jest prowadzenie obsługi wszystkich miast powiatowych w ten sposób. Wśród miast powiatowych, w przypadku których możliwe jest szersze wykorzystanie transportu kolejowego (pomimo fizycznego braku dostępu do linii) dzięki działaniom organizacyjnym wymienia się w Strategii m.in. Świecie. Zapewnienie mieszkańcom Świecia dogodnej dostępności do kolejowego transportu wewnątrz i międzyregionalnego zakwalifikowano jako interes rozwojowy województwa. W Strategii nie określono natomiast sposobu realizacji tego celu (przybliżenie linii do miasta, wjazd kieszeniowy, wahadłowe dowozy do sąsiednich stacji).

Wraz z przebudową linii nr 201, gdy zmieni ona charakter na intensywnie użytkowaną linię o charakterze międzyregionalnym, szczególnie ważne stanie się utrzymanie dobrej dostępności pasażerskiej dla gmin powiatów bydgoskiego, świeckiego i tucholskiego obecnie obsługiwanych za pomocą tej linii – nadanie linii nowych funkcji nie może się od-być kosztem pogorszenia warunków tej dostępności.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie świeckim

Strategia Rozwoju Powiatu Świeckiego na lata 2014-2020¹⁰⁾ wyznaczyła wizję rozwoju powiatu jako osiągnięcie statusu miejsca zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego. Jednym z wyznaczonych w Strategii obszarów strategicznych jest infrastruktura. Dokument zakłada poprawę stanu infrastruktury drogowej oraz dostępności komunikacyjnej powiatu. Za niezbędne działania uznano przeprowadzenie kompleksowych remontów sieci dróg lokalnych w powiecie wraz z infrastrukturą towarzyszącą: energooszczędnym oświetleniem, parkingami, zatokami, chodnikami i przejściami dla pieszych.

Jako cele do zrealizowania w zakresie infrastruktury wskazano:

- cel I – rozwój infrastruktury drogowej;
- cel II – poprawa funkcjonowania transportu publicznego;
- cel III – poprawa dostępności układu komunikacyjnego;
- cel IV – wzrost bezpieczeństwa komunikacyjnego.

W ramach celu I przewiduje się zrealizowanie programu przebudowy dróg powiatowych wraz z chodnikami i drogami rowerowymi oraz wspieranie inicjatywy budowy nowych dróg lokalnych. W ramach celu II podejmowane są działania związane z synchronizacją rozkładów jazdy różnych przewoźników, w tym kolejowych, gdzie połączenia auto-busu kursującego do i przez Laskowice są dostosowane do rozkładu jazdy pociągów. W ramach celu III przewiduje się poprawę dostępności obszarów powiatu do drogi ekspresowej S5 oraz wspieranie planu utworzenia kolejowej stacji przeładunkowej na terenie powiatu. Realizacja celu IV to m.in. wspieranie planu budowy bezkolizyjnych przejazdów drogowych przez linie kolejowe.

W Polsce początek planowania transportu miejskiego był związany z akcesją do Unii Europejskiej i aplikowaniem o środki finansowe na rozwój transportu publicznego w miastach. Z myślą o ich pozyskaniu rozpoczęto przygotowywanie tzw. zintegrowanych planów rozwoju transportu publicznego. W Świeciu, z racji braku własnego operatora komunalnego, nie ubiegano się o środki finansowe z UE w celu dofinansowania inwestycji taborowych, w związku z czym zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego nie sporządzono. Dla powiatu świeckiego także do tej pory nie był opracowywany

¹⁰⁾ Strategia Rozwoju Powiatu Świeckiego na lata 2014-2020 przyjęta uchwałą Rady Powiatu Świeckiego nr XXXVI/224/14 z dnia 26.03.2014 r.

plan rozwoju transportu publicznego (wymagany w perspektywie finansowej 2007-2013 przy aplikowaniu o wsparcie inwestycji w transport publiczny ze środków UE).

Transport zbiorowy na obszarze powiatu świeckiego przez wiele lat, do okresu przemiany ustrojowej, rozwijany był w oparciu o przedsiębiorstwa PKS. W ostatnich kilkunastu latach w przewozach pozamiejskich w skali kraju coraz większe znaczenie odgrywają przewozy komercyjne realizowane przez niewielkie firmy prywatne, w większości taborem na bazie zaadaptowanych do przewozu osób samochodów dostawczych. Przedsiębiorstwa takie zazwyczaj obsługują połączenia o dużych potokach pasażerskich – głównie łączące ośrodki gminne, powiatowe i wojewódzkie. Na obszarze powiatu świeckiego w drogowych przewozach osób nadal zdecydowanie dominują dwa przedsiębiorstwa PKS – w Bydgoszczy i (w mniejszym stopniu) – w Grudziądzu.

Powiat świecki od 2019 r. podjął się organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, które pozwalają na dotarcie do stolicy powiatu mieszkańcom większości miejscowości zlokalizowanych na jego obszarze. Poza tym zadaniem powiat realizuje liczne inwestycje w zakresie budowy i modernizacji dróg przez niego zarządzanych.

Powiat świecki stanowi jako całość Obszar Rozwoju Społeczno-Gospodarczego, dla którego może występować o wsparcie działań inwestycyjnych zgodnych z wyznaczonymi osiami priorytetowymi w ramach polityki terytorialnej wsparcia ze środków europejskich w horyzoncie czasowym 2014-2020. Na dzień sporządzania niniejszego dokumentu trwają negocjacje w sprawie unijnego budżetu i kolejnej perspektywy finansowej na lata 2021-2027, więc dostępne sposoby wsparcia nie są jeszcze znane.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu świeckiego

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, nauki, miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach występujących przewozów w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego, a mianowicie:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży jego mieszkańców;
- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i mieszanie funkcji mają pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Zagospodarowanie przestrzenne jest także determinantą wysokości lokalnej niskiej emisji zanieczyszczeń. Zwarta zabudowa miejska z lokalnymi źródłami ciepła oraz wąskie pasy drogowe arterii komunikacyjnych, sprzyjają powstawaniu przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Obszary o wysokim stopniu zurbanizowania narażone są także na wysokie emisje hałasu, uciążliwe dla mieszkańców.

Powiat świecki zajmuje powierzchnię 1 474 km² i razem z powiatem włocławskim (także 1474 km²) jest największym powiatem województwa kujawsko-pomorskiego – stanowi aż 8,2% jego powierzchni. Od północy graniczy z powiatem starogardzkim oraz – małymi odcinkami – z powiatami tczewskim i kwidzińskim w województwie pomorskim. Od zachodu powiat świecki graniczy z powiatem tucholskim, od południa – z powiatami bydgoskim i chełmińskim, a od wschodu – z miastem Grudziądz i powiatem grudziądzkim.

Wschodnia część powiatu należy do makroregionu Doliny Dolnej Wisły, w którym można wyodrębnić mezoregiony: Doliny Kwidzyńskiej, Kotliny Grudziądzkiej i Doliny Fordońskiej. Część północna powiatu należy do makroregionu Pojezierza Wschodniopomorskiego (mezoregion – Pojezierze Starogardzkie), a pozostała część – do makroregionu Pojezierza Południowopomorskiego, z mezoregionami Wysoczyzny Świeckiej i Borów Tucholskich.



Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: www.investing.kujawsko-pomorskie.pl, dostęp: 15.10.2020 r.

Obszar północny województwa kujawsko-pomorskiego ma charakter wielofunkcyjny – o bardzo dużym znaczeniu funkcji turystycznej, z największym w województwie potencjałem do obsługi turystyki pobytowej oraz funkcji leśnej. Barię w rozwoju tego obszaru jest mała liczba miast oraz znaczne oddalenie części gmin od ośrodków powiatowych, spotęgowane stosunkowo niską dostępnością komunikacji kolejowej i drogowej. W powiecie świeckim plan zagospodarowania województwa wyróżnia obszar problemowy, obejmujący północne gminy powiatu o utrudnionym dostępie do usług w ośrodkach powiatowych.

W ramach polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego wyznaczono 4 poziomy obszary funkcjonalno-przestrzennych związanych z procesami gospodarczymi i społecznymi. Obszar powiatu świeckiego określono jako „Obszary Rozwoju Społeczno-Gospodarczego” o charakterze ponadlokalnym. Poziomy i obszary realizacji polityki terytorialnej w województwie kujawsko-pomorskim zaprezentowano na rysunku 2.



Rys. 2. Poziomy i obszary realizacji polityki terytorialnej w województwie kujawsko-pomorskim

Źródło: „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego”, rys. nr 18.

Za kierunki rozwoju układu komunikacyjnego dla obszaru powiatu świeckiego uznano w planie zagospodarowania przestrzennego województwa dokończenie budowy drogi klasy ekspresowej S5: Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz oraz przebudowę dróg: nr 240 Chojnice – Świecie, nr 1048C Osie – Warlubie, nr 1046C Błądzim – Świecie i 272 Laskowice Pomorskie – Dolna Grupa. Jako istotną dla poprawy dostępności komunikacyjnej, uznano także modernizację linii kolejowej nr 131 – na całym odcinku prowadzącym przez powiat świecki.

W skład powiatu świeckiego wchodzi jednaście podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- gminy miejsko-wiejskie: Świecie oraz Nowe;
- gminy wiejskie: Bukowiec, Dragacz, Drzycim, Jeżewo, Lniano, Osie, Pruszcz, Świątkowo i Warlubie.

Na rysunku 3 przedstawiono podział powiatu świeckiego na gminy.



Rys. 3. Podział administracyjny powiatu świeckiego

Źródło: „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Świeckiego uwzględniający lata 2016-2020”, Świecie 2016 r., s. 20.

Obszar powiatu świeckiego przynależy w większości do regionu kulturowo-etnicznego Kociewie.

Wg danych GUS na 31.12.2019 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 98,9 tys., co oznacza gęstość zaludnienia 67 mieszkańców na km². Jest to gęstość zaludnienia znacznie niższa od średniej w województwie (115 mieszkańców/km²). Najmniej zaludnione są gminy w północno-zachodniej części powiatu, a najbardziej – położone w dolinie rzeki Wisły. Powierzchnie gmin i miast powiatu świeckiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 1.

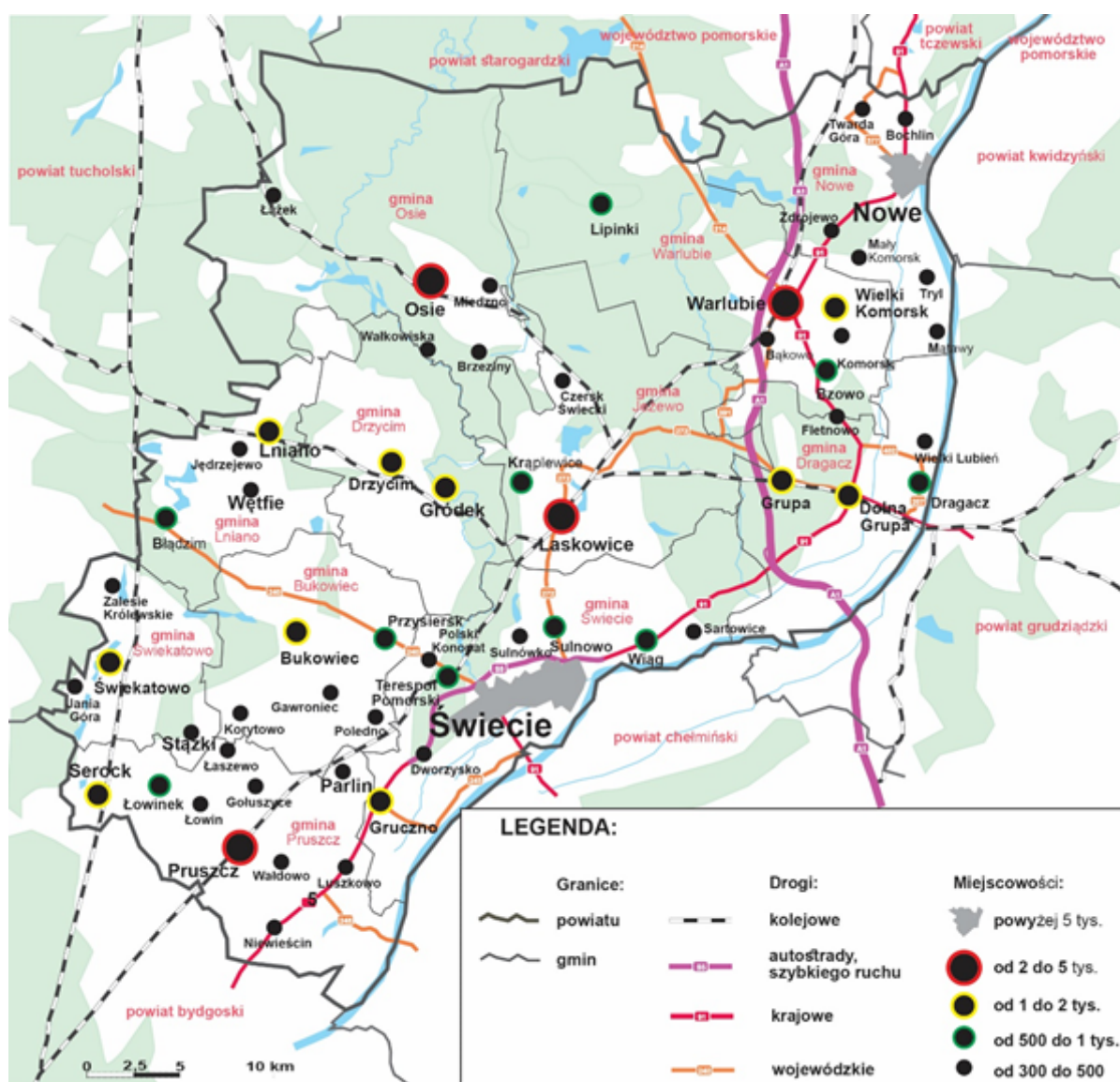
Tab. 1. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2019 r.

Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [tys.]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
1	Miasto i gmina Świecie	175	33,9	194	25/13
	-miasto	12	25,6	2 160	1/-
	-gmina	163	8,3	51	24/13
2	Miasto i Gmina Nowe	107	10,2	95	20/10
	-miasto	3	5,8	1 621	1/-
	-gmina	104	4,4	43	19/10
3	Gmina Bukowiec	111	5,1	46	16/13

4	Gmina Dragacz	112	7,2	65	15/12
5	Gmina Drzycim	108	4,9	45	19/11
6	Gmina Jeżewo	156	8,1	52	20/14
7	Gmina Lniano	88	4,3	49	18/11
8	Gmina Osie	209	5,5	26	40/11
9	Gmina Pruszcz	143	9,6	67	26/20
10	Gmina Świekatowo	64	3,6	57	9/9
11	Gmina Warlubie	201	6,5	32	31/9
Razem		1 474	98,9	67	239/133

Źródło: dane urzędów gmin oraz GUS, dostęp: 15.10.2020 r.

Na rysunku 4 przedstawiono mapę powiatu świeckiego z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.



Rys. 4. Największe miejscowości powiatu świeckiego

Źródło: opracowanie własne.

Powiat świecki, pomimo położenia w skrajnej, północnej części województwa kujawsko-pomorskiego, charakteryzuje się zróżnicowaną dostępnością komunikacyjną do ośrodków wojewódzkich – Bydgoszczy

i Torunia. Bardzo dobra dostępność cechuje obszar doliny Wisły oraz wschodnią część powiatu, najgorsza sytuacja występuje natomiast w gminach: Nowe, Osie i Warlubie, w których dostępność dojazdu samochodem osobowym do Bydgoszczy i Torunia przekracza 60 minut, a komunikacją publiczną z gminy Osie – przekracza 70 minut do Bydgoszczy i ponad 120 minut do Torunia.

Dominujący obszar powiatu ma silnie zróżnicowaną rzeźbę terenu – z falistymi i pagórkowatymi wysoczyznami morenowymi i obniżaniem się terenu w kierunku południowo-wschodnim. Charakterystyczne są liczne zagłębienia terenu wypełnione często jeziorami. Północna część obszaru powiatu to obszary leśne, stanowiące część kompleksu Borów Tucholskich, z wcinającą się w nie doliną rzeki Wdy. Obszar ten jest oddzielony od płaskiej doliny rzeki Wisły wyraźnie zarysowaną skarpią. Deniwelacje terenu są znaczne, od niewiele ponad 10 m n.p.m. w dolinie Wisły, do ponad 120 m n.p.m. na krańcach północno-zachodnich.

Zagospodarowanie przestrzenne jednostek administracyjnych objętych planem Miasto i gmina Świecie

Świecie jest miastem położonym w północnej części województwa kujawsko-pomorskiego, we wschodniej części powiatu świeckiego, na skraju skarpy doliny Wisły. Świecie jest stolicą powiatu świeckiego – siedzibą starosty.

W linii prostej odległość miasta Świecia od miast wojewódzkich – Bydgoszczy i Torunia – wynosi około 45 km (odległość drogowa jest podobna – wynosi 45-50 km), a od Grudziądza 22 km (drogowo – 25 km). Odległość miasta Świecia od innych najbliższych metropolii wynosi odpowiednio: od Gdańska – 105 km w linii prostej (drogowo 120 km), a od Warszawy – 215 km w linii prostej (drogowo 270 km).

Wg stanu na dzień 30 grudnia 2019 r., miasto Świecie zajmowało powierzchnię 12 km². Miasto i gmina zajmowało łącznie powierzchnię 175 km².

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r., liczba ludności miasta wynosiła 25 634 osoby, a gęstość zaludnienia – 2 160 osób na km². Ludność miasta i gminy Świecie wynosiła 33 949 osób, przy gęstości zaludnienia 194 osoby na km². Na tle innych miast o podobnej wielkości, Świecie charakteryzowało się więc wyższą od przeciętnej gęstością zaludnienia. Na obszarze miasta i gminy występują procesy suburbanizacji – w ciągu ostatnich 10 lat o ok. 9%. wzrosła liczba mieszkańców części wiejskiej.

Obszar miasta to pofałdowana wysoczyzna na granicy skarpy doliny rzek Wdy i Wisły, z wyraźnym obniżeniem w dolinie Wdy, która oddziela także część mieszkaniową od większości obszarów przemysłowych. Intensywna zabudowa miejska koncentruje się we wschodniej części miasta, wzdłuż skarpy rzeki Wdy. Wschodnia część miasta położona jest równoleżnikowo, z wyraźną osią, którą stanowi długa na 4,5 km ulica Wojska Polskiego. Centrum miasta to obszar zwartej zabudowy mieszkaniowej, w tym wielorodzinnej, z koncentracją usług (znajdują się w niej urzędy oraz plac dworca autobusowego). Odległość dworca autobusowego od najbliższego czynnego dworca kolejowego w Terespolu Pomorskim jest znaczna – wynosi około 7 km. Pozostały obszar wschodniej części miasta to zabudowa jednorodzinna, z enklawami usług i obszarem przemysłowym wzdłuż bocznic kolejowej – nad brzegiem rzeki Wdy.

Zachodnia część miasta to obszar intensywnej zabudowy przemysłowej, z dominującym zakładem papierniczym Mondi Świecie SA. Obydwa te obszary oddziela dolina rzeki Wdy i położona wzdłuż tej doliny droga krajowa nr 91. Przemysłowa część tego terenu, o powierzchni 170 ha, została włączona do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – jako Podstrefa Świecie. Największymi inwestorami na tym obszarze są Mondi Świecie SA oraz Mondi Corrugated Świecie sp. z o.o.

Niewielki fragment miasta jest położony na południowym brzegu rzeki Wdy, gdzie znajduje się zamek krzyżacki i zlokalizowany jest camping. Miasto otoczone jest od pół-nocy obwodnicą, będącą fragmentem drogi ekspresowej S5.

W mieście funkcjonuje komunikacja miejska, realizowana przez MARKPOL Transport Krajowy i Zagraniczny Marek Rzeźnik, na dziesięciu liniach. W okresie wakacyjnym uruchamiana jest dodatkowa linia sezonowa kursująca do zamku krzyżackiego. Trasy linii komunikacji miejskiej obejmują większość rejonów zabudowy mieszkaniowej, natomiast jedynie nieliczne kursy w godzinach porannych i popołudniowych kierowane są do dworca kolejowego w Terespolu Pomorskim. Niemal wszystkie kursy obejmują rejon dworca autobusowego, łącząc w ten sposób punkty odpraw pasażerów regionalnej

komunikacji autobusowej i komunikacji miejskiej. Poza Terespołem Pomorskim, niektóre linie komunikacji miejskiej w Świeciu obsługują pobliskie miejscowości: Dworzysko, Gruczno, Kozłowo, Sulnowo, Wielki Konopat, położone na obszarze wiejskim gminy.

Obszar wiejski miasta i gminy Świecie to w większości tereny zagospodarowane rolniczo, z kompleksami leśnymi w dolinie Wdy oraz we wschodniej części gminy. Największymi miejscowościami gminy są: Gruczno (1,4 tys. mieszkańców) oraz Terespol Pomorski, Sulnowo, Wiąg, Sulnówko i Polski Konopat. W miejscowościach: Morsk, Polski Konopat, Sulnowo i Sartowice znajdują się zabytkowe zespoły pałacowo- i dworsko-parkowe, a w miejscowości Gruczno – wczesnośredniowieczny zespół grodowy.

Na terenie wiejskim gminy, w pobliżu granic miasta, zlokalizowane są dwa parki przemysłowe, częściowo już zainwestowane: Vistula Park I – położony pomiędzy drogą ekspresową S5 a bocznicą kolejową do zakładu Mondi oraz Vistula Park II – położony w rejonie miejscowości Sulnowo i Sulnówko. Lokalnie, na terenach wiejskich, wydobywane są piaski i żwiry.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego określa jako teren przeznaczony pod rozwój funkcji przemysłowych obszar gminy na północ od obecnej zabudowy miejskiej, położony w pasie od Sulnowa poprzez Sulnówko, do zakładów papierniczych (strefa I-O). Rejon pomiędzy Sulnowem a zabudową miejską, przeznaczony jest pod rozwój funkcji mieszkaniowych.

Jeziro Deczno w dolinie rzeki Wdy jest zagospodarowane turystycznie, z urządzonym campingiem. W miejscowościach Kozłowo i Przechowo na rzece Wda znajdują się niewielkie zapory z hydroelektrowniami. Atrakcją turystyczną stanowi wieloprzęsłowy most kolejowy.

Miasto i gmina Świecie stanowi centrum administracyjne, usługowe i przemysłowe powiatu świeckiego. Ponadto, na obszarze gminy zlokalizowany jest węzeł, łączący drogi krajowe nr 5 i nr 91.

Południową i wschodnią część gminy zajmuje Nadwiślański Park Krajobrazowy.

W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Świecie” jako jeden z celów rozwoju miasta i gminy w zakresie zagadnień infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, określono podjęcie działań na rzecz poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej w relacjach Świecie – obszary wiejskie oraz Świecie – Bydgoszcz, Grudziądz i Chełmno.

Miasto i gmina Nowe

Wg stanu na dzień 30 grudnia 2019 r., miasto Nowe zajmowało powierzchnię 3 km². Miasto i gmina zajmowało łącznie powierzchnię 107 km².

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r., liczba ludności miasta wynosiła 5 787 osób, a gęstość zaludnienia – 1 621 osób na km². Ludność miasta i gminy wynosiła 10 183 osoby, przy gęstości zaludnienia 95 osób na km².

Miasto położone jest na płaskowyżu, oddzielonym skarpą od doliny rzeki Wisły. Przez centrum miasta prowadzi droga krajowa nr 91. Po stronie wschodniej znajduje się najstarsza zabudowa z rynkiem, a w północnej części – mieszana zabudowa wielo- i jednorodzinna. Po stronie zachodniej drogi znaczny obszar zajmuje fabryka mebli marki Kło-se. Pozostały obszar to zabudowa w większości jednorodzinna i ogródki działkowe. W rejonie tym, przy ul. Dworcowej – obok byłej bocznic kolejowej – zlokalizowany jest przystanek komunikacji lokalnej. Odległość od tego przystanku do najbliższej czynnej stacji kolejowej (w Twardej Górze) jest znaczna – wynosi około 5,5 km.

Dzielnica Stare Miasto ma wiele obiektów wpisanych do rejestru zabytków. Obok starego miasta, w obiekcie po byłym zamku krzyżackim, zlokalizowane jest Centrum Kul-tury.

Obszar wiejski miasta i gminy Nowe to w większości tereny zagospodarowane rolniczo, z rejonami zabudowy wielo- i jednorodzinnej, w części dość rozproszonej – typu kolonialnego. Obszar południowy obejmuje zagospodarowaną dolinę Wisły, oddzieloną skarpą od płaskowyżu w części centralnej, a we wschodnim fragmencie gminy dominują kompleksy leśne. Największymi miejscowościami gminy są: Bochlin, Mały Komorsk, Mątawy, Tryl, Twarda Góra i Zdrojewo. W pobliżu miejscowości Morgi, przy drodze krajowej nr 91, zlokalizowane są zakłady mięsne.

Jezióra Radodzierz i Łąkosz, zlokalizowane wśród kompleksów leśnych przy zachodniej granicy gminy, są zagospodarowane turystycznie. W miejscowościach Kończyce i Milewo znajdują się zespoły dworskie.

Na rzece Mątwie, przy granicy miasta Nowe, w obiekcie dawnej pompowni, zlokalizowane jest muzeum, stanowiące atrakcję turystyczną.

Większość obszaru gminy – dolina Wisły i Mątwy oraz obszary leśne – są objęte ochroną, jako park krajobrazowy i obszar chronionego krajobrazu.

Dawna bocznica kolejowa ze stacji Twarda Góra do miasta Nowe zamieniona została na nieutwardzony ciąg pieszo rowerowy.

W dokumencie „Czas na Nowe?! Strategia Rozwoju Gminy Nowe na lata 2012-2022”¹¹⁾ zdefiniowano cztery cele strategiczne, w tym cel 1. – rozwój infrastruktury, a w nim cel operacyjny 1.1. – rozwój infrastruktury komunikacyjnej. Planowanym działaniem ma być modernizacja dróg lokalnych oraz infrastruktury towarzyszącej, w tym chodników i ścieżek rowerowych.

Miasto i gmina Nowe skomunikowane są ze Świeciem drogą krajową nr 91. Przez fragment gminy przebiega autostrada A1.

Gmina Bukowiec

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Bukowiec zajmował powierzchnię 111 km². Gmina podzielona jest na 13 sołectw.

Bukowiec jest centralnym ośrodkiem gminnym, a funkcje wspomagające pełni Przysiersk.

Gmina ma charakter rolniczy. Południowa część gminy objęta jest ograniczeniami użytkowania i zabudowy – w związku z zasięgiem strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej „Czyżkówko”. Obszar centralny gminy oraz obszar przylegający do miasta i gminy Świecie, wskazano w studium uwarunkowań jako obszar rozwojowy gminy. Pozostałe obszary zachowują charakter rolniczy lub turystyczny.

W „Strategii Rozwoju Gminy Bukowiec” jednym z głównych celów rozwoju gminy jest poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy, w tym zwłaszcza dostępności do Świecia. W ramach działań w zakresie dostępności zewnętrznej zdefiniowano trzy kierunki działań: podejmowanie działań na rzecz zwiększenia liczby kursów i optymalizacji rozkładów jazdy, podejmowanie działań na rzecz zwiększenia liczby połączeń z Bydgoszczą oraz wspieranie inicjatyw prywatnych przewoźników realizujących przewozy, szczególnie dotyczące miejscowości mających słabe połączenia ze Świeciem.

Nad położonym przy granicy gminy jeziorem Branickim zlokalizowana jest zabudowa letniskowa. W miejscowościach Budyń i Jarzębieniec znajdują się zespoły pałacowe z parkami, a w kilku innych miejscowościach – zabytkowe zespoły dworskie.

Gmina jest skomunikowana ze Świeciem drogą wojewódzką nr 240. Przez teren gminy przebiega nieużywana i nieprzejezdna linia kolejowa, wykreślona z wykazu linii.

Gmina Dragacz

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Dragacz zajmował powierzchnię 112 km². Gmina podzielona jest na 12 sołectw.

Największe miejscowości gminy, to: osiedle wojskowe Grupa (ok. 1,8 tys. osób), Dolna Grupa (1,1 tys.) oraz Dragacz, Górna Grupa, Wielki Lubień i Fletnowo.

Obszar gminy w większości znajduje się w dolinie rzeki Wisły. Rejon intensywnej za-budowy koncentruje się w rejonie zbiegu dróg krajowych nr 16 i 91 – do węzła autostradowego oraz wzdłuż rzeki Wisły. Obszar ten jest wyznaczony w studium uwarunkowań i kierunków rozwoju do dalszego zagospodarowania. Część obszarów leśnych zajmują te-reny wojskowe.

Na obszarze zalesionym znajdują się znaczne złoża kruszyw naturalnych, w rejonie Górnej Grupy częściowo eksploatowane.

¹¹⁾ Strategia przyjęta uchwałą Rady Miejskiej w Nowem nr XXIX/178/12 z dnia 27 grudnia 2012 r.

Gmina Dragacz, poprzez graniczenie z miastem Grudziądz, przynależy do obszaru funkcjonalnego Grudziądza i zostanie objęta programem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla tego miasta, a elementem jej powiązania komunikacyjnego z Grudziądzem jest most kolejowo-drogowy w ciągu drogi krajowej nr 16 i linii kolejowej nr 208. Przez obszar gminy przebiega autostrada A1 z węzłem Nowe Marzy. Gmina jest skomunikowana ze Świeciem drogą krajową nr 91.

Gmina w całości leży na terenie Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego oraz Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich.

Gmina Drzycim

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Drzycim zajmował powierzchnię 108 km². Gmina podzielona jest na 11 sołectw.

Gmina jest słabo zaludniona, jej największe miejscowości to Drzycim i Gródek (po ok. 1,2 tys. mieszkańców). Miejscowość Drzycim pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej. Miejscowości te położone są przy lub w pobliżu drogi powiatowej nr 1046C.

Teren gminy stanowi lekko pofałdowana równina, z meandrującą doliną rzeki Wdy na wschodnim skraju gminy. Na terenie gminy znajdują się zaporą z hydroelektrownią – w miejscowości Gródek. Gmina ma charakter rolniczy z funkcją turystyczną – przez jej teren przebiega malownicza dolina Wdy.

W miejscowości Jastrzębie zlokalizowany jest zakład mięsny Kier. W miejscowościach Lubocheń, Gródek i Jastrzębie znajdują się zespół pałacowo-parkowy i zespoły dworskie.

W „Strategii rozwoju gminy Drzycim”¹²⁾ jako jeden z celów określono zapewnienie właściwej dostępności komunikacyjnej – zarówno do siedziby powiatu, jak i do innych miast. Jako jeden z priorytetów dla zwiększenia dostępności komunikacyjnej gminy określono poprawę funkcjonowania komunikacji autobusowej – poprzez zwiększenie liczby połączeń ze Świeciem oraz podejmowanie działań do uruchomienia połączeń z Bydgoszczą i – we współdziałaniu z innymi gminami – z Tucholą i z Grudziądzem.

Gmina jest skomunikowana ze Świeciem drogą powiatową nr 1242C. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 208.

Gmina objęta jest w części Wdeckim Parkiem Krajobrazowym oraz Świeckim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

Gmina Jeżewo

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Jeżewo zajmował powierzchnię 156 km².

Gmina jest słabo zaludniona. Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są Laskowice Pomorskie (2,5 tys. osób) oraz pobliskie Jeżewo (1,8 tys. osób), które razem skupiają ponad połowę mieszkańców gminy. Miejscowości te przedzielone są ciągiem jezior. W Laskowicach Pomorskich dominuje zabudowa wielorodzinna, a w Jeżewie – jednorodzinna. W obydwu tych miejscowościach zlokalizowane są liczne przedsiębiorstwa produkcyjno-składowe. Większymi miejscowościami gminy są ponadto: Krąplewice – z dominującą zabudową wielorodzinną (były PGR) i Czersk Świecki – o zabudowie rozproszonej. Na pozostałym obszarze zachodniej części gminy dominują uprawy rolne, ze stosunkowo rozproszoną zabudową. Część wschodnią gminy stanowią lasy, które są objęte różnymi formami ochrony przyrody. Przez obszar leśny przebiega dolina rzeki Mątaawy, lokalnie wykorzystywanej dla produkcji zielonej energii, a w enklawie leśnej – z niewielkimi jeziorami w miejscowości – rozwija się zabudowa rekreacyjno-leśniskowa.

Gmina ma charakter leśno-rolniczy, z predyspozycjami do rozwoju turystyki i funkcjami przemysłowo-usługowymi w jej centrum i na północ od Krąplewic. Utrudnieniem w rozwoju turystyki jest jednak fakt, że największy ciąg jezior występuje w obszarach intensywnej zabudowy.

¹²⁾ Aktualizacja z dn. 22.05.2012 r. – na podstawie Uchwały nr XIV/82/2012 Rady Gminy Drzycim.

W miejscowości Krąplewice zlokalizowane są duże zakłady produkcji i przetwórstwa rolnego: ferma trzody chlewnej oraz zakłady mięsne „Prosiaczek”. W pobliskiej miejscowości Buczek zbudowana jest bioelektrownia. Obszar ten stanowi drugi rejon przemysłowy w gminie.

W miejscowościach: Krąplewice, Laskowice, Lipno i Taszewo znajdują się zespoły dworsko-parkowe. W miejscowości Laskowice znajduje się muzeum misyjno-etnograficzne.

Stacja kolejowa w Laskowicach Pomorskich posiada oświetlony, utwardzony plac przed dworcem – z przystankiem autobusowym wyposażonym w wiatę oraz miejsca parkingowe dla samochodów osobowych, a budynek stacji został odnowiony. Słabo wyposażony przystanek kolejowy w Jeżewie oddalony jest od przystanków autobusowych o około 700 m.

Skomunikowanie gminy ze Świeciem stanowi droga wojewódzka nr 272, droga powiatowa 1249C i linia kolejowa nr 131. Skomunikowanie gminy z Grudziądzem zapewnia linia kolejowa nr 208. W Laskowicach Pomorskich znajduje się znaczący węzeł kolejowy, w którym łączą się linie kolejowe nr 131, 208 i 215. Przez fragment gminy przebiega autostrada A1.

Zalesione obszary gminy objęte są niemal w całości obszarami ochrony krajobrazu.

Gmina Lniano

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Lniano zajmował powierzchnię 88 km². Gmina podzielona jest na 11 sołectw.

Gmina jest słabo zaludniona, największymi jednostkami osadniczymi są: Lniano (1,2 tys. mieszkańców) oraz Błądzim. Ponadto, istotnymi jednostkami osadniczymi są Jędrzejewo i Wętfie.

W ośrodku gminnym Lniano funkcjonują zakłady przetwórstwa mięsnego Zakłady Mięsne zatrudniające ponad 100 osób, należące do Grupy WARTER.

Okolice jezior w południowej części gminy to obszar chronionego krajobrazu, a pół-nocna część gminy należy do Wdeckiego Parku Krajobrazowego.

W „Strategii Rozwoju Gminy Lniano. Część II. Wizja, cele i kierunki rozwoju gminy” wizją rozwoju gminy jest Lniano jako obszar o dobrej dostępności komunikacyjnej, z wy-starczającą liczbą połączeń przy korzystnych taryfach, ze zmodernizowanymi drogami o odpowiedniej jakości, zintegrowany z innymi gminami. W ramach działań w zakresie dostępności zewnętrznej zdefiniowano trzy priorytety: utrzymanie w dobrym stanie dróg wojewódzkich, poprawę funkcjonowania autobusowej komunikacji publicznej oraz zwiększenie liczby połączeń w komunikacji kolejowej.

Skomunikowanie gminy ze Świeciem stanowi droga wojewódzka nr 240 i droga powiatowa nr 1233C, które przebiegają tranzytowo przez gminę. Skomunikowanie południowych fragmentów gminy z Bydgoszczą stanowi linia kolejowa nr 201. Przez gminę przebiega także linia kolejowa nr 208, ale dojazd tą linią do Świecia wymaga dwóch przesiadek (pociąg-pociąg i pociąg-autobus komunikacji miejskiej).

Stacja kolejowa w Lnianie oddalona jest od przystanków autobusowych o około 1 km.

Gmina Osie

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Osie zajmował powierzchnię 209 km². Gmina Osie zajmuje największy obszar spośród wszystkich gmin w województwie kujawsko-pomorskim. Gmina podzielona jest na 11 sołectw.

Gmina jest bardzo słabo zaludniona, największą jednostką osadniczą są Osie (liczą-ce 2,8 tys. mieszkańców, co stanowi ponad połowę mieszkańców gminy). Znaczącymi pod względem zaludnienia miejscowościami są także: Łązek, Brzeziny, Miedzno i Tleń.

Zabudowa miejscowości Osie ma charakter zwarty, zbliżony do zabudowy miejskiej, z dużym udziałem budownictwa wielorodzinnego. Wszystkie większe miejscowości zlokalizowane są w południowej części gminy, a obszar północny, pokryty lasami, jest niemal pozbawiony zabudowy mieszkaniowej.

Teren gminy ma charakter płaskowyżu, z dużą ilością zagłębień rynnowych. Dominujące w gminie kompleksy leśne poprzecinane są dolinami, m.in. rzeki Wdy, Prusiny i Sobińskiej Strugi oraz torfowiskami.

Przy południowej granicy gminy, na rzece Wda, znajduje się zbiornik utworzony przez zapórę z hydroelektrownią, w miejscowości Żur. Rozwój turystyki w gminie koncentruje się głównie w rejonie tego zbiornika.

W miejscowości Tleń funkcjonują dwa duże ośrodki hotelowe. Rozwijającą się formą turystyki w gminie jest nordic walking, dla którego wyznaczono siedem tras turystycznych. Dalszy rozwój funkcji obsługi ruchu turystycznego stanowi ważny element rozwoju gminy.

W ośrodku gminnym Osie funkcjonują dwa duże zakłady pracy: fabryka mebli KKK Otlewski, zakłady mięsne Gzella.

W miejscowości Jaszcz znajduje się zespół dworsko-parkowy.

Podstawowym skomunikowaniem gminy Osie ze Świeciem są drogi powiatowe (nr 1046C, 1203C i 1213C), łączące gminę z drogą wojewódzką nr 272 (odległość Osie – Świecie wynosi wówczas około 25 km). Skomunikowanie gminy ze Świeciem, poprzez drogę krajową nr 91, zapewnia droga powiatowa nr 1045C (Osie – Warlubie). Jest to jednak trasa okólna, o długości przekraczającej 50 km. Dodatkowe skomunikowanie ze Świeciem, z przesiadką w Laskowicach Pomorskich, zapewnia linia kolejowa nr 215.

Niemal cała gmina jest objęta różnymi formami ochrony przyrody, w tym Wdeckim Parkiem Krajobrazowym i Śliwickim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

Gmina Pruszcz

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Pruszcz zajmował powierzchnię 143 km². Gmina podzielona jest na 20 sołectw – najwięcej w powiecie.

Największe miejscowości w gminie, to: ośrodek gminny Pruszcz (2,7 tys. mieszkań-ców) oraz Serock (1,3 tys.) – te dwie miejscowości obejmują około połowy mieszkańców gminy. Znaczącymi pod względem liczby mieszkańców miejscowościami są ponadto: Głuszyce, Łaszewo, Łowin, Łowinek, Niewieścín, Parlin, Wałdowo i Luskowo.

Teren gminy stanowi lekko pofałdowana równina – pomiędzy doliną rzeki Brdy na zachodnim skraju gminy i skarpą doliny Wisły na wschodzie. Różnica poziomów pomiędzy równiną a doliną Wisły przekracza nawet 60 m, a nachylenie skarpy osiąga 12%.

Gmina ma charakter rolniczy, z kilkoma rozproszonymi niewielkimi zakładami produkcyjnymi, a mała liczba niewielkich jezior i brak lasów, ogranicza jej walory turystyczne.

W miejscowości Małociechowo zlokalizowane jest składowisko odpadów azbestowych.

W wielu miejscowościach znajdują się zespoły pałacowo-parkowe. Są to: Gołuszyce, Grabów, Luskówko, Niewieścín, Parlin oraz Topolno, a w Łowinku, Łaszewie, Nieciszewie, Luskowie i Pruszczu zlokalizowane są zespoły dworsko-parkowe.

Stacja kolejowa w Pruszczu Pomorskim posiada budynek dworca, oświetlony i utwardzony plac przed dworcem, przystanek autobusowy wyposażony w wiatę oraz w miejsca parkingowe dla samochodów osobowych.

Wschodnia część gminy jest skomunikowana z Świeciem drogą krajową nr 5 oraz linią kolejową nr 131. Przebiegająca równoleżnikowo przez gminę droga powiatowa nr 1266C jest drogą zbiorczą do drogi krajowej nr 5. Gmina jest także dobrze skomunikowana z Bydgoszczą: drogą krajową nr 5 oraz liniami kolejowymi nr 131 (część wschodnia) i nr 201 (część zachodnia).

Gmina objęta jest w części doliny Wisły ochroną Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego. Zachodnia część gminy objęta jest ograniczeniami użytkowania i zabudowy, w związku z zasięgiem strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej „Czyżkówko”.

Położenie gminy w południowej części powiatu oraz niewielka odległość do Bydgoszczy (ok. 30 km) sprawiają, że Bydgoszcz jest ośrodkiem, w którym koncentruje się znaczna liczba celów podróży realizowanych przez mieszkańców gminy (praca, nauka, za-kupy).

Gmina Świekatowo

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Świekatowo zajmował powierzchnię 64 km². Świekatowo jest najmniejszą obszarowo gminą w powiecie. Gmina podzielona jest na 9 sołectw.

Gmina jest słabo zaludniona. Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są: Świekatowo (1,4 tys. mieszkańców), Jania Góra oraz Zalesie Królewskie. Łącznie, te trzy miejscowości skupiają ponad 60% mieszkańców gminy. W ich obrębie znajdują się jeziora: Świekatowskie, Zaleskie, Duże Łąki i Piaseczno, a część zabudowy tych miejscowości ma charakter letniskowy. W pobliżu miejscowości Szewno wyznaczono rezerwowe tereny przemysłowe.

Ukształtowanie terenu gminy ma charakter płaski, z kilkoma dość dużymi jeziorami, tworzącymi dwa ciągi rynnowe – południkowy i równoleżnikowy.

Gmina ma charakter rolniczy, z ograniczonymi predyspozycjami do rozwoju turystyki.

W miejscowościach Stażki i Szewno znajdują się zespoły dworsko-parkowe, a w Lipienicy i Lipienicy-Żuławy – parki dworskie. Miejscowość Jania Góra jest wioską tema-tyczną – Wioską Chlebową – odbywa się tu cykliczny Festiwal Chleba.

W „Strategii Rozwoju Gminy Świekatowo na lata 2011-2020. Część II. Wizja rozwoju gminy” wizją rozwoju gminy jest Świekatowo jako obszar dobrze dostępny, umożliwiający mieszkańcom korzystanie z dóbr i usług niezbędnych dla codziennego życia, ale niedostępnych na terenie gminy. W dokumencie stwierdzono, że w kolejnych latach podejmowane będą działania na rzecz zwiększenia dostępności komunikacyjnej (stan dróg, utrzymanie komunikacji kolejowej i poprawa funkcjonowania komunikacji autobusowej), ale poza utrzymaniem dróg, nie znalazło to odzwierciedlenia w celach strategicznych i działaniach.

Gmina jest skomunikowana ze Świeciem drogą powiatową 1240C lub 1262C i dalej drogą wojewódzką nr 240. Skomunikowanie gminy z Bydgoszczą zapewnia linia kolejowa nr 201. Przy przystanku kolejowym Świekatowo urządzony jest parking ziemny, dedykowany klientom przewozów kolejowych typu Park&Ride. Przez teren gminy przebiegała także linia kolejowa nr 240, obecnie całkowicie wyłączona z użytkowania.

Gmina Warlubie

Wg stanu na 31 grudnia 2019 r., obszar gminy Warlubie zajmował powierzchnię 201 km². Gmina podzielona jest na 9 sołectw.

Z powodu dużej powierzchni, gmina jest bardzo słabo zaludniona. Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są: Warlubie (ok. 2,0 tys. mieszkańców) oraz Wielki Komorsk (ok. 1,0 tys.). Ponadto, istotnymi jednostkami osadniczymi są: Lipinki, Bzowo, Komorsk i Bąkowo.

Charakter gminy jest zróżnicowany. Niewielki, wschodni fragment gminy, położony jest w dolinie rzeki Wisły z zagospodarowaniem rolniczym – oddzielony skarpą od wysoczyzny.

Pozostały obszar pofałdowany wznosi się w kierunku zachodnim. Obszar gminy przecina we wschodniej jej części południkowo autostrada A1, z węzłem autostradowym Warlubie. Większość terenu po zachodniej stronie autostrady porastają lasy. Obszar po-między skarpą Wisły a autostradą, ma charakter wielofunkcyjny.

Ośrodek gminny Warlubie posiada zabudowę zwartą o charakterze jednorodzinny, ze strefą przemysłowo-składową przylegającą do linii kolejowej.

W miejscowościach Bąkowo i Rulewo znajdują się zespoły pałacowo-parkowe, a w miejscowości Płochocin – dworsko-parkowy.

Gmina ma bardzo ograniczoną bazę do rozwoju turystyki, pomimo rozległych, atrakcyjnych kompleksów leśnych.

W „Strategii Rozwoju Gminy Warlubie 2020+” do głównych priorytetów zaliczono spójność wewnętrzną i dostępność zewnętrzną gminy, która ma być utrzymywana po-przez dostępność transportową, rozwój sieci lokalnych dróg, rowerowej i ciągów pie-szych.

Stacja kolejowa Warlubie posiada budynek dworca z oświetlonym i utwardzonym placem, przy którym znajduje się przystanek autobusowy wyposażony w wiatę, stojaki na rowery oraz w miejsca parkingowe dla samochodów osobowych.

Obszar gminy we wschodniej jej części przecina południkowo autostrada A1, z węzłem Warlubie. Gmina jest bardzo dobrze skomunikowana ze Świeciem poprzez drogę krajową nr 91 oraz linię kolejową nr 131. Obszar gminy po zachodniej stronie autostrady A1 skomunikowany jest z drogą krajową nr 91 poprzez drogi wojewódzkie nr 214 i 391. Gmina ma także dobre połączenie drogowe z Grudziądzem – poprzez drogi krajowe nr 91 i 16.

Obszar gminy niemal w całości podlega różnym formom ochrony przyrody, m.in. zachodnia jej część należy do Wdeckiego Parku Krajobrazowego, a część wschodnia – do Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego.

2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez województwo kujawsko-pomorskie przebiegają dwa paneuropejskie korytarze transportowe bazowej sieci TEN-T: korytarz Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice), oraz korytarz Morze Północne – Bałtyk (odcinek Warszawa – Poznań). W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Toruniem, Łodzią i aglomeracją śląską oraz autostrada A2, łącząca Warszawę z Łodzią i Poznaniem – z odgałęzieniem drogą ekspresową S5 do Gniezna, a w przyszłości do Bydgoszczy i przez Świecie, do autostrady A1. Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w województwie kujawsko-pomorskim linie kolejowe nr 3 i 131 jako sieć bazową oraz nr 201 i 353 – jako sieć kompleksową. Do sieci TEN-T należy też Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie oraz porty morskie w Gdańsku i Gdyni.

Przez obszar powiatu świeckiego prowadzi linia kolejowa o znaczeniu państwowym¹³⁾ : magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, wykorzystywana w ruchu pasażerskim nr 131 Chorzów Batory – Tczew oraz dwie linie pierwszorzędne, jednotorowe, nieelektryfikowane, wykorzystywane w ruchu pasażerskim: nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port i nr 208 Jabłonowo Pomorskie – Chojnice. Przez obszar powiatu przebiegają ponadto jednotorowe linie kolejowe: nr 215 Bąk – Laskowice Pomorskie – drugorzędna, wykorzystywana w ruchu pasażerskim oraz nr 240 Terespol Pomorski – Świecie nad Wisłą – wykorzystywana tylko odcinkowo w ruchu towarowym, znaczenia miejscowego. Odcinek linii nr 240 od Terespolu Pomorskiego do Złotowa nie jest użytkowany i częściowo został ro-zebrany.

Linia kolejowa nr 131 pozwala na przejazd pociągów pasażerskim na większości trasy z prędkością ponad 120 km/h, a na odcinku z Laskowic Pomorskich do Warlubia – nawet z prędkością 160 km/h. Odcinek przebiegający przez powiat świecki jest w całości zmodernizowany, planowane jest także wprowadzenie sterowania ruchem ERTMS/ETCS/GSM-R. Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich na linii nr 201 wy-nosi do 120 km/h, a na pozostałych liniach do 90 km/h, tylko na linii nr 240 do Świecia – do 40 km/h¹⁴⁾ .

Linia kolejowa nr 201 stanowi połączenie portu w Gdyni z Zagłębiem Górnośląskim, wybudowane w okresie międzywojennymi. Pomimo, że linia nr 201 zaliczona jest do linii o znaczeniu państwowym, obecnie wykorzystywana jest w małym zakresie.

Na linii kolejowej nr 131 czynne są w ruchu pasażerskim w powiecie świeckim na-stępujące stacje i przystanki: Pruszcz Pomorski, Parlin, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie, Warlubie i Twarda Góra. Stacja kolejowa Laskowice Pomorskie stanowi duży i ważny węzeł kolejowy dla ruchu pasażerskiego oraz towarowego, zatrzymują się na niej wszystkie pociągi TLK (dawne pociągi pospieszne).

Na linii kolejowej nr 201 w powiecie świeckim używane są w ruchu pasażerskim następujące stacje i przystanki: Serock, Lubania Lipiny, Świekatowo, Lipienica i Błędzim, a na linii nr 208: Lniano, Jastrzębie Pomorskie, Drzycim, Leosia, Laskowice Pomorskie, Jezewo, Dubielno, Grupa i Górna Grupa. Na linii kolejowej nr 215 czynne są stacje i przystanki: Dąbrowy, Czersk Świecki, Kwiatki, Osie, Tleń i Łązek.

Łącznie, na obszarze powiatu użytkowanych w ruchu pasażerskim jest 25 przystanków i stacji kolejowych. Można więc uznać, że nasycenie powiatu liczbą punktów odpraw pasażerów w przewozach kolejowych, jest znaczące.

Główną osią układu drogowego powiatu jest autostrada A1, z węzłami:

¹³⁾ Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 17.04.2013 r., Dz. U. z 2013 r., poz. 569.

¹⁴⁾ Regulamin sieci 2020/2021, www.plk-sa.pl, dostęp: 1 grudnia 2020 r.

- w Nowych Marzach, gdzie jest zjazd na drogę krajową nr 5/91 (a w przyszłości także na drogę ekspresową S5);
- w Warlubiu, gdzie jest zjazd na drogę wojewódzką nr 214, a także drogi krajowe nr 5, 16 i 91.

Układ dróg nr 5 i 91, z krótkim odcinkiem drogi ekspresowej S5, będącym obwodnicą miasta Świecia, stanowi zasadniczą oś łączącą wszystkie gminy położone w dolinie Wisły. Na rzece Wiśle, oddzielającej powiat od miasta Grudziądz i powiatu grudziądzkie-go, znajdują się dwie przeprawy na drogach krajowych – na drodze nr 16 w kierunku Grudziądz i nr 91 w kierunku Chełmna. Dodatkowym połączeniem drogowym z Grudziądzem, ale płatnym, jest przekraczająca rzekę Wisłę autostrada A1.

Przez powiat świecki przebiegają trasy dziewięciu dróg wojewódzkich:

- nr 207 – w relacji Lubień (droga nr 402) – Dragacz – Michale – Grudziądz (droga nr 16);
- nr 214 – w relacji Łeba – Lębork – Kościerzyna – Skórcz – Warlubie;
- nr 240 – w relacji Chojnice – Tuchola – Świecie;
- nr 245 – w relacji Gruczno (droga nr 5) – Głogówko Królewskie (droga nr 91);
- nr 248 – w relacji Zbrachlin – Topólno – Borówno;
- nr 272 – w relacji Laskowice – Lipienki – Jezewo – Grupa – Dolna Grupa;
- nr 377 – w relacji Nowe – Twarda Góra – Pieniązkowo;
- nr 391 – w relacji Warlubie – Rulewo – Rozgarty – droga nr 272;
- nr 402 – w relacji Fletnowo (droga nr 91) – Lubień – rz. Wisła.

Drogi wojewódzkie nr 214, 240 i 377 mają znaczenie w połączeniach międzypowiatowych ze Skórczem i Tucholą oraz Pieniązkowem w gminie Gniew. W pobliżu drogi nr 240, w odległości 2 km, znajduje się ośrodek gminny Bukowiec. Droga nr 1046C stanowi połączenie ze stolicą powiatu dla gmin Drzycim oraz Lniano. Droga nr 272 stanowi takie połączenie dla gminy Jezewo. Droga nr 391 prowadzi trasą równoległą do autostrady A1, łącząc Warlubie z drogą nr 272. Droga nr 207 stanowi połączenie ośrodka gminnego Dra-gacz z drogą krajową nr 16. Drogi nr 248 i 402 to krótkie, kilkukilometrowe odcinki do ewentualnych przepraw promowych przez rzekę Wisłę.

Drogi wojewódzkie mają istotne znaczenie dla przewozów na terenie powiatu. Tylko dwie z nich – nr 214 i 240 – mają szczególne znaczenie dla przewozów tranzytowych, pozostałe drogi mają znaczenie lokalne.

Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz czynnych linii kolejowych przedstawiono na rysunku 5.

Drogowy transport publiczny w Świeciu oparty jest na sieci ulicznej z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. W mieście przy ul. Wojska Polskiego 68 urządzony jest dworzec autobusowy – będący własnością i zarządzany przez PKS w Bydgoszczy sp. z o.o. Jest to jednocześnie jedna z baz przedsiębiorstwa.



Rys. 5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych

Źródło: www.csw.pl, dostęp: 15.10 2020 r.

W granicach administracyjnych powiatu świeckiego znajduje się ponad 700 przystanków autobusowych. Gminy powiatu świeckiego, powiat świecki oraz samorząd województwa kujawsko-pomorskiego określiły zasady korzystania z przystanków, które znajdują się w ich zarządzaniu.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zatoki oraz często, przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania.

W mieście Świeciu została wyznaczona strefa płatnego parkowania¹⁵⁾, obejmująca wybrane ulice w centrum miasta: Batorego, Grzymisława, Klasztorna, Duży Rynek i Mały Rynek oraz część ulic Kopernika i 10 lutego. Obszar ten obejmuje centralną, historyczną część miasta w otoczeniu rynku.

W powiecie świeckim wytyczono wiele turystycznych szlaków rowerowych, obejmujących w szczególności obszar dolin Wdy i Wisły.

Podróże międzypowiatowe odbywają się z powiatu świeckiego głównie w kierunkach do Bydgoszczy i Grudziąda.

2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r., powiat świecki zamieszkały był przez około 98,9 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury

¹⁵⁾ Uchwała nr 322/14 z dnia 29.05.2014 r. Rady Miejskiej w Świeciu.

mieszkańców oraz prognozy demograficzne. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatu świeckiego w latach 2015-2019 przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 2. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu świeckiego w latach 2015-2019 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców					Dynamika 2019:2015 [%]
	2015	2016	2017	2018	2019	
Miasto i gmina Świecie	34 183	34 148	34 111	34 050	33 949	99,3
w tym:						
–przyrost naturalny	9	-23	-17	-20	-27	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-8	-20	-3	-103	
Miasto i gmina Nowe	10 521	10 450	10 371	10 277	10 183	96,8
w tym:						
–przyrost naturalny	-31	-22	-11	-34	-24	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-28	-59	-63	-69	
Gmina Bukowiec	5 169	5 142	5 146	5 140	5 138	99,4
w tym:						
–przyrost naturalny	15	13	-7	20	-3	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-29	-24	-11	9	
Gmina Dragacz	7 249	7 271	7 279	7 228	7 216	99,5
w tym:						
–przyrost naturalny	23	23	4	-2	-25	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-27	-27	-28	15	
Gmina Drzycim	5 011	5 011	5 021	4 952	4 897	97,7
w tym:						
–przyrost naturalny	15	7	11	5	-21	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-26	-13	-56	-8	
Gmina Jeżewo	8 093	8 102	8 125	8 138	8 074	99,8
w tym:						
–przyrost naturalny	19	-1	28	10	-8	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-1	6	-12	-15	
Gmina Lniano	4 302	4 297	4 270	4 305	4 322	100,5
w tym:						
–przyrost naturalny	19	2	2	14	19	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-7	-9	7	1	
Gmina Osie	5 453	5 461	5 475	5 499	5 496	100,8

w tym:						
–przyrost naturalny	-4	8	-4	21	1	
–saldo migracji na pobyt stały	-	19	-8	-5	-2	
Gmina Pruszcz	9 642	9 635	9 583	9 574	9 562	99,2
w tym:						
–przyrost naturalny	-5	-1	-13	6	-11	
–saldo migracji na pobyt stały	-	13	-34	-18	-17	
Gmina Świekatowo	3 576	3 580	3 590	3 599	3 622	101,3
w tym:						
–przyrost naturalny	5	-5	0	6	4	
–saldo migracji na pobyt stały	-	34	18	-14	14	
Gmina Warlubie	6 565	6 564	6 534	6 519	6 493	98,9
w tym:						
–przyrost naturalny	7	0	-9	14	-8	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-23	-2	-36	-19	
Razem powiat świecki	99 764	99 661	99 505	99 281	98 952	99,2
w tym:						
–przyrost naturalny	49	-12	-6	27	-93	
–saldo migracji na pobyt stały	-	-83	-172	-239	-194	

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 2 ilustrują nieznaczny spadek liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem (o niespełna 900 osób, czyli 0,8%). Największy spadek odnotowano dla gmin Nowe, Drzycim i Warlubie. Wzrost liczby mieszkańców odnotowano w gminach Świekatowo, Osie i Lniano. Trend spadku liczby ludności w powiecie jest podobny jak dla mniejszych ośrodków w Polsce i zapewne będzie utrzymywał się w przyszłości. Należy przypuszczać, że nadal będą zachodziły procesy suburbanizacji.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 3. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

Tab. 3. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2015-2019

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2019:2015 [%]
	2015	2019	
Miasto i gmina Świecie			
– przedprodukcyjnym	6 248	6 183	99,0
– produkcyjnym	21 441	20 315	94,7
– poprodukcyjnym	6 494	7 451	114,7
Miasto i gmina Nowe			
– przedprodukcyjnym	1 869	1 817	97,2
– produkcyjnym	6 723	6 253	93,0

– poprodukcyjnym	1 929	2 113	109,5
Pozostałe gminy objęte planem			
– przedprodukcyjnym	11 155	10 865	97,4
– produkcyjnym	35 079	33 897	96,6
– poprodukcyjnym	8 826	10 058	114,0
Razem powiat świecki			
– przedprodukcyjnym	19 272	18 865	97,9
– produkcyjnym	63 243	60 465	95,6
– poprodukcyjnym	17 249	19 622	113,8

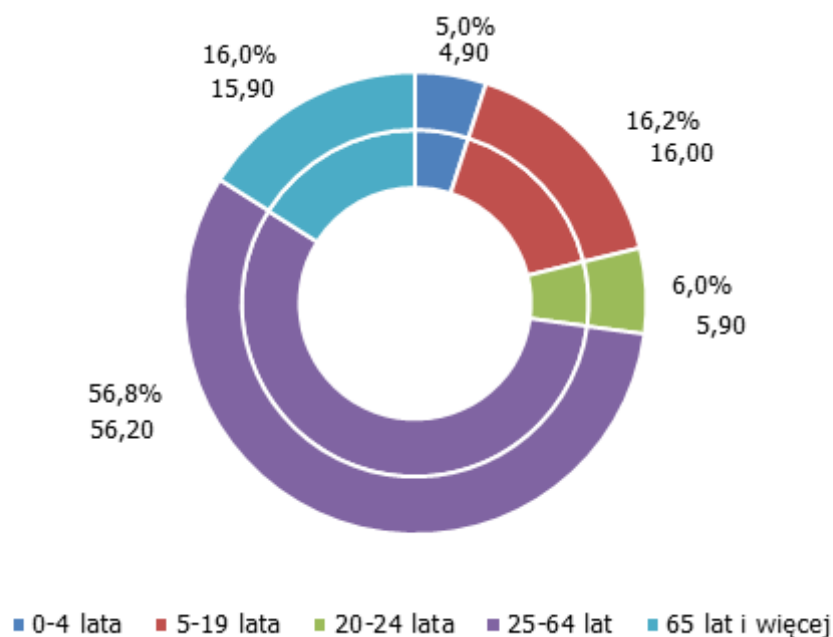
Źródło: dane GUS.

W powiecie świeckim w latach 2015-2019 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 2,1 punktu procentowego) oraz w wieku produkcyjnym (o 4,4 punktu procentowego), natomiast znacznie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 13,8 punktu procentowego). Podobna tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzrasta więc za-potrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu świeckiego, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r., ponad 43,1% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Zwraca uwagę potencjalnie korzystny rozmiar segmentu osób z przedziału wiekowego 25-64 lata, które stanowiły 56,8% mieszkańców powiatu świeckiego. Osoby z tego segmentu w przeważającej większości nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Prognozy demograficzne dla powiatu świeckiego, sporządzone przez GUS, przedstawione w tabeli 4, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.



Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu świeckiego [%, tys. osób] – stan na 31 grudnia 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tab. 4. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat świecki

Segment mieszkańców w wieku	Rok			Dynamika 2030:2019 [%]
	2019	2025	2030	
Powiat świecki	98 952	99 392	98 490	99,5
– przedprodukcyjnym	18 865	17 947	16 418	87,0
– produkcyjnym	60 465	61 387	60 995	100,9
– poprodukcyjnym	19 622	20 058	21 077	107,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Liczba ludności powiatu świeckiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie spadać i w 2030 r. wyniesie łącznie 98 490 osób (wobec 98 952 w 2019 r., co oznacza spadek o 0,5 punktu procentowego). Jednocześnie zmieni się struktura ludności miast i gmin objętych planem. Znacznie zmaleje liczba osób uczących się – spadek o 13 punktów procentowych. Liczba osób w wieku produkcyjnym wzrośnie o 0,9 punktu procentowego. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie, o 7,4 punktu procentowego.

Na koniec 2019 r. w powiecie świeckim, według Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowane było 63 191 samochodów osobowych i 83 543 pojazdów samochodowych i ciągników. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 639 samochodów osobowych i 845 pojazdów samochodowych i ciągników na 1 000 mieszkańców. W ciągu dziesięciu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła o 40%, a pojazdów samochodowych i ciągników o 41%.

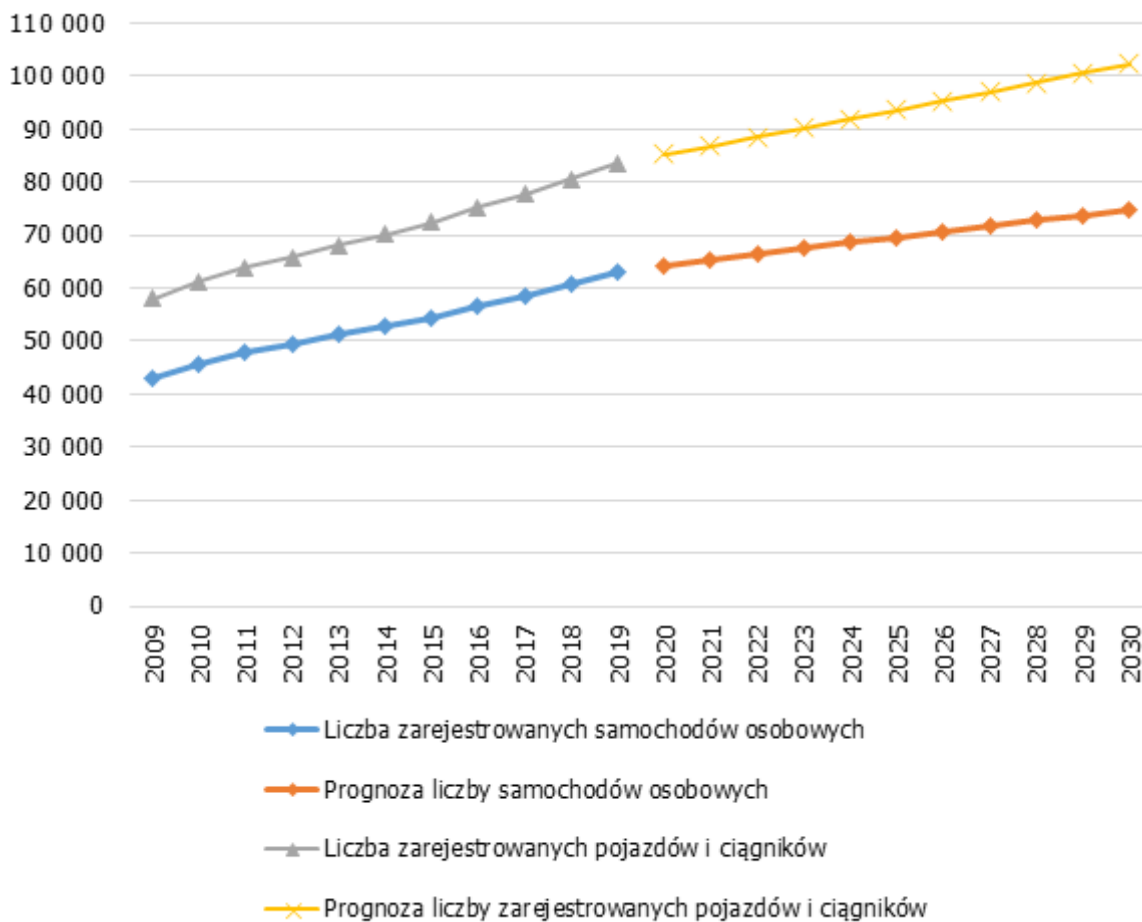
W 2020 r. w efekcie ograniczeń wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19, bardzo ograniczone zostały możliwości korzystania z pojazdów transportu publicznego, samochód osobowy stał się więc niezbędnym elementem codziennego życia. Jednocześnie wprowadzenie w szerokim zakresie pracy oraz nauki zdalnej wpłynęło na okresowe zmniejszenie mobilności mieszkańców, dodatkowo powodując głęboki spadek rentowności przewozów transportem zbiorowym. Degradację publicznego transportu zbiorowego ograniczyło wcześniejsze wprowadzenie dotacji ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz okresowe podwyższenie jej wysokości aż do 3,00 zł za wozokilometr.

Można także oczekiwać, że recesja gospodarki spowodowana ograniczeniami wprowadzonymi niemal w całej Europie, wpłynie na zmniejszenie zainteresowania zakupami kolejnych samochodów osobowych i tempo przyrostu liczby pojazdów i samochodów osobowych osłabnie.

Spadek zaufania do pojazdów transportu zbiorowego, będący efektem wprowadzonych ograniczeń, może mieć negatywny skutek dla liczby przewożonych pasażerów transportem zbiorowym jeszcze przez kilka kolejnych lat. Należy więc przewidywać zmniejszenie rentowności przewozów i konieczność korzystania z zewnętrznego finansowania, np. dopłat z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Prognozę wskaźnika motoryzacji przygotowano dla powiatu świeckiego, uwzględniając niewielkie ograniczenie obecnego tempa zmian jako efekt spowolnienia gospodarczego oraz odwrócenie trendu wzrostu udziału samochodów osobowych w ogóle pojazdów. Prognoza zakłada wzrost liczby samochodów osobowych w powiecie świeckim do 69 635 w 2025 r. oraz do 74 869 w 2030 r. Wskaźnik motoryzacji, obliczony przy uwzględnieniu zmiany liczby ludności, wyniesie odpowiednio 707 i 767 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w 2025 r. i 2030 r. o odpowiednio 10,7 i 20,1% w stosunku do 2019 r. Wskaźnik motoryzacji dla pojazdów samochodowych i ciągników wyniesie dla lat 2025 i 2030 odpowiednio – 902 i 945 pojazdów na tysiąc mieszkańców powiatu, co oznacza wzrost o 6,8 oraz 11,8%. Prognozę ta należy uznać za optymistyczną, zakładającą trwałe obniżenie codziennej mobilności oraz powrót zaufania do środków transportu publicznego.

Zmiany liczby samochodów osobowych i pojazdów ogółem w latach 2009-2019 wraz z prognozą do 2030 r. przedstawiono na rysunku 7.



Rys. 7. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie świeckim i jej prognoza do 2030 r.
Źródło: opracowanie własne.

2.7. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2019/2020 w powiecie świeckim działało łącznie 95 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 13,1 tys. uczniów i 2,1 tys. przedszkolaków. W mieście i gminie Świecie funkcjonowało 48 placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 6,4 tys. uczniów i 1,2 tys. przedszkolaków¹⁶⁾. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 5.

Tab. 5. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 1 października 2020 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Miasto i gmina Świecie	Miasto i gmina Nowe	Gmina Bukowiec	Gmina Dragacz	Gmina Drzymim	Gmina Jeżewo	Gmina Lniańno	Gmina Osie	Gmina Pruszcz	Gmina Świątkowo	Gmina Warlubie	Razem
Przedszkole	14	1	2	1	1	1	-	1	2	-	1	24
Razem	1 161	229	132	169	94	23	-	77	219	-	10	2

¹⁶⁾ Dane <https://cie.gov.pl>, dostęp: 15 października 2020 r.

przedszkola kół													114
Szkoła podstawowa													
-liczba jednostek	13	4	3	3	3	3	2	4	4	1	4		44
-liczba uczniów	3 099	811	530	639	510	819	463	603	894	386	763		9 517
Liceum, technikum													
-liczba jednostek	12	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-		14
-liczba uczniów	2 116	213	-	-	-	-	-	-	-	-	-		2 329
Szkoły branżowe													
-liczba jednostek	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1		6
-liczba uczniów	490	94	-	-	-	-	-	-	-	-	17		601
Pozostałe szkoły													
-liczba jednostek	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1		7
-liczba uczniów	662	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29		691
Razem uczniów	6 367	1 118	530	639	510	819	463	603	894	386	809		13 138

Źródło: <https://cie.gov.pl>, dostęp: 15 października 2020 r.

Stopa bezrobocia dla powiatu świeckiego, wg stanu na 31 grudnia 2019 r., wynosiła 7,0% – przy 5,2% w skali kraju i 7,9% w województwie kujawsko-pomorskim. Stopa bezrobocia w powiecie zmniejszyła się w ciągu trzech lat o 3,3%, podczas gdy w województwie kujawsko-pomorskim zmalała w tym czasie o 4,1%¹⁷⁾.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2019 r.

Jednostka administracyjna	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]
	Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo kujawsko-pomorskie	64 060	7,9	4 494,37
Powiat świecki	2 402	7,0	4 580,35
Miasto i gmina Świecie	692	-	-
Miasto i gmina Nowe	454	-	-
Gmina Bukowiec	115	-	-

¹⁷⁾ Dane GUS.

Gmina Dragacz	163	-	-
Gmina Drzycim	130	-	-
Gmina Jeżewo	177	-	-
Gmina Lniano	83	-	-
Gmina Osie	117	-	-
Gmina Pruszcz	189	-	-
Gmina Świekatowo	72	-	-
Gmina Warlubie	210	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.8. Czynniki gospodarcze

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2019 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
Miasto i gmina Świecie	3 236	129	3 061	2 259	186	114
Miasto i gmina Nowe	619	50	564	455	20	27
Gmina Bukowiec	310	12	296	234	13	15
Gmina Dragacz	702	14	686	572	27	28
Gmina Drzycim	326	12	311	244	9	24
Gmina Jeżewo	552	13	532	420	9	25
Gmina Lniano	279	6	272	223	10	15
Gmina Osie	412	12	396	290	33	22
Gmina Pruszcz	760	18	742	615	27	37
Gmina Świekatowo	255	5	249	219	7	11
Gmina Warlubie	398	20	377	317	4	13
Ogółem	7 849	291	7 486	5 848	345	331

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W 2019 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (75% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 95%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywały miasto i gmina Świecie. Na obszarach pozostałych gmin największą aktywność gospodarczą można było zaobserwować w gminach Pruszcz i Dragacz. Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – 70% oraz przemysłu i budownictwa – 27%. W tabeli 8 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 8. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie świeckim wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2019 r.

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność (handel, transport i usługi)
Miasto i gmina Świecie	26	764	2 446
Miasto i gmina Nowe	10	169	440
Gmina Bukowiec	13	83	214
Gmina Dragacz	26	142	534
Gmina Drzycim	15	126	185
Gmina Jeżewo	39	160	353
Gmina Lniano	7	88	184
Gmina Osie	28	136	248
Gmina Pruszcz	23	252	485
Gmina Świekatowo	15	95	145
Gmina Warlubie	38	112	248
Ogółem	240	2 127	5 482

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 9 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia.

Tab. 9. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2019 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
Miasto i gmina Świecie	3 236	3 070	130	34	2
Miasto i gmina Nowe	619	587	26	5	1
Gmina Bukowiec	310	299	10	1	0
Gmina Dragacz	702	681	20	1	0
Gmina Drzycim	326	313	11	2	0
Gmina Jeżewo	552	535	13	3	1
Gmina Lniano	279	265	11	3	0
Gmina Osie	412	385	20	5	2
Gmina Pruszcz	760	731	22	7	0
Gmina Świekatowo	255	248	7	0	0
Gmina Warlubie	398	382	16	0	0
Ogółem	7 849	7 496	286	61	6

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r., ponad 95% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,9% całkowitej liczby firm.

Największym pracodawcą w powiecie jest zakład papierniczy Mondi Świecie SA. Wraz ze spółkami z jego otoczenia biznesowego oraz firmami z pobliskiej strefy gospodarczej, zakład ten stanowi największe źródło ruchu w powiecie świeckim. Lokalizację znaczących zakładów produkcyjnych w powiecie opisano w p. 2.4.

2.9. Ochrona środowiska naturalnego

Jednym z celów pośrednich planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego oraz jego wdrażania jest zmniejszenie emisji do środowiska szkodliwych substancji wytwarzanych przez transport zbiorowy.

Wdrożenie elementów Planu przyczyni się do ograniczenia niskiej emisji z transportu oraz poziomu hałasu – poprzez działania prowadzące do zmniejszenia udziału podróży realizowanych samochodami osobowymi na rzecz podróży rowerami oraz publicznym transportem zbiorowym. Należy więc przede wszystkim dążyć do wzrostu zainteresowania mieszkańców transportem zbiorowym.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w województwie kujawsko-pomorskim w strefie pomorskiej są zdarzenia spowodowane działalnością człowieka.

Emisję zanieczyszczeń do powietrza można podzielić na:

- punktową – z zakładów przemysłowych, energetyki i komunalnych, w których emisja występuje miejscowo głównie z procesów spalania oraz techno-logicznych;
- powierzchniową – z obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z rozproszonymi indywidualnymi źródłami ciepła;
- liniową – z transportu drogowego i kolejowego;
- ze źródeł rolniczych – z upraw polowych i hodowli zwierząt;
- niezorganizowaną – wynikającą z prac budowlano-remontowych, wysypisk itp.

Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu do atmosfery, zarówno w strefie kujawsko-pomorskiej (41,7%), jak i w całym województwie kujawsko-pomorskim (39,6%). Transport drogowy jest także odpowiedzialny za 5,1% emisji PM₁₀ i 5,5% emisji PM_{2,5} w strefie kujawsko-pomorskiej oraz 5,3 i 5,2% w całym województwie.

Największym źródłem największej emisji liniowej w powiecie świeckim są: autostrada A1 oraz droga ekspresowa S5, a także drogi krajowe nr 5, 16 i 91, włączając w to ulice w Świeciu.

Znaczącym źródłem emisji punktowej SO_x, NO_x oraz zanieczyszczeń pyłowych w powiecie świeckim jest Mondi Świecie SA.

Istotną rolę odgrywa przede wszystkim średniodobowa temperatura zewnętrzna powietrza. W miesiącach jesienno-zimowych każdego roku, przy jej spadku obserwuje się znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń. Wzrost ten wynika z intensywniejszej eksploatacji pieców grzewczych w gospodarstwach domowych, które są głównym emitentem zanieczyszczeń niskiej emisji, czyli zachodzącej na wysokości mniejszej niż 40 m nad poziomem ziemi. W procesach spalania w gospodarstwach domowych najistotniejszy wpływ na poziom emisji ma rodzaj stosowanego paliwa, konstrukcja pieca oraz odpowiedni dobór parametrów spalania. Największą emisją charakteryzują się piece spalające niskiej klasy paliwo stałe. Powodem znaczącej niskiej emisji są także silniki spalinowe, wykorzystywane podczas krótkich tras przejazdu. Okresowy wzrost zanieczyszczeń wynika także z użytkowania silników spalinowych, napędzających większość eksploatowanych w mieście pojazdów, w okresie jesienno-zimowym, w niskiej temperaturze. Emitują one w tym czasie więcej zanieczyszczeń, ze względu na konieczność stosowania bogatszej mieszanki oraz intensywniej zachodzące spalanie niecałkowite.

Wielkość emisji z transportu zależy przede wszystkim od liczby pojazdów spalinowych oraz rodzaju zastosowanego napędu. Wielkość emisji z pojedynczego pojazdu zależy od ilości i rodzaju spalanego paliwa oraz zastosowanych rozwiązań technicznych (katalizatory, dodatek AdBlue, filtry DPF). Emisja

zanieczyszczeń przez pojazdy spalinowe ograniczana jest poprzez wprowadzanie od 1993 r. coraz wyższych norm czystości spalin EURO, wymaganych dla nowych pojazdów.

Obecnie wymagania norm EURO dotyczą emisji zanieczyszczeń z napędów większości użytkowanych pojazdów, w tym autobusów, ciągników i maszyn samobieżnych. Badanie emisji spalin emitowanych z pojazdu odbywa się w standardowym cyklu, obecnie zbliżonym do rzeczywistych warunków jego użytkowania (cykl WLTP¹⁸⁾). Norma emisji spalin wymagana dla danego pojazdu określa jak bardzo jego praca wpływa na stan jakości powietrza.

W tabeli 10 przedstawiono europejskie normy maksymalnych emisji spalin dla ciężkich pojazdów użytkowych. Oznaczenia poszczególnych norm cyframi rzymskimi dla ciężkich pojazdów użytkowych przyjęto zgodnie z prawodawstwem UE.

Tab. 10. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla

Norma	Emisja [g/kWh]				Emisja [m ⁻¹]
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (masa cząstek stałych)	Cząstki stałe
EURO I	4,5	1,1	8,0	0,612/0,36	-
EURO II	4,0	1,1	7,0	0,25/0,15	-
EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10/0,13	0,8
EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EURO VI	1,5	0,13	0,4	0,01	-

Źródło: www.transportpolicy.net/stadard/eu-heavy-duty-emissions, dostęp: 1 października 2020 r.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku po-nad 20 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO III – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji. Z kolei autobusy zeroemisyjne nie wprowadzają z napędu żadnych zanieczyszczeń do atmosfery w miejscu ich użytkowania.

Na rysunkach 8 i 9 przedstawiono rozmieszczenie emisji liniowych w województwie kujawsko-pomorskim w zakresie PM10 i NOx.

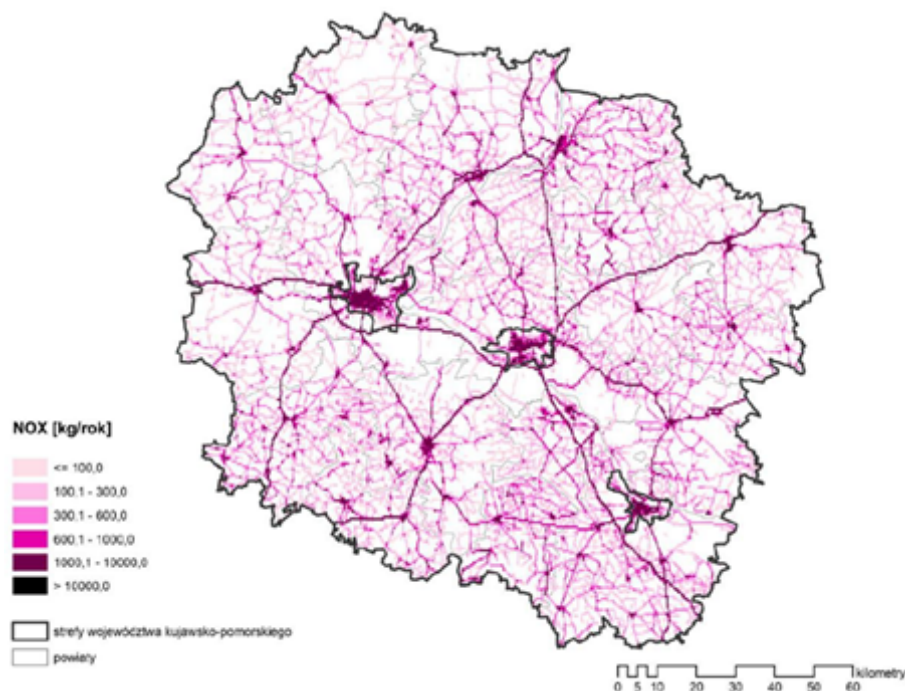
W tabeli 11 zestawiono wyniki oceny jakości powietrza w strefie kujawsko-pomorskiej, obejmującej powiat świecki, za 2019 r. przeprowadzonej przez Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Bydgoszczy Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

¹⁸⁾ WLTP – World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (od ang. światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich).



Rys. 8. Lokalizacja emisji liniowych PM10 w województwie kujawsko-pomorskim

Źródło: „Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2019”, Bydgoszcz 2020, s. 61.



Rys. 9. Lokalizacja emisji liniowych NOx w województwie kujawsko-pomorskim

Źródło: „Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2019”, Bydgoszcz 2020, s. 60.

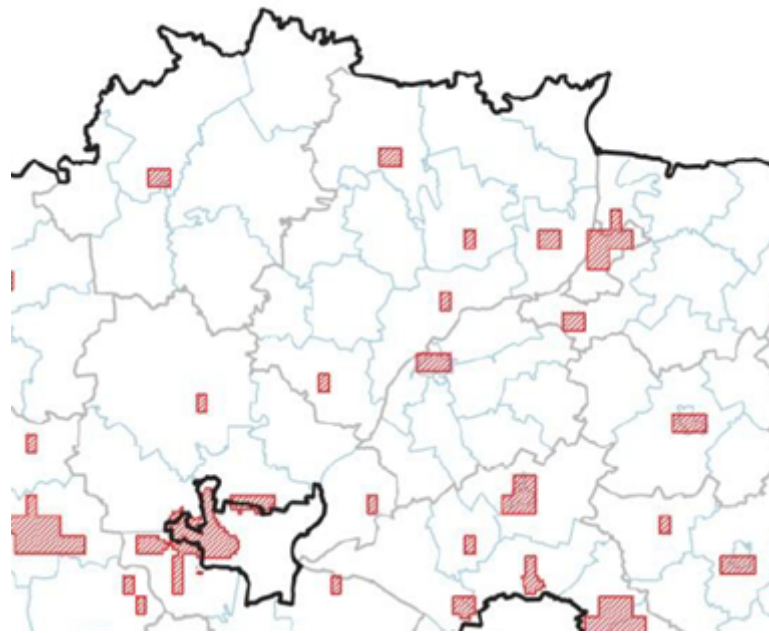
Tab. 11. Ocena jakości powietrza w strefie kujawsko-pomorskiej w 2019 r. ze względu na ochronę zdrowia ludzi

Wyszczególnienie	ogółem	dla czasu uśredniania		
		1 godz.	24 godz.	rok
SO ₂	A	A	A	-
NO ₂	A	A	A	-

CO	A	-	-	-
PM10	C	-	C	A
PM2,5	A/C1 (II faza)	-	-	-
B(a)P	C	-	-	-

Źródło: „Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2019”, Bydgoszcz 2020, s. 62-108.

Na rysunku 10 przedstawiono obszary przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu ze względu na ochronę zdrowia w powiecie świeckim.



Rys. 10. Obszary przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu w powiecie świeckim

Źródło: „Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2019”, Bydgoszcz 2020, s. 107.

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne.

Obszar powiatu świeckiego częściowo obejmuje dwa parki krajobrazowe: Zespół Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego – obejmujący dolinę Wisły oraz Wdecki Park Krajobrazowy – obejmujący obszary leśne na północnym zachodzie powiatu. Parki krajobrazowe obejmują w powiecie świeckim łącznie powierzchnię 41 297 ha.

Na obszarze powiatu występują także cztery Obszary Chronionego Krajobrazu:

- Nadwiślański;
- Śliwicki;
- Świecki;
- Wschodni Borów Tucholskich – w gminach Świecie, Nowa Karczma, Liniewo i Stara Kiszewa – o łącznej powierzchni w powiecie 27 937,3 ha.

Do obszarów objętych ochroną przyrody w powiecie świeckim należy ponadto 12 rezerwatów przyrody, o powierzchni 358,4 ha – w gminach: Osie (5 rezerwatów), Świecie (3 rezerwatów), Nowe (2 rezerwatów) oraz Dragacz i Warlubie, a także liczne pomniki przyrody.

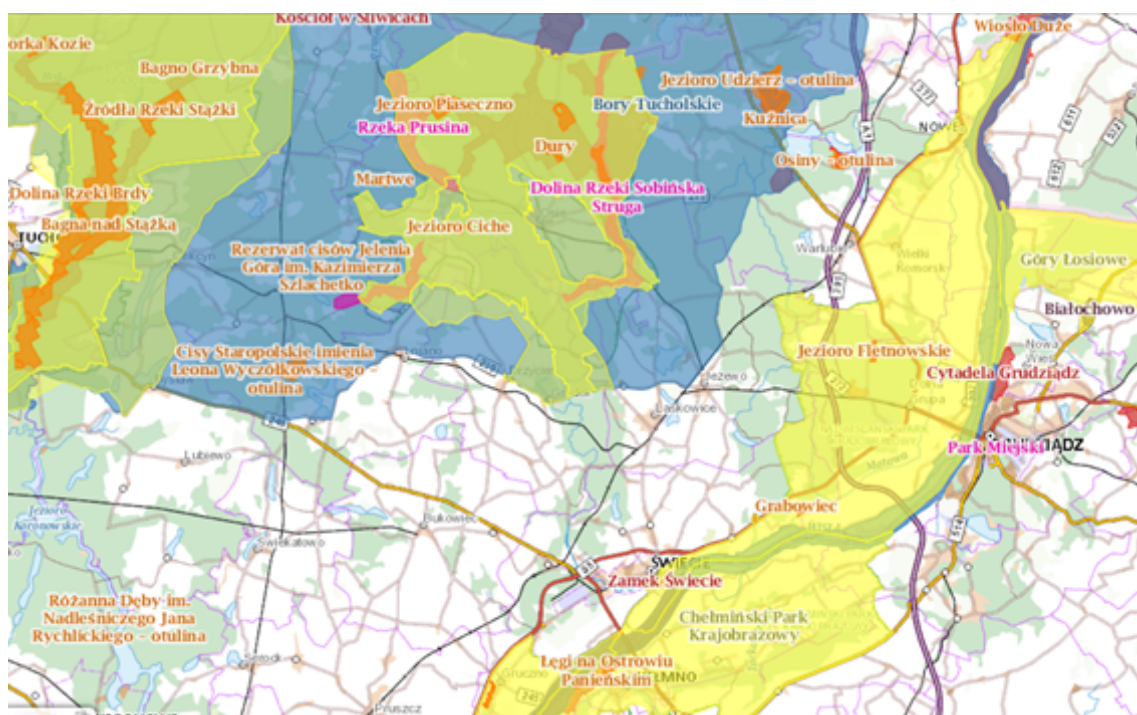
Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 12. Mapę obszarów chronionych Natura 2000 w powiecie świeckim przedstawiono na rysunku 11.

Tab. 12. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie świeckim

Lp.	Kod	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia [ha]
1	PLB 220009	Bory Tucholskie	Drzycim, Jeżewo, Lniano, Nowe, Osie, Warlubie	322 536
2	PLB 040003	Dolina Dolnej Wisły	Dragacz, Nowe, Pruszcz, Świecie	33 559
3	PLH 220033	Dolna Wisła	Nowe	10 374
4	PLH 040022	Krzewiny	Nowe, Warlubie	595
5	PLH 040017	Sandr Wdy	Jeżewo, Osie, Warlubie	6 321
6	PLH 040003	Solecka Dolina Wisły	Pruszcz, Świecie	7 030
7	PLH 040025	Zamek Świecie	Świecie	17,5

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 27.11.2020 r.

Ochroną objęta jest niemal połowa powierzchni powiatu – południowo-wschodnia jego część wzdłuż rzeki Wisły i znaczne fragmenty obszarów leśnych na północnym-wschodzie. Aspekty środowiskowe w znacznej mierze wpływają więc na politykę rozwojową powiatu. Żadne obszary Natura 2000 nie występują jedynie na terenie gmin Bukowiec i Świekatowo.



Rys. 11. Obszary chronione w powiecie świeckim

Źródło: geoserwis.gdos.pl/mapy, dostęp: 27 listopada 2020 r.

Na rysunku 12 przedstawiono obszary objęte ryzykiem powodziowym, obszarem zagrożonym jest dolina rzeki Wisła.

Poziom natężenia hałasu drogowego w powiecie świeckim w latach 2017-2019 nie był przez GIOŚ monitorowany. Rejonami najbardziej zagrożonymi są bezpośrednio okolice autostrady A1, drogi ekspresowej S5 i dróg krajowych nr 5, 16 i 91. Zagrożenie hałasem komunikacyjnym występuje także w sąsiedztwie linii kolejowej nr 131. Poziom narażenia mieszkańców Świecia na hałas uległ od lat 90. XX wieku znacznemu zmniejszeniu – z uwagi na uruchomioną obwodnicę miasta oraz odciążenie miejscowości położonych wzdłuż „starej” drogi krajowej nr 1 poprzez przyjęcie ruchu tranzytowego przez autostradę A1.

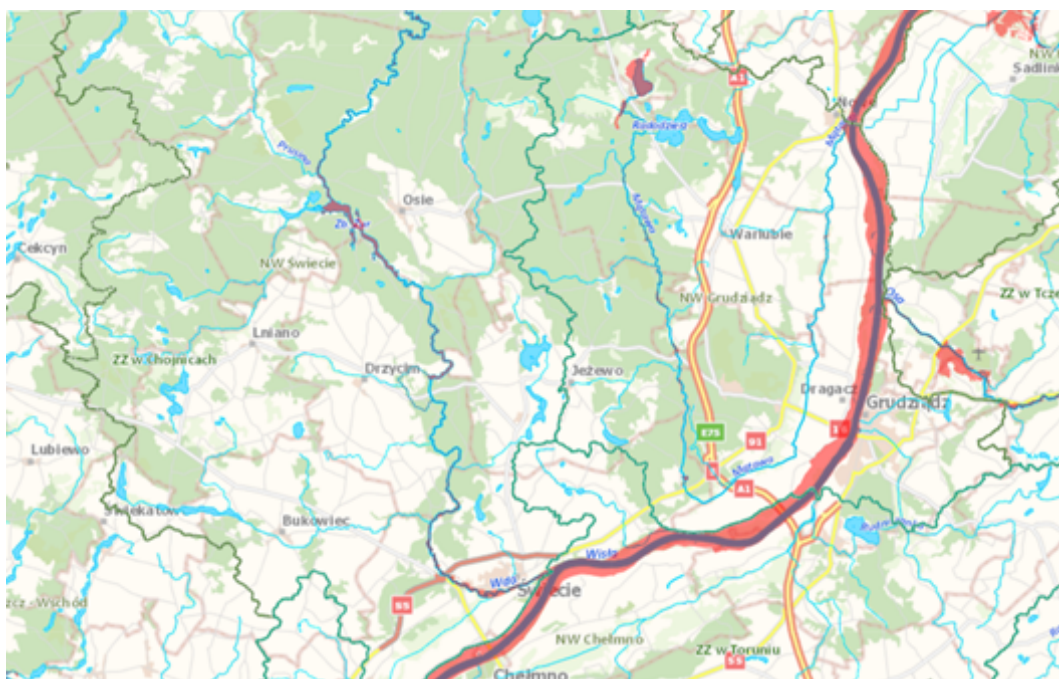
Obciążenie akustyczne obszarów położonych wzdłuż drogi krajowej nr 5 ulegnie także znacznemu zmniejszeniu po wybudowaniu drogi ekspresowej S5, odpowiednio izolowanej akustycznie.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary zurbanizowane.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 20 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu świeckiego nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 1 pkt. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2020 r. poz. 283 ze zm.)). Realizowane zadania nie będą w żadnym stopniu ingerowały w wymienione obszary chronione.

Realizacja zadań zaplanowanych w niniejszym dokumencie nie spowoduje żadnych zmian w zakresie bezpieczeństwa powodziowego.



Rys. 12. Obszary zagrożone powodzią w powiecie świeckim

Źródło: wody.isok.gov.pl/imap_rzgw/Imgp.html, dostęp: 27 listopada 2020 r.

2.10. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w powiecie świeckim można podzielić na:

- realizowane w granicach jednej gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu świeckiego;
- wykonywane do miejscowości położonych w innych powiatach i województwach oraz podróże poza granicę Polski.

Niezależnie od zasięgu przejazdów realizowanych przez pasażerów, przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu);
- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

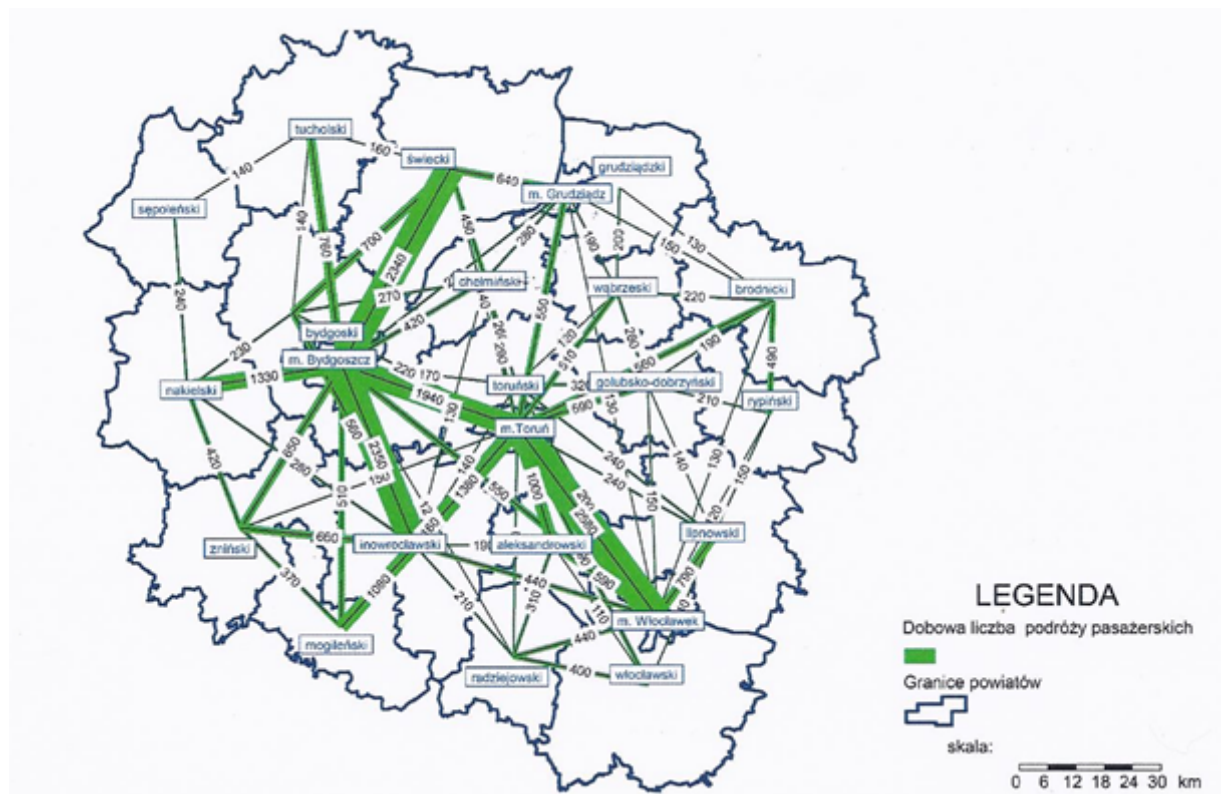
Przejazdy na obszarze powiatu świeckiego, wykraczające poza obszar gmin, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzysta będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, w szczególności w przewozach kolejowych.

Źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie świeckim będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu ponadgminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły o zasięgu ponadgminnym, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

Przewozy pasażerskie w ramach powiatu świeckiego służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w powiecie świeckim realizowany jest autostradą A1, drogami krajowymi nr 5, 16 i 91 oraz drogami wojewódzkimi nr 214 i 240. Ruch tranzytowy odbywa się także linią kolejową nr 131. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągu komunikacyjnym Bydgoszcz/Toruń – Gdańsk.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu świeckiego koncentruje się na ciągach głównych dróg wylotowych krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Bydgoszczy. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także: Grudziądz, powiat bydgoski, Chełmno, Toruń, Chojnice, Trójmiasto i Kościerzyna. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu, szczególnie w relacji do i z Bydgoszczą oraz Grudziądza, ma także pasażerski transport kolejowy. Więźbę ruchu w podróżach ponadpowiatowych w województwie kujawsko-pomorskim przedstawiono na rysunku 13.



Rys. 13. Więźba podróży międzypowiatowych publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, s. 39.

Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w czterech kierunkach: do Bydgoszczy, do Torunia, do miasta powiatowego Świecia i do Grudziądza. W mniejszym stopniu podróże odbywane są do pobliskich ośrodków miejskich, takich jak: Starogard Gdański, Tuchola, Czersk, Chojnice i Chełmno. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc nauki oraz pracy.

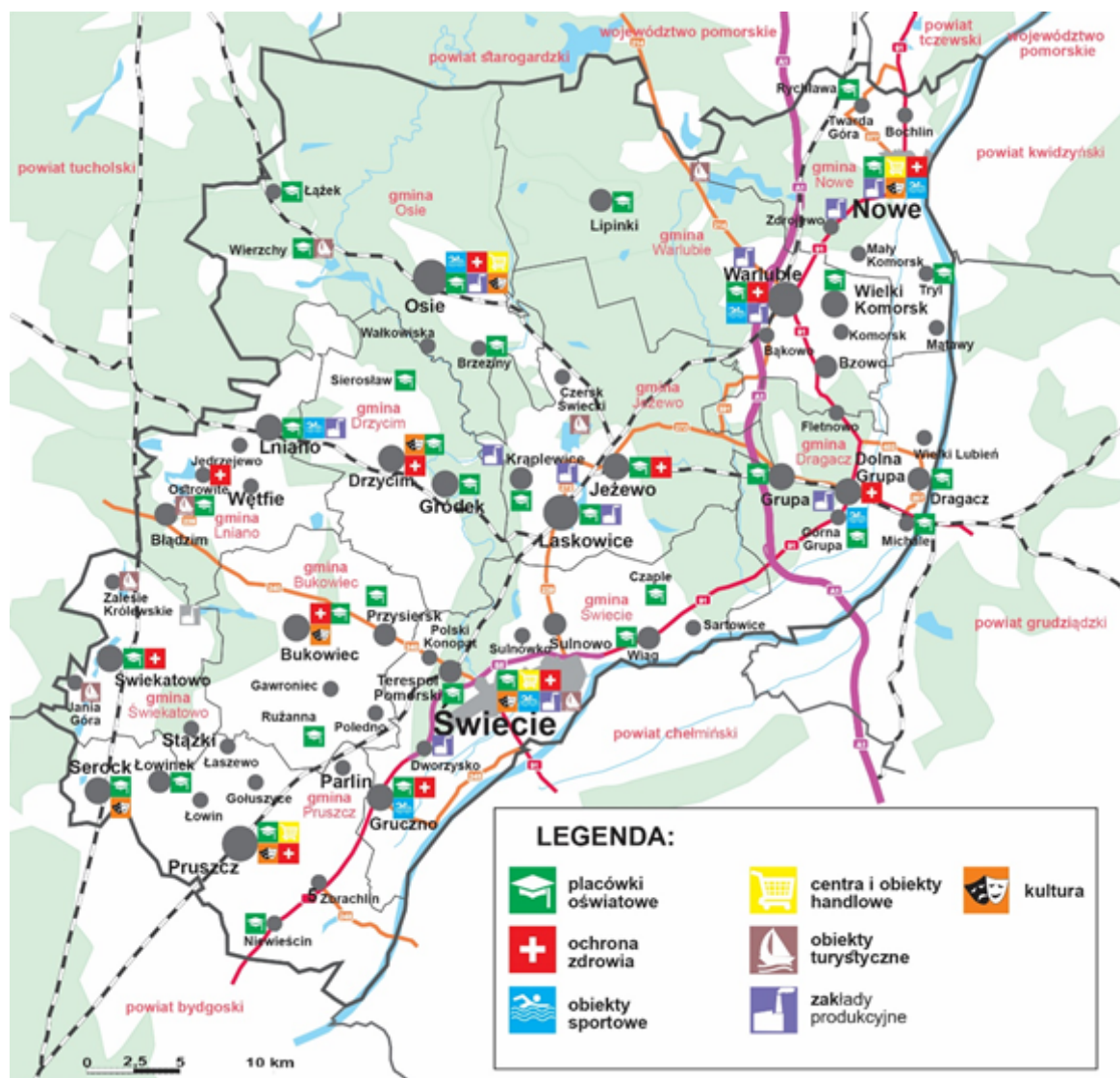
Szkoły ponadpodstawowe i zakłady pracy są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin objętych planem. W ruchu wewnętrznym w gminach bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli i szkół podstawowych. Największe placówki oświatowe w powiecie świeckim, liczące ponad 200 uczniów, zlokalizowane są w mieście Świeciu (12 placówek), mieście Nowe (2 placówki), Bukowiec (1 placówka), Drzycim (1 placówka), Gruczno (1 placówka), Grupa (1 placówka), Jeżewo (1 placówka), Laskowice (1 placówka), Lniano (1 placówka), Osie (1 placówka), Pruszcz (1 placówka), Świekatowo (1 placówka) i Warlubiu (1 placówka). Wszystkie publiczne szkoły ponadpodstawowe zlokalizowane są w miastach Świeciu i Nowem, poza tymi miastami funkcjonują jedynie szkoła branżowa w Warlubiu. W Świeciu funkcjonuje także jedyna uczelnia w powiecie – niepubliczna Wyższa Szkoła Języków Obcych.

Największym zakładem przemysłowym w powiecie jest firma Mondi Świecie SA – wraz ze spółkami towarzyszącymi. Dużą strefą przemysłową jest także położony obok obszaru strefy rozwoju gospodarczego „Vistula Park I” w Świeciu. Znaczącymi w skali powiatu ośrodkami przemysłowymi są także miasto i gmina Nowe (m.in. fabryka mebli i zakłady mięsne), gmina Osie (fabryka mebli i zakłady mięsne) oraz Jeżewo (zakłady mięsne, stolarnia i usługi). Pozostałe zakłady przemysłowe są rozproszone w różnych miejscowościach.

W rejonie miejscowości Sulnowo w gminie Świecie zlokalizowana jest druga strefa rozwoju gospodarczego „Vistula Park II”.

W Świeciu działa instytucja wsparcia biznesu pn. Stowarzyszenie Wspierania Rozwoju Gospodarczego Ziemi Świeckiej „Inkubator Przedsiębiorczości”.

Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży w powiecie świeckim, oddziałujących na mobilność mieszkańców – przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Źródła ruchu na obszarze powiatu świeckiego

Źródło: opracowanie własne.

Istotną rolę, jako centra ruchu ponadgminnego, odgrywają szpitale. W mieście Świeciu działają dwa szpitale: tzw. „Nowy Szpital” spółki Grupa Nowy Szpital Sp. z o.o. oraz Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych im. Dr Józefa Bednarza. Ponadto, zbliżoną rolę pełni NZOZ „Florence II”, zajmujący się całodobowo osobami przewlekle chorymi niewymagającymi hospitalizacji.

Znaczącą rolę, jako cele podróży, spełniają także większe centra handlowe oraz miejsca spędzania czasu wolnego, takie jak np. placówki kulturalne i sportowe. Niemal wszystkie większe obiekty handlowe zlokalizowane są w Świeciu, w tym mieście znajduje się też jedyne w powiecie kino. W miastach Świecie i Nowe znajdują się duże hale sportowe i ośrodki kultury.

2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Obowiązującymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, zwany dalej "planem krajowym"¹⁹⁾ ;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”²⁰⁾ , zwany dalej planem wojewódzkim.

Zgodnie z planem krajowym przewiduje się, że zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2025 r. w wariantcie podstawowym wyniesie 34,8 mln pasażerów i 44,13 mln pociągów na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2016 r. odpowiednio o 60,3 i 18,3%.

W powiecie świeckim tylko stacja kolejowa Laskowice Pomorskie została w planie uznana za kluczowy punkt handlowy, w którym występuje konieczność zapewnienia skomunikowania pociągów różnych kategorii. W planie ujęto tylko jedno międzywojewódzkie połączenie kolejowe prowadzące przez obszar powiatu: Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie – Gdynia Główna (między 12 a 15 par pociągów na dobę).

Plan krajowy określa możliwe trzy scenariusze rozwoju przewozów kolejowych: naturalny, podstawowy i pożądany.

W scenariuszu naturalnym plan ten zakłada utrzymanie oferty przewozowej z rozkładu jazdy 2015/2016 bez dalszego jej ograniczania, z ewentualnymi zamianami dotyczącymi poprawy infrastruktury. Scenariusz podstawowy zakłada modyfikację oferty przewozowej poprzez dodanie brakujących połączeń przy uwzględnieniu czynników demograficznych oraz obecnego ruchu samochodowego i autobusowego. W scenariuszu pożądanym przyjmuje się poszerzenie oferty tak, aby objąć obsługą jak największą liczbę ludności. Scenariusz ten zakłada wprowadzenie nowych tras tam, gdzie będą istniały odpowiednie warunki od strony infrastruktury kolejowej.

W planie przyjęto m.in. następujące zasady realizacji przewozów międzywojewódzkich:

- codzienne połączenia bezpośrednie pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi – co najmniej 2 pary na dobę;
- codzienne połączenia bezpośrednie pomiędzy głównymi miastami z największych aglomeracji: Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Łódź – co najmniej 4 pary na dobę;
- codzienne bezpośrednie połączenia między jak największą liczbą miast wojewódzkich;
- połączenia międzywojewódzkie sezonowe – co najmniej 1 para w połączeniach z miastami rekreacyjnymi i uzdrowiskowymi.

W planie przyjęto, że pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględniać wymienione w planie relacje w swoich planach transportowych. Wykaz relacji w postaci graficznej ujętych w planie krajowym przedstawiono na rysunku 15 i 16.

¹⁹⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” ogłoszono w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r.

²⁰⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Kujawsko-pomorskiego uchwałą nr LIII/818/14 z dnia 29.09.2014 r.



Rys. 15. Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich, scena-riusz podstawowy, rok 2020-2025

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” ogłoszony w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r.



Rys. 16. Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich, scena-riusz pożądany, rok 2020-2025

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” ogłoszony w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r.

Plan wojewódzki określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

Prognozy przewozowe w planie wojewódzkim opracowano dla trzech scenariuszy rozwoju gospodarczego: regresyjnego, stabilizacyjnego i rozwojowego. Niezależnie od przyjętego wariantu analizy przeprowadzone w planie wojewódzkim wykazały utrzymanie się trendu spadkowego przewozów w publicznym transporcie zbiorowym spowodowane-go głównie rosnącym poziomem motoryzacji indywidualnej.

Przedstawione w planie transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego linie kolejowe są strategiczne, podstawowe i uzupełniające, a autobusowe – tylko podstawowe i uzupełniające.

Zaplanowano:

- a) 22 linie kolejowe, w tym:
 - 3 strategiczne;
 - 12 podstawowych;
 - 7 uzupełniających;
- b) 45 linii autobusowych:
 - 22 podstawowe;

- 23 uzupełniające²¹⁾ .

Zaplanowany układ sieci ma zapewniać przede wszystkim sprawne przemieszczanie się pasażerów ze stolic powiatów do miast wojewódzkich, pomiędzy stolicami powiatów oraz pomiędzy ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi.

W powiecie świeckim zaplanowano 4 linie w połączeniach kolejowych i 6 linii w połączeniach autobusowych. Jako strategiczną linię kolejową zaplanowano linię nr 1 – w relacji Bydgoszcz Główna – Gdynia Chylonia przez Pruszcz, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie i Warlubie, z proponowaną liczbą 11 kursów na dobę.

Za podstawowe trasy kolejowe uznano linie:

- nr 10 Bydgoszcz Główna – Wierzchucin – Chojnice przez Serock i Świekatowo, z proponowaną liczbą 9 kursów na dobę;
- nr 13 Bydgoszcz Główna – Wierzchucin – Tuchola przez Serock i Świekatowo, z proponowaną liczbą 18 kursów na dobę;
- nr 15 Grudziądz – Chojnice przez Laskowice Pomorskie, Drzycim, z proponowaną liczbą 6 kursów na dobę.

Jako uzupełniającą trasę kolejową zaplanowano linię nr 50 – z Bydgoszczy Główniej do Grudziądza przez Pruszcz, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie, Grupę i Dragacz, z proponowaną liczbą 10 kursów na dobę. Przewozy kolejowe pełnią znaczącą rolę w regularnych przejazdach mieszkańców poza powiat.

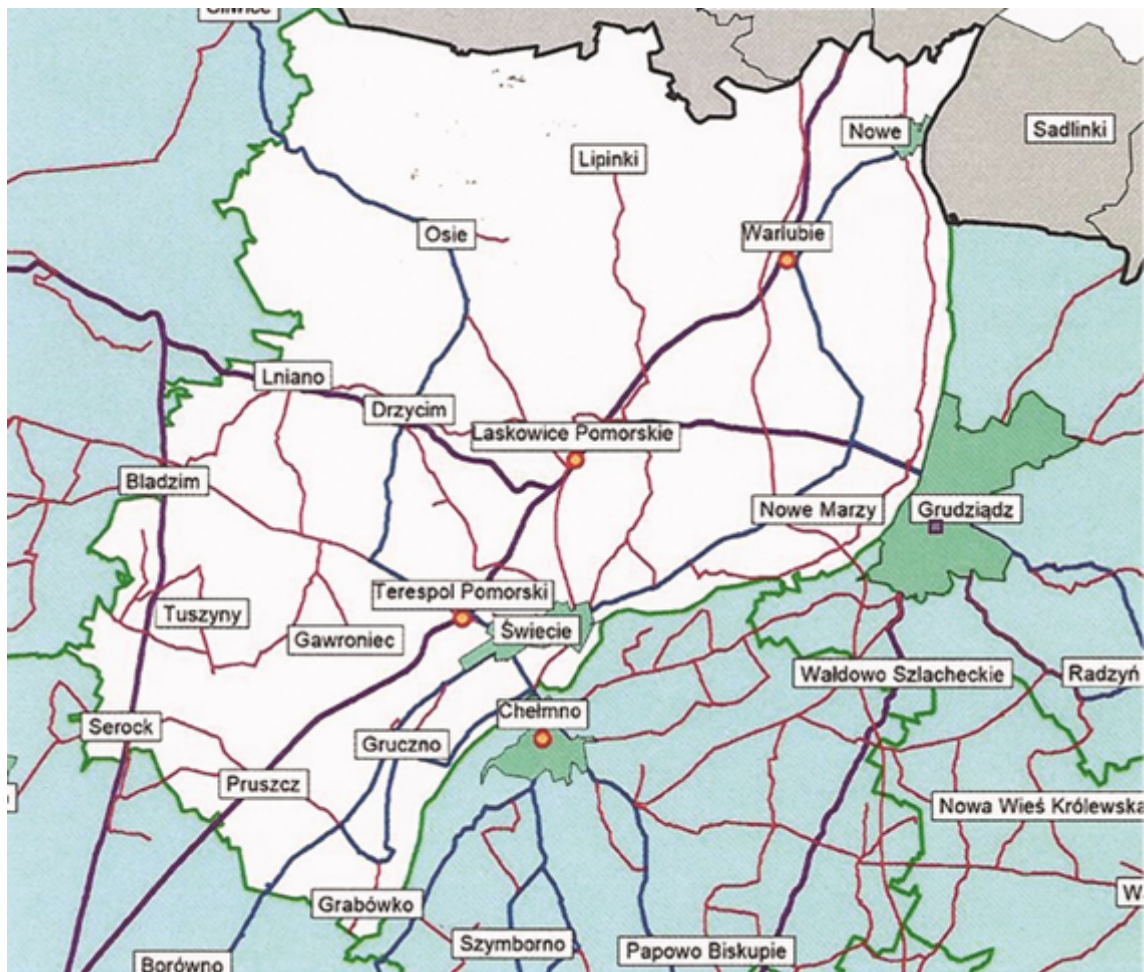
Wśród podstawowych linii autobusowych obejmujących powiat świecki zaplanowano linie:

- nr 102 Bydgoszcz – Grudziądz przez Świecie, Nowe Marzy i Grupę;
- nr 106 w wariantcie B: Bydgoszcz – Tuchola przez Pruszcz;
- nr 108 Grudziądz – Nowe przez Grupę, Warlubie, Morgi;
- nr 122 Bydgoszcz – Świecie w wariantcie A – przez Zbrachlin, Luskowo, Górne Gruczno, a w wariantcie C – przez Zbrachlin, Topolno, Topolinek, Gruczno i Głogówko Królewskie;
- nr 214 Świecie – Śliwice przez Terespol Pomorski, Plewno, Dąbrówkę, Drzycim, Żur, Osie, Tleń, Szarłatę i Łązek²²⁾ .

Na rysunku 17 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze powiatu świeckiego. Kolorem liliowym zaznaczono trasy linii kolejowych, niebieskim – trasy linii autobusowych, a czerwonym – możliwe korytarze powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich, zapewniające skomunikowanie z przewozami wojewódzkimi. Czas dojazdu z Bydgoszczy do Świecia określono na 58 minut.

²¹⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, Toruń, wrzesień 2014, s. 60.

²²⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, Toruń, wrzesień 2014, s. 61-68.



Rys. 17. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie świeckim

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, s. 82.

Zaplanowano, że powiązania pomiędzy wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi oraz międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przewozami pasażerskimi, następować będą w zintegrowanych węzłach przesiadkowych – 11 strategicznych, 26 podstawowych i 10 uzupełniających.

Stacje kolejowe: Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie i Warlubie określono w planie jako podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe, a przystanek kolejowy w Pruszczu – jako uzupełniający zintegrowany węzeł przesiadkowy.

Jako podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy uznano także dworzec autobusowy w Świeciu. Obecnie dworzec jest w fatalnym stanie technicznym i planowana jest sprzedaż terenu dworca kolejnemu inwestorowi. Pojawia się zatem ryzyko utraty miejsca, które powinno zostać jednym z najważniejszych punktów obsługi podróżnych w powiecie. Należy więc dążyć do współpracy z przyszłym inwestorem w celu zachowania funkcji dworca autobusowego do wykorzystania przez podmioty realizujące publiczny transport zbiorowy. Wszystkie zintegrowane węzły przesiadkowe mają za zadanie integrować różne systemy transportowe: autobusowy, samochodowy indywidualny i rowerowy. Zintegrowane węzły w Świeciu, Laskowicach Pomorskich i Terespolu Pomorskim uznano w planie jako jedne z najatrakcyjniejszych transportowo w województwie.

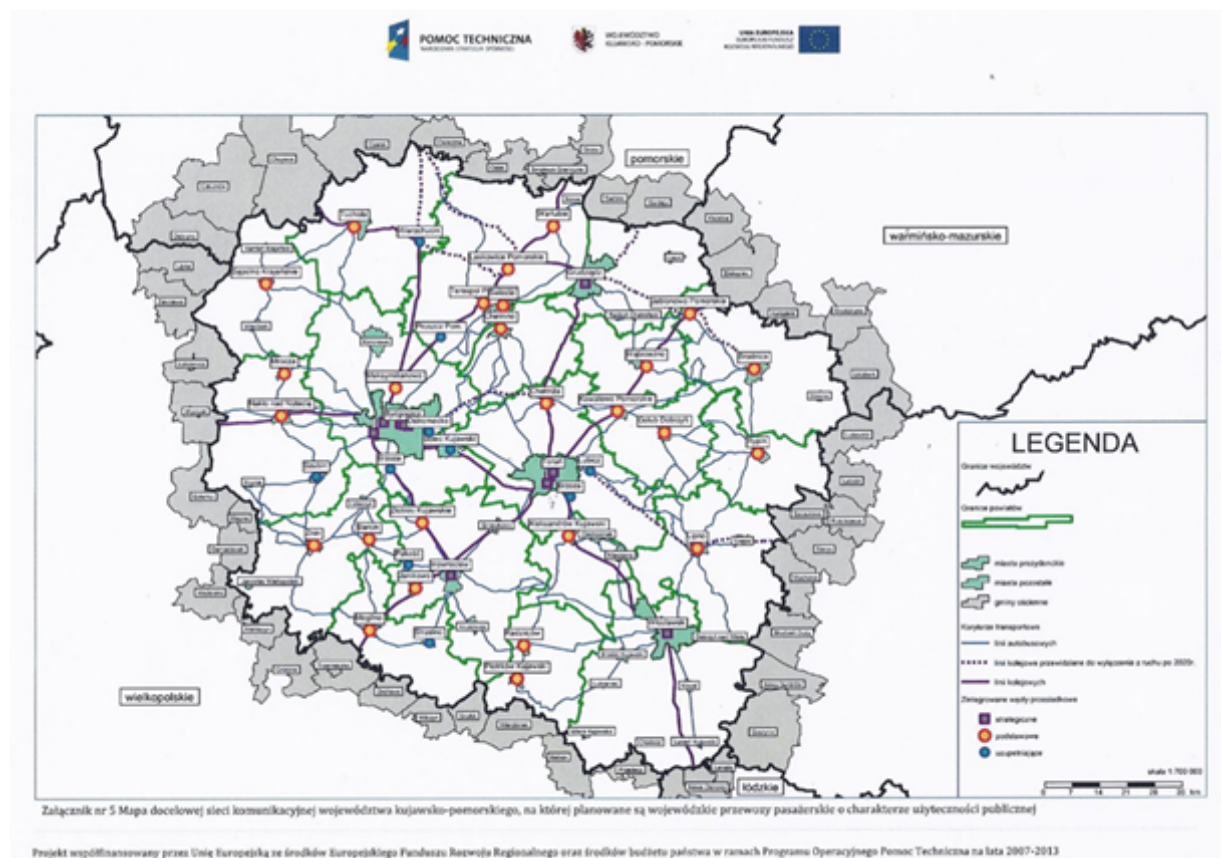
Przyjęto, że zmiany w układzie linii kolejowych, w stosunku do stanu obecnego, nastąpią – z uwagi na podpisane umowy – dopiero po 2020 r. Po tym okresie założono zastąpienie niektórych połączeń kolejowych połączeniami autobusowymi bardziej dostępnymi dla pasażerów, o niższym koszcie realizacji przewozów. Do połączeń kolejowych, które mogą ulec likwidacji, zaliczono m.in. linie nr 215 Laskowice Pomorskie – granica województwa oraz nr 208 Laskowice Pomorskie – Wierzchucin.

Plan zakłada powołanie Wojewódzkiego Zarządu Transportu oraz wdrożenie Zintegrowanej Bazy Danych Publicznego Transportu Zbiorowego. Plan przewiduje także uruchomienie podsystemu ITS, internetowego serwisu informacyjnego oraz serwisu sms.

W planie ustalono minimalne standardy wyposażenia przystanków i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz taboru wykorzystywanego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W planie przewiduje się wprowadzenie docelowo zintegrowanego biletu wojewódzkiego, w pierwszej kolejności na liniach BiT City – w ramach aglomeracji bydgosko-toruńskiej. W pierwszej fazie system ten objąłby bilety okresowe.

Na rysunku 18 przedstawiono sieć komunikacyjną, na której planowana jest realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności, plan transportowy dla powiatu musi uwzględnić postanowienia planu wojewódzkiego, a także planu krajowego.



Rys. 18. Mapa docelowej sieci komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, na której planowane są wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Załącznik nr 5.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się po-pyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

W 2013 r.²³⁾ na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego wykonano „Studium Transportowe województwa kujawsko-pomorskiego na potrzeby planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”. W ramach opracowywania studium przeprowadzono badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa.

Do realizacji długich podróży (niepieszych) mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego wykorzystywali głównie samochód osobowy – w 51,5% w roli kierowcy i w 41,2% – w roli pasażera. Wykorzystanie transportu zbiorowego było niewielkie – tylko 7,3%, w tym transport kolejowy – 2,5%. Wśród podróżnych korzystających z transportu publicznego dominowały osoby niedysponujące samochodem osobowym – w segmencie pasażerów autobusów odsetek ten stanowił 82%, a w segmencie pasażerów kolei – 56%. Około 41% pasażerów transportu zbiorowego nie posiadało też prawa jazdy (pasażerowie autobusów – 63%, pasażerowie kolei – 41%). Wybór transportu zbiorowego następował więc bardziej z konieczności, niż jako świadoma decyzja.

Wśród osób korzystających z transportu indywidualnego, 38% nie wykazało jakichkolwiek chęci zamiany własnego pojazdu na rzecz transportu publicznego, kolejne 26% zaprzestałoby korzystania z transportu indywidualnego wówczas, gdyby nie dysponowało prawem jazdy lub własnym samochodem – czyli ponad 60% ankietowanych wyraźnie preferuje korzystanie z transportu indywidualnego. Jedynie 12% ankietowanych nie chciałoby zamieniać transportu publicznego na samochód osobowy.

Okoliczności, które mogłyby skłonić ankietowanych do skorzystania z oferty transportu publicznego, to: wyższy standard podróży (26% odpowiedzi), znaczne zwiększenie regularności i punktualności (21%) oraz brak przesiadek (17%). Znamienna jest niska ranga ceny i skrócenia czasu podróży (odpowiednio 2,7 i 2,6% wskazań).

Wśród osób podróżujących publicznym transportem zbiorowym, jako główne powody korzystania z tego transportu wymieniono: najmniejszy koszt podróży (55% wskazań), możliwość przejazdów ulgowych (36%), najkrótszy czas podróży (35%) i brak samochodu lub prawa jazdy (33%). Wskazywane były jednak także takie czynniki, jak brak sytuacji stresowej (20%), poczucie bezpieczeństwa (15%), czy komfort podróży (14%), co oznacza wybór transportu publicznego przede wszystkim jako alternatywy wobec bezpośredniego uczestnictwa w stresującej kongestii i warunkach ruchu na drogach.

Badania obejmujące tylko osobowe przewozy kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim wykazały, że niemal 46% podróżujących to osoby pracujące, 28% – studenci, a 14% – uczniowie. Zwraca

²³⁾ W związku z brakiem aktualizacji wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego oraz brakiem nowszych danych dot. mieszkańców powiatu świeckiego przyjmuje się jako aktualne dane przywoływane w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Powiatu świeckiego”.

uwagę znaczny udział osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, stanowiący 4% wszystkich podróży. W przewozach autobusowych struktura pasażerów w przewozach wojewódzkich była nieznacznie inna – 32% to osoby pracujące, 39% – uczniowie i 14% – studenci.

Głównymi celami podróży kolejją były: praca (37%), sprawy prywatne (30%) i nauka (28%). Podobne cele podróży wystąpiły w przewozach autobusowych, ale w innej kolejności: nauka (44%), cele prywatne (26%) i praca (23%).

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, w województwie kujawsko-pomorskim jak i powiecie świeckim – wzrosła o 50%. Niemal co drugi mieszkaniec województwa jest posiadaczem samochodu osobowego. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

Zmniejszanie się udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich jest, niestety, powodem stałego pogarszania się mobilności osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób młodych niemogących jeszcze posiadać prawa jazdy oraz osób ubogich, nieposiadających samochodu osobowego. Ciągłe ograniczanie oferty komercyjnych przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, przy braku takich przewozów samorządowych, powoduje zwiększanie zakresu wykluczenia społecznego, z którym to zjawiskiem wszystkie samorządy powinny walczyć.

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów, zachęca przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

W ciągu ostatnich lat na obszarze powiatu świeckiego zrealizowano liczne inwestycje drogowe oraz uruchomiono sieć powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Działania te wpłynęły na zmiany w popycie na usługi transportu zbiorowego oraz wywołały zmianę zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

Prawidłowe organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym wymaga systematycznego prowadzenia badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz badań popytu.

Badania popytu efektywnego służą przede wszystkim do określenia liczby pasażerów lub – w przypadku rejestracji przychodów – także do ustalenia struktury pasażerów, co umożliwia analizę rentowności poszczególnych kursów i linii komunikacyjnych.

W związku z tym, że ostatnie badania związane z transportem zbiorowym funkcjonującym na obszarze powiatu świeckiego zrealizowano w 2013 r. zaleca się przeprowadzenie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz badań popytu do końca 2023 r. Termin ten może ulec zmianie w zależności od sytuacji epidemiologicznej związanej z pandemią wirusa COVID-19.

3.2. Prognoza popytu

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu świeckiego, spowodowane koniecznością przemieszczenia się w granicach administracyjnych minimum dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu, są w części zaspokajane przez powiatowe przewozy pasażerskie transportem zbiorowym (także liniami ponad powiatowymi), w części przez regionalne przewozy kolejowe organizowane przez Samorząd Województwa, a w części przez przejazdy środkami transportu indywidualnego (samochody osobowe, rowery, itp.).

Część przewozów o charakterze powiatowym realizowana jest w związku z występującymi potrzebami podróży ponadpowiatowych, jako pierwszy ich etap – z przesiadką do innego środka transportu. Dotyczy to w szczególności dojazdów do stacji i przystanków kolejowych oraz dojazdów do autobusowych węzłów przesiadkowych, i kontynuowania podróży w kierunku Trójmiasta i Bydgoszczy, czy Grudziądza.

Popyt na przewozy transportem zbiorowym w powiecie świeckim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości i gmin objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie dostępności połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie;
- ograniczeń wynikających z sytuacji epidemiologicznej.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów transportu publicznego odpowiednich działań – zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem ponadpowiatowego transportu zbiorowego zalicza się:

- bezpośredniość;
- koszt przejazdu;
- częstotliwość (liczba połączeń i godziny kursowania).

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji powiatowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki do podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. W Polsce udział transportu publicznego niestety od wielu lat systematycznie spadał.

Wprowadzanie od połowy marca 2020 r. okresowych zakazów wychodzenia z domu oraz korzystania z obiektów handlowych, kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych, itp., a także drastyczne ograniczenie dopuszczalnej liczby pasażerów jakie mogły przewozić pojazdy transportu zbiorowego, doprowadziło do gwałtownego spadku liczby pasażerów. W okresie zakazu autobusy przewoziły często jedynie po kilka osób, a niekiedy nawet jeździły puste. Przewoźnicy masowo zaczęli ograniczać albo wręcz zawieszać i likwidować kursy.

Ograniczenia podróży spowodowały bardzo trudną sytuację finansową przewoźników i operatorów. Na pewną poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób wpłynęło natomiast rozpoczęcie organizacji powiatowych przewozów pasażerskich przez Powiat Świecki, z dopłatami z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, która do 2021 r. wzrosła nawet do 3,00 zł za wozokilometr. Bez tych dopłat autobusowemu transportowi publicznemu w przewozach ponadgminnych groziła niemal całkowita likwidacja.

W obecnej sytuacji spowodowanej kolejną falą pandemii COVID-19, która spowodowała wprowadzenie ponownych znaczących ograniczeń w przemieszczaniu się, zamknięcie większości punktów handlowych i usługowych – ważnych celów podróży, wprowadzenie nauki zdalnej w szkołach, ograniczona rola publicznego transportu zbiorowego niestety ustabilizowała się.

W całym okresie pandemii, nawet po częściowym zniesieniu ograniczeń, istotnie zmniejszyła się ruchliwość mieszkańców, głównie poprzez wprowadzane ograniczenia w poruszaniu się, postrzeganie podróży transportem zbiorowym jako obciążonej większym ryzykiem, ale i dość powszechne wprowadzanie pracy zdalnej w przedsiębiorstwach i urzędach oraz wprowadzenie nauki zdalnej lub hybrydowej w szkołach i na uczelniach. Samochody indywidualne umożliwiają przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia więc jest znikome oraz bez zakrywania twarzy, co wiele osób uznaje za znaczną uciążliwość.

Wprowadzone ograniczenia spowodowały masowe rezygnacje z korzystania z transportu zbiorowego jako środka transportu na rzecz samochodów osobowych.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania oraz specyfikę powiatu, cel odpowiedniego udziału transportu zbiorowego można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w powiecie świeckim, należy wziąć pod uwagę występujące tendencje demograficzne. W latach 2013-2019 liczba mieszkańców powiatu zmieniła się w niewielkim stopniu (spadek o 0,9%), lecz zmieniła się struktura mieszkańców. W okresie tym spadła liczba mieszkańców w wieku 7-24 lat o 8,8% (wiek pobierania nauki w szkołach i uczelniach) oraz osób w wieku produkcyjnym o 2,7%, czyli osób które najczęściej korzystają z transportu publicznego. Wzrosła natomiast, i to aż o 28,7% liczba osób w wieku 65 lat i więcej, korzystających z podróży ponadgminnych sporadycznie.

Prognozy liczby GUS zakładają dalszy, niewielki w stosunku do 2019 r., spadek liczby mieszkańców powiatu (o około 0,5% do 2030 r.). Prognozy GUS przewidują w tym okresie znaczny spadek liczby mieszkańców w mieście (o 6,7%), przy jednoczesnym niewielkim wzroście liczby mieszkańców w gminach wiejskich (o 1,1%). Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i ze Świecia. Niekorzystnie kształtują się także prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba mieszkańców gmin powiatu świeckiego w wieku do 7-24 lat (najczęściej uczących się), w stosunku do 2019 r. zmniejszy się w 2025 r. o 5,5%, a w 2030 r. o 8,1%. Zmniejszy się także liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat – w 2025 r. o 5,1%, a w 2030 r. o 7,9%. Wzrosnie natomiast (o około 24 i 34%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną.

W „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Powiatu Świeckiego” prognozę podróży ponadgminnych odbywanych auto-busami na obszarze powiatu oszacowano na 3,05 mln rocznie w 2025 r. Prognozę opracowywano w warunkach 2013 r. Od tego okresu do końca 2019 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła o ponad 23%, a liczba wykonywanych przed okresem pandemii kursów publicznego transportu zbiorowego zmalała. Poziom ten, także w efekcie zmian zachowań mieszkańców spowodowanych ograniczeniami wprowadzonymi w wyniku pandemii COVID-19, wydaje się być niemożliwy do osiągnięcia. Można przyjąć, że wariantem optymistycznym będzie osiągnięcie w 2025 r. połowy tej wartości. Liczba podróży w 2030 r. z przyczyn demograficznych będzie w 2030 r. o ok. 2,5% niższa.

Ponadgminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami autobusowymi – po ich uruchomieniu, w niewielkim zakresie komunikacją miejską (w zakresie pozamiejskim) oraz powiatową komunikacją autobusową – organizowaną przez Starostę.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 7 we wcześniejszej części planu). Uruchomienie przez Starostę powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu świeckiego, zahamowało ograniczanie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej, pomimo ciągłego wzrostu udziału przewozów indywidualnych.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia

tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty prze-wozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w powiecie świeckim – w wymiarze nie mniej niż o dalsze 15% w okresie planistycznym w stosunku do stanu obecnego.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojazdu do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%²⁴⁾. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w powiecie świeckim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

3.3. Prognoza podaży

Na obszarze powiatu świeckiego realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym. Najlepsze połączenia z miastem powiatowym – Świeciem – mają te miejscowości gminne, przez które prowadzą drogi krajowe nr 5, 15 i 91, zapewniające połączenie Bydgoszczy z Grudziądzem oraz linie kolejowe nr 131 i 208. Na opisywanej trasie występuje znaczna liczba połączeń we wszystkie dni tygodnia.

Miejscowości położone wzdłuż linii kolejowych nr 131 i 208 mają dobre połączenie ze Świeciem w dni powszednie – z przesiadką na połączenia autobusowe w Terespolu Pomorskim lub w Laskowicach Pomorskich. Oferta połączeń weekendowych z Laskowic Pomorskich do Świecia jest dość bogata – wynosi 12 kursów w sobotę i 12 kursów w niedzielę. Odmienne wygląda możliwość odjazdu w weekendy do Świecia ze stacji Terespol Pomorski. W tych dniach oferta przewozowa została ograniczona wyłącznie do 4 kursów w sobotę i 4 kursów w niedzielę. Znaczna odległość dworca w Terespolu od centrum miasta – około 7 km – wyklucza dojsię piesze.

Z większych miejscowości powiatu, we wszystkie dni tygodnia dobre skomunikowanie komunikacją autobusową ze Świeciem mają: Dolna Grupa, Dragacz, Drzycim, Gródek, Gruczno, Krąplewice, Laskowice Pomorskie, Lipno, Skarszewo i Sulnowo.

W dni powszednie, dobre połączenie ze Świeciem – autobusowe oraz kolejowe, z przesiadką w Terespolu Pomorskim lub Laskowicach Pomorskich – mają także mieszkańcy miejscowości: Błądzim, Bukowiec, Czaple, Jeżewa, Lipinki, Lniano, Łązek, Nowe, Osie, Parlin, Poledno, Pruszcza, Serocka, Świekatowo, Tleń i Warlubie.

Miejscowości położone na trasie Grupa – rzeka Wisła mają doskonałe skomunikowanie z Grudziądzem. Połączenia realizowane są w przedziale godzinowym od 6 do 22 rytmicznie – od jednego do trzech kursów w każdej godzinie w dniu roboczym, a w soboty i w niedziele – przynajmniej jedno połączenie w każdej godzinie. Gmina Dragacz – również wskutek dobrego skomunikowania liniami autobusowymi i koleją – stała się częścią Grudziądzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Miasto Grudziądz wypełnia dla tej gminy, poza administracyjnymi, większość funkcji ponadgminnych.

Dużą liczbę i korzystną strukturę czasową połączeń z Bydgoszczą posiadają miejscowości położone wzdłuż linii kolejowych nr 131 i 208: Pruszczy, Parlin, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie, Grupa, Dolna Grupa i Dragacz oraz położone wzdłuż linii kolejowej nr 201: Serock, Świekatowo, Zalesie Królewskie i Błądzim. Miasto Bydgoszcz może w pewnym stopniu zaspokajać potrzeby mieszkańców tych miejscowości – w zakresie usług niedostępnych na obszarze gminy.

W tabeli 13 przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie powiatu świeckiego, będących przewozami powiatowymi.

²⁴⁾ Por. A. Rudnicki: Jakość komunikacji miejskiej, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

Tab. 13. Połączenia powiatowe organizowane przez Starostę Powiatu Świeckiego – stan na 30 października 2020 r.

Nr umowy/ linii	Relacja	Trasa/miejscowość	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia	
			dzień powszedni	w soboty, niedziele i święta
2/2019	Świecie – Pruszcz – Serock	Świecie	8	-
		Wielki Konopat	8	-
		Gruczno	8	-
		Parlin	8	-
		Różanna	8	-
		Gołuszyce	8	-
		Pruszcz	8	-
		Łowin	8	-
		Łowinek	8	-
		Serock	8	-
1/2020	Świecie – Czapple – Pięćmorgi – Lipinki	Świecie	6	-
		Czapple	6	-
		Białe	6	-
		Taszewo	6	-
		Jeżewo	6	-
		Dąbrowa	6	-
		Czersk Świecki	6	-
		Pięćmorgi	6	-
		Kotówka	6	-
		Rybno	6	-
2/2020	Świecie – Drzycim – Lniano – Błędzim	Lipinki	6	-
		Świecie	8	-
		Sulnówko	8	-
		Wyrwa	8	-
		Mały Dółsk	8	-
		Biechówko	8	-
		Lubocheń	8	-
		Gacki	8	-
		Drzycim	8	-
		Jastrzębie	8	-
2/2020	Świecie – Drzycim – Lniano – Błędzim	Lniano	8	-
		Jędrzejewo	8	-
		Dębowo	8	-
		Ostrowite	8	-
		Błędzim	8	-
3/2020	Świecie – Laskowice – Osie – Łązek	Świecie	8	-

		Sulnowo	8	-
		Skarszewo	8	-
		Belno	8	-
		Lipno	8	-
		Laskowice Pomorskie	8	-
		Nowe Krąplewice	8	-
		Krąplewice	8	-
		Pólko	8	-
		Żur	8	-
		Brzeziny	8	-
		Osie	8	-
		Tleń	8	-
		Szarłata	8	-
		Łązek	8	-
4/2020	Świecie – Poledno – Bukowiec – Świekatowo – Jania Góra	Świecie	8	-
		Kozłowo	8	-
		Terespol Pomorski	8	-
		Polski Konopat	8	-
		Plewno	8	-
		Dolny Młyn	8	-
		Poledno	8	-
		Bukowiec	8	-
		Polskie Łąki	4	-
		Korytowo	4	-
		Stążki	4	-
		Tuszyny	4	-
		Szewno	4	-
		Świekatowo	4	-
		Jania Góra	4	-
5/2020	Świecie – Krąplewice – Gródek – Drzycim	Świecie	12	12
		Sulnowo	12	12
		Skarszewo	12	12
		Belno	12	12
		Lipno	12	12
		Laskowice Pomorskie	12	12
		Krąplewice	12	12
		Gródek	12	12
		Drzycim	12	12
6/2020	Świecie – Budyń – Bukowiec – Świecie	Świecie	2	-
		Kozłowo	2	-
		Terespol Pomorski	2	-
		Polski Konopat	2	-

		Przysiersk	2	-
		Plewno	2	-
		Budyń	2	-
		Bramka	2	-
		Branica	2	-
		Bukowiec	2	-
		Dolny Młyn	2	-
		Plewno	2	-
		Przysiersk	2	-
		Polski Konopat	2	-
		Terespol Pomorski	2	-
		Kozłowo	2	-
		Świecie	2	-
7/2020	Świecie – Poledno – Bukowiec – Świecie	Świecie	2	-
		Wielki Konopat	2	-
		Dworzysko	2	-
		Poledno	2	-
		Gawroniec	2	-
		Różanna	2	-
		Stanisławie	2	-
		Korytowo	2	-
		Polskie Łąki	2	-
		Bukowiec	2	-
		Gawroniec	2	-
		Dolny Młyn	2	-
		Plewno	2	-
		Przysiersk	2	-
		Polski Konopat	2	-
		Terespol Pomorski	2	-
		Kozłowo	2	-
		Świecie	2	-
8/2020	Świecie – Michale – Nowe	Świecie	8	-
		Morsk	8	-
		Wiąg	8	-
		Sartowice	8	-
		Wiąskie Piaski	8	-
		Wielkie Stwolno	8	-
		Bratwin	8	-
		Michale	8	-
		Dragacz	6	-
		Wielki Lubień	6	-
		Wielkie Zajęczkowo	6	-

		Mątaawy	6	-
		Tryl	6	-
		Morgi Dolne	6	-
		Nowe	6	-
8/2020	Świecie – Warlubie – Nowe	Świecie	8	-
		Morsk	8	-
		Wiąg	8	-
		Sartowice	8	-
		Grabowiec	8	-
		Nowe Marzy	8	-
		Górna Grupa	8	-
		Dolna Grupa	8	-
		Dragacz	8	-
		Dolna Grupa	8	-
		Fletnowo	8	-
		Bzowo	8	-
		Warlubie	8	-
		Kurzejewo	8	-
		Gajewo	8	-
		Zdrojewo	8	-
		Morgi	8	-
		Nowe	8	-
8/2020	Świecie – Osie – Miedzno	Świecie	6	-
		Terespól Pomorski	6	-
		Polski Konopat	6	-
		Przysiersk	6	-
		Plewno	6	-
		Budyń	6	-
		Jarzębieniec	6	-
		Dąbrówka	6	-
		Drzycim	6	-
		Rówienica	6	-
		Wery	6	-
		Spławie	6	-
		Brzeziny	6	-
		Osie	6	-
		Miedzno	6	-
8/2020	Świecie – Jeżewo – Osie	Świecie	6	-
		Sulnowo	6	-
		Dziki	6	-
		Ernestowo	6	-
		Piskarki	6	-

		Jeżewo	6	-
		Borce	6	-
		Czersk Świecki	6	-
		Jaszczy	6	-
		Brzeziny	6	-
		Osie	6	-
8/2020	Świecie – Topolno – Luskowo – Świecie	Świecie	4	-
		Wielki Konopat	4	-
		Dworzysko	4	-
		Gruczno	4	-
		Luskowo	4	-
		Wałdowo	4	-
		Pruszcz	4	-
		Wałdowo	4	-
		Zbrachlin	4	-
		Topolno	4	-
		Topolek	4	-
		Chrystkowo	4	-
		Gruczno	4	-
		Wielki Konopat	4	-
		Świecie	4	-
8/2020	Świecie – Laskowice – Lniano	Świecie	6	-
		Sulnowo	6	-
		Skarszewo	6	-
		Belno	6	-
		Lipno	6	-
		Laskowice Pomorskie	6	-
		Nowe Krąplewice	6	-
		Gródek	6	-
		Drzycim	6	-
		Sierosław	6	-
		Brzemiona	6	-
		Mszano	6	-
		Lnianek	6	-
8/2020	Świecie – Drozdowo – Lniano	Świecie	8	-
		Terespol Pomorski	8	-
		Drozdowo	8	-
		Polski Konopat	8	-
		Przysiersk	8	-
		Plewno	8	-
		Dolny Młyn	8	-
		Bukowiec	8	-

		Bramka	8	-
		Kawęcin	8	-
		Jeziorki	8	-
		Lubodzież	8	-
		Siemkowo	8	-
		Wętfie	8	-
		Lniano	8	-
9/2020	Świecie – Czaple – Jeżewo – Dąbrowa	Świecie	16	-
		Czaple	16	-
		Białe	16	-
		Taszewo	16	-
		Jeżewo	16	-
		Dąbrowa	16	-
9/2020	Świecie – Biechowo – Gacki – Drzycim	Świecie	6	-
		Sulnówko	6	-
		Nowe Dobra	6	-
		Wyrwa	6	-
		Mały Dólsk	6	-
		Biechówko	6	-
		Biechowo	6	-
		Lubocheń	6	-
		Gacki	6	-
		Drzycim	6	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Świeciu.

Na dzień sporządzania aktualizacji wszystkie gminy zdecydowały się zawrzeć z Powiatem Świeckim umowy na podstawie których udzielają pomocy finansowej powiatowi świeckiemu z przeznaczeniem na realizację zadania – „Organizacja powiatowego publicznego transportu zbiorowego”.

W tabeli 14 przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie powiatu świeckiego na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów i wójtów gmin powiatu świeckiego.

Tab. 14. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatu świeckiego – stan na 30 października 2020 r.

Nr zezwoleń / nr linii	Gmina i relacja	Trasa/miejscowość	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
Burmistrz Gminy Świecie				
21309	Świecie – Niedźwiedz – Kosowo – Gruczno – Dworzysko	Świecie	6	-
		Głogówko Królewskie	6	-
		Niedźwiedz	6	-
		Kosowo	6	-
		Gruczno	6	-
		Kosowo	6	-

		Dworzysko	6	-
21303	Świecie – Wielki Konopat – Dworzysko – Gruczno	Świecie	2	-
		Wielki Konopat	2	-
		Dworzysko	2	-
		Gruczno	2	-
11/2019	Świecie – Wielki Konopat – Dworzysko – Gruczno	Świecie	22	-
		Wielki Konopat	22	-
		Dworzysko	22	-
		Gruczno	22	-
21700	Świecie – Terespol Pomorski – Gruczno	Świecie	30	19/17*
		Kozłowo	2	-
		Przechowo	30	19/17*
		Terespol Pomorski	4	2
		Kozłowo	2	-
		Miasteczko	25	13
		Mondi	30	19/17*
		Wielki Konopat	12	2
		Dworzysko	12	8
		Gruczno	12	8
21706	Świecie – Sulnowo	Świecie	10	-
		Sulnowo	10	-
		Świecie	10	-
412104	Czaple – Wiąg – Świecie – Terespol Pomorski – Polski Konopat	Czaple	15	-
		Wiąg	15	-
		Świecie	17	-
		Przechowo	17	-
		Świecie	17	-
		Kozłowo	13	-
		Terespol Pomorski	13	-
		Polski Konopat	13	-
Wójt Gminy Dragacz				
1/2019	Grupa – Michale – Wiąskie Piaski	Grupa	16	-
		Dolna Grupa	16	-
		Michale	16	-
		Bratwin	16	-
		Wielkie Stwolno	16	-
		Wąskie Piaski	16	-
		Wielkie Stwolno	16	-
		Polskie Stwolno	16	-
		Bratwin	16	-
		Michale	16	-
		Dolna Grupa	16	-

		Górna Grupa	16	-
		Grupa	16	-
2/2019	Dragacz – Wielkie Zajęczkowo – Wiąskie Piaski	„ŻANA” USŁUGI PRZEWOZOWE Kamil Gburczyk	b.d.	b.d.
3/2019	Grupa – Nowe Marzy – Fletnowo	Grupa	9	-
		Mniszek	9	-
		Nowe Marzy	9	-
		Dolna Grupa	9	-
		Górna Grupa	9	-
		Dolna Grupa	9	-
		Fletnowo	9	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Świeciu.

W tabeli 15 przedstawiono zestawienie połączeń wewnątrzgminnych utworzonych w gminie Pruszcz i Świekatowo.

Tab. 15. Połączenia wewnątrzgminne organizowane przez Wójta Gminy Pruszcz oraz Wójta Gminy Świekatowo – stan na 30 października 2020 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
Wójt Gminy Pruszcz				
1	Pruszcz – Mirowice – Bagniewo – Parlin – Zbrachlin – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
2	Pruszcz – Gołuszyce – Nieciszewo – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	3	-
3	Pruszcz – Topolno – Zbrachlin – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	2	-
4	Pruszcz – Zbrachlin – Topolno – Niewieścín – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
5	Pruszcz – Mirowice – Bagniewo – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	2	-
6	Pruszcz – Małociechowo – Zbrachlin – Niewieścín – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
7	Pruszcz – Bagniewo – Parlin	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
8	Pruszcz – Zbrachlin – Topolno – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
9	Pruszcz – Niewieścín – Topolno – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
10	Pruszcz – Brzeźno – Serock – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
11	Pruszcz – Gołuszyce – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-
12	Pruszcz – Łowin – Łaszewo – Łowinek – Serock – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	2	-

Wójt Gminy Świekatowo				
1	Świekatowo – Zalesie Królewskie – Świekatowo	MASTER-BUS Arkadiusz Jagodziński	5	-
2	Świekatowo – Jania Góra – Świekatowo	MASTER-BUS Arkadiusz Jagodziński	5	-
3	Świekatowo – Małe Łąkie – Stążki – Lubania-Lipiny – Świekatowo	MASTER-BUS Arkadiusz Jagodziński	1	-
4	Świekatowo – Tuszyny – Lubania-Lipiny – Świekatowo	MASTER-BUS Arkadiusz Jagodziński	1	-
5	Świekatowo – Tuszyny – Świekatowo	MASTER-BUS Arkadiusz Jagodziński	1	-
6	Świekatowo – Lubania-Lipiny – Świekatowo	MASTER-BUS Arkadiusz Jagodziński	3	-

* 19 kursów w sobotę, 17 kursów w niedzielę.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Świeciu.

Oprócz linii wymienionych w tabelach 13-15, na obszarze powiatu świeckiego funkcjonują także linie świeckiej komunikacji miejskiej organizowanej przez Burmistrza Świecia. Trasy wszystkich linii zawierają się w granicach gminy Świecie, a ich przebieg zaprezentowano w tabeli 16.

Tab. 16. Trasy linii świeckiej komunikacji miejskiej – stan na 1 października 2020 r.

Nr linii	Przebieg trasy
1	Mondi – Mondy biurowiec – Park Wodny (<i>wybrane kursy: – Miasteczko – Miasteczko II</i>) – Przechowo II – Przechowo Przedszkole – Os. Marianki II – Os. Marianki I – Dworzec – Gimnazjalna (<i>wybrane kursy: – Duży Rynek</i>) – Urząd Miejski – Szpital
2	Szpital – Urząd Miejski (<i>wybrane kursy: – Duży Rynek</i>) – Dworzec – Os. Marianki I – Os. Marianki II – Przechowo Przedszkole – Przechowo II (<i>wybrane kursy: – Miasteczko – Miasteczko II</i>) – Park Wodny – Mondy biurowiec – Mondy – Wielki Konopat – Dworzysko – Gruczno – Gruczno I (stadion) – Gruczno Wieś
3	Szpital – Urząd Miejski – Dworzec – Os. Marianki I – Os. Marianki II – Przechowo Przedszkole – Przechowo II – Przechowo III – Kozłowo skrzyżowanie – Terespol/Drozdowo- Terespol szkoła – Kozłowo skrzyżowanie (<i>wybrane kursy: – Miasteczko – Miasteczko II</i>) – Park Wodny – Mondy biurowiec – Mondi
4	Mondi – Mondy biurowiec – Park Wodny – Terespol-Drozdowo – Terespol szkoła – Terespol D.K. – Terespol Wiadukt – Kozłowo skrzyżowanie – Przechowo II – ul. Sportowa II – ul. Sportowa I – Kozłowo – Kozłowo I – Kozłowo – ul. Sportowa I – ul. Sportowa II – Przechowo przedszkole – os. Marianki II – os. Marianki I – Dworzec – ul. Gimnazjalna – urząd Miejski – Szpital
5	Szpital – Urząd Miejski – Duży Rynek – ul. Sienkiewicza – al. Jana Pawła II (przy Hali) – al. Jana Pawła II (osiedle) – ul. Wyszyńskiego – al. Jana Pawła II (przy Polo Market) – ul. Małcużyńskiego I – ul. Małcużyńskiego II – ul. Piłsudskiego – ul. Piłsudskiego (przy Konsylium) – ul. Wyszyńskiego – Dworzec
6	al. Jana Pawła II (przy Polo Market) – ul. Małcużyńskiego I – ul. Małcużyńskiego II – ul. Piłsudskiego – ul. Piłsudskiego (przy Konsylium) – ul. Wyszyńskiego – Dworzec – ul. Gimnazjalna – Duży Rynek – Urząd Miejski – Szpital
7	Duży Rynek – ul. Sienkiewicza – al. Jana Pawła II (przy Hali, osiedle) – ul. Wyszyńskiego – ul. Piłsudskiego – ul. Piłsudskiego (przy Konsylium) – al. Jana Pawła II (przy Polo Market) – ul. Małcużyńskiego II – ul. Małcużyńskiego I – Przechowo przedszkole – ul. Sportowa II – ul. Sportowa I – Kozłowo – Kozłowo I
8	Szpital – Urząd Miejski – Duży Rynek – ul. Św. Wincentego (Stary Szpital) – ul. Sienkiewicza – al. Jana Pawła II (przy Hali) – al. Jana Pawła II (osiedle) – ul. Wyszyńskiego – ul. Paderewskiego – al. Jana Pawła II (przy Polo Market) – ul. Małcużyńskiego II – ul. Małcużyńskiego I – Przechowo Przedszkole – Przechowo II – Miasteczko/Park Wodny
9	Szpital – Urząd Miejski – Duży Rynek – ul. Parkowa – ul. Armii Krajowej I (Przychodnia) – al. Jana Pawła II (przy SP 8) – al. Jana Pawła II (przy Polo Market) – ul. Paderewskiego – ul. Małcużyńskiego II – ul. Małcużyńskiego I – Przechowo Przedszkole – Przechowo II – Miasteczko
Linia CMENTARZ	Duży Rynek – ul. Sienkiewicza – Al. Jana Pawła II (przy Hali) – Al. Jana Pawła II (osiedle) – Al. Jana Pawła II (przy SP 8) – Al. Jana Pawła II (przy Polo Market) – ul. Paderewskiego – ul. Małcużyńskiego II – ul. Małcużyńskiego I – Os. Marianki II

Źródło: www.swiecie.eu, dostęp: 1 października 2020 r.

Oprócz linii powiatowych, gminnych i komunikacji miejskiej w Świeciu, przez obszar powiatu świeckiego przebiegają trasy linii wojewódzkich. Na odcinku zawierającym się w granicach powiatu linie te często pełnią funkcję przewozów powiatowych. Zezwolenia na obsługę tych linii wydali Marszałkowie Województw Kujawsko-Pomorskiego i Pomorskiego, a ich wykaz przedstawiony został w tabeli 17.

Tab. 17. Linie komunikacyjne w powiecie świeckim, na które zezwolenia wydali Marszałkowie Województw Kujawsko-Pomorskiego i Pomorskiego – stan na 30 października 2020 r.

Nr linii / nr zezwolenia	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego					
21360	Bydgoszcz – Myślicinek – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włoki – Trzeciewiec – Zawada – Niewieścina – Zbrachlin – Luskowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	12	6	5
21363	Bydgoszcz – Myślicinek – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włoki – Trzeciewiec – Zawada – Niewieścina – Zbrachlin – Topolno – Topolinek – Chrystkowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-	-
21343	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Gzin – Raciniewo – Unisław – Gołoty – Szymborno – Płutowo – Dorposz Szlachecki – Watorowo – Brzozowo – Chełmno – Głogówko Królewskie – Świecie	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	23	-	-
21090	Bydgoszcz – Szczutki – Trzyszczyń – Wtelno – Trzyszczyń – Gościeradz – Stopka – Okole – Stary Dwór – Koronowo – Nowy Dwór – Buszkowo – Lucim – Mąkowsko – Motyl – Pruszczy – Kamienica – Gostycyn – Łyskowo – Tuchola – Bładowo – Żalno – Piastoszyn – Silno – Raclawki – Pawłowo – Pawłówko – Chojnice	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	1	-
27105	Brodnica – Tama Brodzka – Bachotek – Jajkowa – Świecie – Jajkowe – Wielki Głębocek – Brzozie – Sugajno – Boleszyn	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	2	-	-
21039	Świecie – Głogówko Królewskie – Chełmno – Brzozowo – Kałdus – Starogród Dolny – Bieńkówka – Kokocko – Dębowiec – Czarze – Czerniewo – Dąbrowa Chełmińska – Nowy Dwór – Ostromecko – Strzyżawa – Bydgoszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	2	-	-
21369	Bydgoszcz – Myślicinek – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włoki – Trzeciewiec – Zawada – Niewieścina – Zbrachlin – Luskowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie – Morsk – Wiąg – Sartowice – Grabowiec – Święte – Nowe Marzy – Stare Marzy – Górna Grupa – Dolna Grupa – Dragacz –	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	24	16	13

	Grudziądz				
21646	Pruszcz – Łowin – Łaszewo – Łowin – Łowinek – Serock – Brzeźno – Serock – Nowy Jasiniec – Glinki – Serock – Brzeźno – Łowinek – Łowin – Nieciszewo – Łowin – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	3	-	-
24299	Toruń – Łubianka – Unisław – Płutowo – Chełmno – Świecie	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-	-
21040	Świecie – Głogówko Królewskie – Chełmno	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	2	-	-
R/73/18	Chełmno – Głogówko Królewskie – Świecie	Usługi Transportowe „ES-BUS” Eichler Sebastian	22	-	-
2	Koronowo – Stary Jasiniec – Aleksandrowiec – Karolewo – Kotomierz – Wudzyn – Serock – Łowinek – Łowin – Pruszcz – Niewieścina – Kotomierz – Pruszcz – Łowin – Łowinek – Serock – Wudzyn – Karolewo – Aleksandrowiec – Stary Jasiniec – Koronowo	Fllix Waldemar Szufrajda	2	-	-
22142	Kamienica – Pruszcz – Motyl – Mąkowsko – Lucim – Mąkowsko – Motyl – Mała Klonia – Bagienica – Pruszcz – Kamienica – Gostycyn – Łyskowo	PKS Chojnice sp. z o.o.	1	-	-
21302	Bydgoszcz – Myślecinek – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włók – Trzeciewiec – Zawada – Niewieścina – Zbrachlin – Luskowo – Gruczno – Wielki Konopat – Świecie – Morsk – Wiąg – Sartowice – Wiąskie Piaski – Wielkie Stwolno – Bratwin – Michale – Dragacz – Grudziądz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-	-
21301	Bydgoszcz – Myślecinek – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włoki – Trzeciewiec – Zawada – Niewieścina – Zbrachlin – Topolno – Topolinek – Chrystkowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie – Morsk – Wiąg – Sartowice – Grabowiec – Święte – Nowe Marzy – Stare Marzy – Górna Grupa – Dolna Grupa – Dragacz – Grudziądz	PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.	1	-	-
Marszałek Województwa Pomorskiego					
22051	Toruń – Stolno – Chełmno – Przechowo – Świecie – Franciszkowo – Rykowisko – Bysław – Tuchola – Bładowo – Żalno – Piastoszyn – Silno – Chojnice	PKS Chojnice sp. z o.o.	1	1	-
22127	Toruń – Papowo Toruńskie – Łysomice – Ostaszewo – Zęgwirt – Grzywna Wieś – Chełmża – Bielczyny – Głuchowo – Fałęcin – Zegartowice – Żygląd – Jeleniec – Wielkie Czyste – Małe Czyste – Stolno Wieś – Grubno – Chełmno – Głogówko – Świecie – Polski Konopat – Przysiersk – Plewno – Bramka – Franciszkowo – Karolewo – Bładzim – Rykowisko – Trutnowo – Lubiewo – Bysław – Teolog – Szumiąca – Płazowo – Świt – Rudzki Młyn Tuchola – Bładowo – Żalno – Piastoszyn – Silno – Raclawki – Pawłowo – Pawłówko – Chojnice	PKS Chojnice sp. z o.o.	1	1	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Świeciu.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje więc nie tylko w odniesieniu do połączeń ośrodków gminnych z centrum powiatu – miastem Świeciem, ale dotyczy również zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym do stolicy powiatu mieszkańcom mniejszych miejscowości, które nie są położone przy trasach przelotowych.

Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu zapewnienia możliwości dojazdu młodzieży do szkół ponadpodstawowych. Wytyczenie tras łączących ze Świeciem mniejsze miejscowości przez ośrodki gminne umożliwiłoby podwójną rolę takiej komunikacji – jednocześnie zaspokojenie potrzeb przewozowych w podróżach ponadgminnych i wewnątrzgminnych.

Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez Starostę konieczna jest współpraca powiatu z gminami, przez które trasy te mają prowadzić, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w powiecie świeckim to:

- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Świecki;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Pruszcz;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Świekatowo;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminy Nowe, Warlubie i Dragacz;
- sieć komunikacji komercyjnej;
- sieć komunikacji miejskiej w Świeciu oraz przewozy organizowane przez gminy (dowozy dzieci do szkół).

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim są umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób, zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowymi realizującymi przewozy osób na obszarze powiatu są: Polregio sp. z o.o. oraz Arriva RP sp. z o.o. O/Toruń.

Liczba pasażerów podróżujących pociągami regionalnymi od wielu lat systematycznie spada, co powoduje spadek rentowności poszczególnych linii i ciągle zwiększanie dopłat ze strony organizatora przewozów – Urzędu Marszałkowskiego. Stopień wykorzystania zdolności przewozowej na odcinku Laskowice Pomorskie – Wierzchucin jest najniższy w województwie i wynosi jedynie 1,3%²⁵⁾.

Przewoźnikami realizującymi drogowe przewozy pasażerskie, obejmujące co najmniej dwie gminy, na obszarze powiatu świeckiego, są:

- PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.;
- PKS Chojnice sp. z o.o.;
- Usługi Transportowe „ES-BUS” Eichler Sebastian;
- PUH EUROB-US Arkadiusz Lewandowski z Grudziądza.

Podstawowym przewoźnikiem, świadczącym usługi na liniach zwykłych w powiecie świeckim, jest PKS w Bydgoszczy sp. z o.o. „ŻANA” Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk z Warlubia obsługuje miejscowości w gminie Dragacz, natomiast MASTER-BUS Arkadiusz Jagodziński obsługuje miejscowości w gminie Świekatowo.

Poza połączeniami liniami zwykłymi, miasto Świecie posiada połączenia autobusowymi liniami pośpiesznymi – z Bydgoszczą, Elblągiem, Gdynią, Gdańskiem, Gniezmem, Grudziądem, Jastrzębią Górą, Łodzią, Ostrowcem Świętokrzyskim, Poznaniem, Przemyślem, Toruniem, Władysławowem i Włocławkiem. Część z tych linii ma charakter sezonowy. Połączenia liniami pośpiesznymi – z powodu wyższych cen biletów oraz godzin kursów – nie uczestniczą w powiatowych przewozach pasażerskich, ale dworzec autobusowy w Świeciu jest ważnym punktem przesiadkowym.

Najlepsze skomunikowanie ze stolicą powiatu mają miejscowości położone w pobliżu drogi krajowej nr 5, drogi wojewódzkiej nr 240 oraz położone na północ od miasta. Zwraca uwagę bardzo duża liczba połączeń z Grudziądem miejscowości położonych w gminie Dragacz. Wszystkie gminy niesąsiadujące z miastem i gminą Świecie mają wyraźnie gorsze skomunikowanie ze stolicą powiatu. Połączenia transportem publicznym ze stolicą powiatu w niedziele z ośrodków gminnych nie mających dostępu do linii kolejowej nr 131, w ogóle nie występują.

²⁵⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, s. 30.

Czas dojazdu ze Świekatowa i Osia do Świecia sięga 60 minut. Czas dojazdu z Nowego w połączeniach autobusowych także przekracza 60 minut. Są to czasy zmniejszające dostępność komunikacyjną do stolicy powiatu i praktycznie eliminujące codzienne podróże transportem zbiorowym do miasta powiatowego. Czas dojazdu do Lniana wynosi 45-60 minut.

Czas dojazdu koleją do Warlubia z Terespoła Pomorskiego wynosi 25-30 minut, ale liczba pociągów jest ograniczona. Analogiczny czas dojazdu autobusem ze Świecia wynosi już ponad 45 minut. Pozostałe ośrodki gminne mają czasy dojazdu liniami autobusowymi do stolicy powiatu w granicach 30-40 minut. Najszybsze połączenie kolejowe Pruszcz z Terespołem Pomorskim (czas jazdy 10 minut) wymaga dodatkowo skorzystania z komunikacji autobusowej, co także znacznie wydłuża czas dojazdu do stolicy powiatu.

Dostępność komunikacyjna zdecydowanie zmniejsza się w dni powszednie w okresie wakacyjnym. Najbardziej oddalone ośrodki gminne – Nowe, Osie i Warlubie – posiadają ze stolicą powiatu w dni powszednie w wakacje tylko pojedyncze połączenia, a ze Świekatowa nie można dojechać do Świecia żadnym autobusem.

Znacznie mniejsza dostępność komunikacyjna liniami autobusowymi występuje tak-że w soboty – gminy Nowe, Warlubie i Świekatowo nie posiadają żadnego połączenia autobusowego ze Świeciem, a gminy Bukowiec, Jeżewo i Osie – nie więcej niż 4 pary kur-sów. W niedziele połączenia autobusowe ze stolicą powiatu posiada tylko ośrodek gminny w Dragaczu. Dostępność stolicy powiatu w niedziele teoretycznie zapewniają mieszkańcom Jeżewa, Pruszcza i Warlubia połączenia kolejowe, z tym że do/z Warlubia są tylko dwie pary pociągów, a ze stacji w Terespołu Pomorskim do Świecia oferta połączeń jest w weekendy mocno ograniczona.

Mieszkańcy powiatu skazani są na korzystanie wyłącznie z samochodów osobowych, co automatycznie powoduje wyłączenie społeczne grup mieszkańców niemogących korzystać z tego środka transportu.

Na obszarze powiatu świeckiego funkcjonuje ponad 700 przystanków autobusowych oraz 25 czynnych stacji i przystanków kolejowych. Wśród nich, kilka pełni funkcję węzłów integracyjnych (przesiadkowych). Są to podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe wymienione w wojewódzkim planie transportowym, a mianowicie:

- Świecie – dworzec autobusowy, ul. Wojska Polskiego – integrujący pasażerski transport autobusowy wojewódzki, powiatowy, komercyjny dalekobieżny i regionalny oraz transport indywidualny (w tym rowerowy);
- Terespol Pomorski, dworzec kolejowy – oddalony o około 7 km od dworca autobusowego w Świeciu, integrujący wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym wojewódzkim, powiatowym i komercyjnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym) i komunikacją miejską;
- Laskowice Pomorskie, dworzec kolejowy – integrujący komunikację kolejową w różnych relacjach krajową i wojewódzką, komunikację autobusową powiatową, gminną i komercyjną oraz transport indywidualny (w tym rowerowy);
- Warlubie, dworzec kolejowy – integrujący pasażerski wojewódzki transport kolejowy, komunikację autobusową wojewódzką, powiatową, gminną i komercyjną oraz transport indywidualny (w tym rowerowy).
- Węzłami integracyjnymi są ponadto przystanki przesiadkowe:
- Pruszcz, dworzec kolejowy – integrujący pasażerski wojewódzki transport kolejowy, komunikację autobusową wojewódzką, powiatową, gminną i komercyjną oraz transport indywidualny (w tym rowerowy);
- Drzycim – przystanki: autobusowy i kolejowy integrujące transport pasażerski wojewódzki kolejowy, autobusowy wojewódzki, powiatowy, gminny i komercyjny oraz transport indywidualny (w tym rowerowy);
- Osie, przystanek autobusowy – integrujący transport pasażerski autobusowy wojewódzki, powiatowy, gminny i komercyjny oraz transport indywidualny (w tym rowerowy);
- Świekatowo, przystanek kolejowy (wraz z przystankiem autobusowym oddalonym od niego o około 1,3 km) – integrujący transport kolejowy wojewódzki i transport indywidualny (w tym rowerowy) oraz autobusowy powiatowy i gminny;

- Lniano, przystanek autobusowy – integrujący transport pasażerski autobusowy wojewódzki, powiatowy, gminny i komercyjny oraz transport indywidualny (w tym rowerowy).

Na dworcu autobusowym w Świeciu zatrzymują się wszystkie autobusy realizujące kursy komunikacji ponadgminnej i większość kursów komunikacji gminnej.

Większość linii obsługiwanych przez PKS w Bydgoszczy Sp. z o.r. rozpoczyna swój bieg na dworcu autobusowym, stanowiącym własność tego przewoźnika. Niektóre linie korzystają z przystanku przy ul. Wojska Polskiego, w bezpośrednim pobliżu dworca. Po-spieszne kursy dalekobieżne korzystają wyłącznie z dworca autobusowego.

Funkcję dworca zintegrowanego pełni obecnie w Świeciu dworzec autobusowy. W dniu powszednim nauki szkolnej jego połączenie ze zintegrowanym przystankiem przesiadkowym w Terespolu Pomorskim jest dość dobre. W sobotę skomunikowanie obydwu dworców jest wyraźnie gorsze, a w niedziele praktycznie nie występuje. W rezultacie, komunikacja kolejowa nie jest dla mieszkańców Świecia atrakcyjnym sposobem podróżowania. Ograniczenie dostępności powoduje znacznie mniejsze wykorzystywanie kolei jako środka transportu niż jej potencjał przewozowy.

Węzłem integracyjnym dla kolejowych przewozów pasażerskich w różnych relacjach są Laskowice Pomorskie, w których dworzec kolejowy jest zintegrowany z przystankiem autobusowym. Jednak Laskowice Pomorskie są w miarę dobrze skomunikowane liniami autobusowymi tylko ze Świeciem.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności transport indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe w większych miejscowościach i wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna. Są to przystanki w miejscowościach: Bukowiec, Czaple, Dolna Grupa, Gruczno, Grupa, Gródek, Jeżewo, Lniano, Nowe, Osie, Plewno, Przysiersk i Sulnowo oraz miejscowości docelowe kursów autobusowych w przewozach powiatowych.

Istotnym elementem w realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż komunikacją zbiorową. W przypadku powiatu świeckiego różnice są znaczne, nawet dwukrotne. Niska częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w większości relacji decyduje o wyborze dojazdu samochodem osobowym – o największym stopniu dostępności w danym momencie czasowym.

Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu jest Starosta Świecki. Formalnym, instytucjonalnym organizatorem transportu zbiorowego na obszarze powiatu świeckiego jest Wydział Bezpieczeństwa i Transportu Publicznego. Wg stanu na dzień 30 października 2020 r. sieć powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie świeckim tworzyło 18 linii autobusowych. W wyniku przeprowadzonych zapytań ofertowych realizację przewozów powierzono operatorom:

- Usługi Transportowe „ES-BUS” Eichler Sebastian – na 1 linii;
- PKS w Bydgoszczy sp. z o.o. – na 16 liniach.

Umowy z operatorami zawarto na czas określony do dnia 31 grudnia 2020 r. Do za-dań operatorów wymienionych w umowie należy m.in. drukowanie i sprzedaż biletów, w tym biletów miesięcznych oraz umieszczanie na przystankach, dworcach i stronie internetowej aktualnych rozkładów jazdy.

Kryterium zakresu funkcjonowania podzieliło linie powiatowych przewozów użyteczności publicznej na dwie kategorie:

- szesnaście linii dziennych funkcjonujące w dni powszednie od poniedziałku do piątku;
- jedną linię dzienną całotygodniową;

Na liniach powiatowych przewozów użyteczności publicznej obowiązywała taryfa opłat wprowadzona uchwałą Nr XII/70/19 Rady Powiatu Świeckiego z dnia 28 sierpnia 2019 r. Na liniach autobusowych organizowanych przez powiat świecki obowiązywała taryfa odległościowa. Ceny biletów jednonprzejazdowych normalnych określono na poziomie:

- 3 zł – odległość do 3 km;
- 4 zł – odległość od 3 do 10 km;

- 5 zł – odległość od 10 do 15 km;
- 6 zł – odległość od 15 do 20 km;
- 7 zł – odległość od 20 do 25 km;
- 8 zł – odległość od 25 do 30 km;
- 9 zł – odległość powyżej 30 km.
- Ceny biletów okresowych normalnych określono na poziomie:
- 90 zł – odległość do 3 km;
- 120 zł – odległość od 3 do 10 km;
- 150 zł – odległość od 10 do 15 km;
- 180 zł – odległość od 15 do 20 km;
- 210 zł – odległość od 20 do 25 km;
- 240 zł – odległość od 25 do 30 km;
- 270 zł – odległość powyżej 30 km.

Cena biletu miesięcznego stanowiła równowartość 30 biletów jednorazowych. Ceny biletów okresowych zostały więc tak skalkulowane, by zachęcić pasażerów do zakupu biletu okresowego i do korzystania z usług powiatowych przewozów użyteczności publicznej.

Wprowadzona taryfa przewiduje pobieranie opłat za przewóz bagażu i zwierząt. Najtańszy bilet uprawniający do przewozu bagażu lub zwierzęcia na odległość do 3 km kosztował 2,50 zł.

Na liniach organizowanych przez powiat świecki obowiązują ustawowe uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

W ramach walki z wykluczeniem komunikacyjnym w 2019 r. Sejm RP przyjął ustawę o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Na podstawie przepisów tej ustawy organizatorzy transportu zbiorowego (w tym m.in. gminy) mogą ubiegać się o dofinansowanie uruchamianych przewozów autobusowych nie będących komunikacją miejską²⁶⁾. Z tej możliwości skorzystały gminy Pruszcz i Świekatowo, które na swoim obszarze uruchomiły bezpłatne gminne przewozy autobusowe.

W gminie Pruszcz uruchomiono 12 linii, natomiast w gminie Świekatowo uruchomiono 6 linii autobusowych. Biorąc pod uwagę godziny funkcjonowania i liczbę wykonywanych kursów linie te głównie zaspokajają potrzeby wynikające z dowozu i odwozu uczniów ze szkół.

Uzupełnienie oferty transportu zbiorowego funkcjonującego na obszarze powiatu świeckiego stanowi komunikacja miejska, której organizatorem jest Burmistrz Miasta Świecia. Wg stanu na dzień 30 października 2020 r., komunikacja miejska obsługiwała tylko jedną jednostkę samorządu terytorialnego – miasto i gminę Świecie. Realizację przewozów – w wyniku zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą o publicznym transporcie drogowym – powierzono firmie MARKPOL Transport Krajowy i Zagraniczny Marek Rzeźnik.

Wg stanu na 30 października 2020 r., sieć połączeń świeckiej komunikacji miejskiej stanowiło 10 linii obejmujące dwie strefy:

- I – obejmującą teren miasta Świecia;
- II – obejmującą teren wiejski gminy Świecie.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej po-winny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien zapewniać również dojazd do regionalnego

²⁶⁾ Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1123, z 2020 r. poz. 875, 1565, 1747).

węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości leżących pomiędzy ośrodkiem gminnym, a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie przewozów powiatowych konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią oczekiwanej lokalnie oferty. Przewozy powiatowe będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia na obszarze powiatu świeckiego powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych, wykonywanych jedynie pomiędzy kilkoma miejscowościami powiatu;
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowości dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych.

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej po-winny być zorganizowane wszędzie tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe, przewozy organizowane samodzielnie przez gminy oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewniają dojazdu do określonych miejsc, w szczególności w zakresie dojazdu uczniów do szkół.

Powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Starostę – jako zadanie własne powiatu – powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom powiatu do centrów usług ponadgminnych, przy uwzględnieniu przedstawionych wyżej determinant.

Ważnym jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami powiatowymi. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłem integracyjnym w powiecie w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą używać samochodu osobowego, dojazd i powrót do miasta powiatowego w ciągu jednego dnia.

Biorąc pod uwagę istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze powiatowym (wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatu świeckiego), przyszła siatka połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabeli 18.

Tab. 18. Sieć powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej proponowanych w powiecie świeckim

Nr linii	Relacja
1	Świecie – Czaple – Pięcmorgi – Lipinki
2	Świecie – Drzycim – Lniano – Błądzim
3	Świecie – Laskowice – Osie – Łązek
4	Świecie – Poledno – Bukowiec – Świekatowo – Jania Góra
5	Świecie – Krąplewice – Gródek – Drzycim
6	Świecie – Budyń – Bukowiec – Świeci
7	Świecie – Poledno – Bukowiec – Świecie
8	Świecie – Gruczno – Parlin – Pruszcz – Serock
9	Świecie – Michale – Dragacz
10	Świecie – Warlubie – Nowe

11	Świecie – Osie – Miedzno
12	Świecie – Jeżewo – Osie
13	Świecie – Topolno – Luskowo – Świecie
14	Świecie – Laskowice – Lniano
15	Świecie – Drozdowo – Lniano
16	Świecie – Czaple – Jeżewo – Dąbrowa
17	Świecie – Biechowo – Gacki – Drzycim
18	Serock – Brzeźno – Topolno – Świecie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Świeciu.

Gminy Dragacz, Nowe i Warlubie w porozumieniu zamierzają uruchomić linie ponad-gminnych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku braku porozumienia lub innych trudności (np. finansowych) uniemożliwiających uruchomienie linii wymienionych w tabeli 19, zadanie to może zostać przejęte przez powiat świecki w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej.

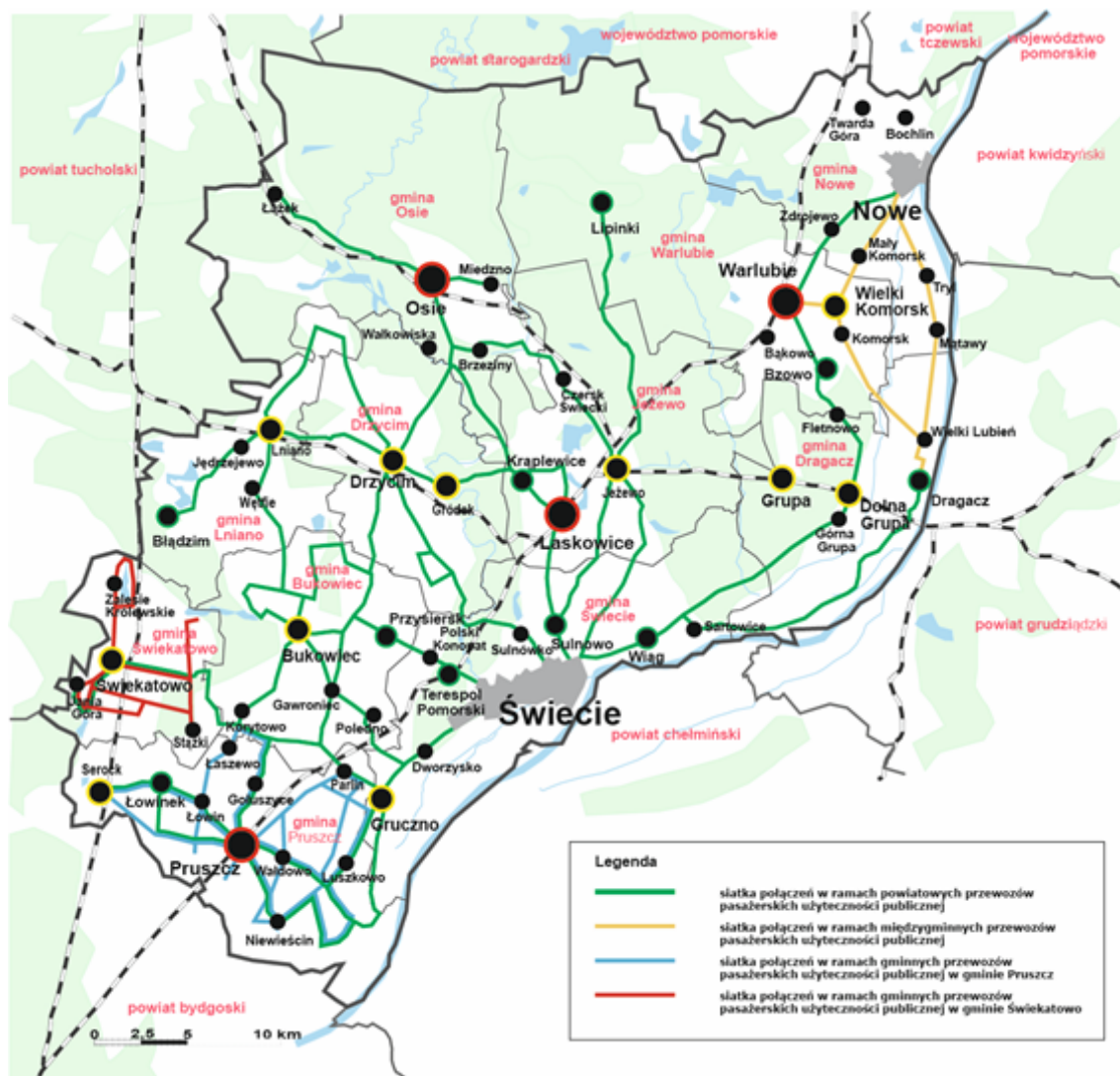
Graficznie sieć proponowanych połączeń powiatowych oraz międzygminnych przed-stawiona została na rysunku 19, a także w załączniku nr 1 do planu. Rysunek został uzupełniony o prezentację wewnątrzgminnych połączeń autobusowych organizowanych przez gminę Pruszcz oraz Świekatowo.

Tab. 19. Sieć ponadgminnych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej proponowanych w powiecie świeckim – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień

Nr linii	Relacja
25691 U	Nowe – Warlubie – Dragacz
25692 U	Nowe – Wielki Komórski – Dragacz
25693 U	Nowe Mątawy – Dragacz

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Świeciu.

W tabeli 20 przedstawiono proponowane liczby kursów powiatowej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej. Relacje tras oraz liczba kursów realizowanych w poszczególne dni tygodnia odpowiada obecnej ofercie połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej.



Rys. 19. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 20. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej

Linia	Relacja trasy	Liczba kursów		
		powszedni	sobota	niedziela
1	Świecie – Czaple – Pięcmorgi – Lipinki	6	-	-
2	Świecie – Drzycim – Lniano – Błądzim	8	-	-
3	Świecie – Laskowice – Osie – Łązek	8	-	-
4	Świecie – Poledno – Bukowiec – Świekatowo – Jania Góra	4/8*	-	-
5	Świecie – Krąplewice – Gródek – Drzycim	12	12	12
6	Świecie – Budyń – Bukowiec – Świecie	3	-	-
7	Świecie – Poledno – Bukowiec – Świecie	2	-	-
8	Świecie – Gruczno – Parlin – Pruszcz – Serock	8	-	-
9	Świecie – Michale – Dragacz	8	-	-
10	Świecie – Warlubie – Nowe	8	-	-
11	Świecie – Osie – Miedzno	6	-	-
12	Świecie – Jezewo – Osie	6	-	-
13	Świecie – Topolno – Luskowo – Świecie	4	-	-
14	Świecie – Laskowice – Lniano	6/8**	-	-
15	Świecie – Drozdowo – Lniano	8	-	-
16	Świecie – Czaple – Jezewo – Dąbrowa	10	-	-

17	Świecie – Biechowo – Gacki – Drzycim	4	-	-
18	Serock – Brzeźno – Topolno – Świecie	8	-	-

* 4 kursy do Jania Góra, 8 kursów do Bukowiec.

** 6 kursów do Lniano, 8 kursów do Krąplewice.

Źródło: opracowanie własne.

Zakłada się, że dodatkowo, niezbędne przewozy o charakterze użyteczności publicznej na obszarach poszczególnych gmin, będą organizowane przez powiat świecki we współpracy z zainteresowaną gminą (i przy jej partycypacji finansowej) albo że będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie lub jako przewozy komercyjne.

Podjęcie decyzji o ewentualnym uruchomieniu nowych połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej wymaga przeprowadzenia, w porozumieniu z zainteresowaną gminą, badań rzeczywistych potrzeb pasażerów. Badania takie mogą zachęcić przewoźników komercyjnych do uruchomienia kursów oczekiwanych przez pasażerów w takim zakresie, że interwencja powiatu nie będzie już wymagana. Nie wyklucza się także sytuacji braku lub znikomego zainteresowania mieszkańców takimi połączeniami w niedziele i święta – musi ona jednak zostać potwierdzona stosownymi badaniami.

Zaleca się uruchomienie nowych przewozów powiatowych nawet przy początkowo minimalnym zainteresowaniu mieszkańców. Publiczny transport zbiorowy obsługujący gminy pozbawione obecnie obsługi w soboty, niedziele i święta, może wpłynąć na zwiększenie ich atrakcyjności turystycznej i – w rezultacie – na zwiększenie liczby miejsc pracy i wzrost dochodów mieszkańców. Wszelkie decyzje o uruchomieniu połączeń powinny być konsultowane z władzami gmin. Dopuszcza się wspólne finansowanie takich linii – w celu zwiększenia ich dostępności dla mieszkańców.

Władze powiatu powinny ponadto współpracować z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najwyższego stopnia zaspokojenia potrzeb mieszkańców powiatu, nie tylko w podróży międzypowiatowych, ale i w podróży wewnątrz powiatu, realizowanych z wykorzystaniem linii komunikacyjnych planowanych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Komunikacja publiczna w granicach powiatu świeckiego będzie wymagała ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku ze względu na wymaganą aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Świeckiego.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru) oraz godziwe warunki oczekiwania. Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

W tabeli 21 przedstawiono: węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i ko-lej) wskazane w planie transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu świeckiego.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania, węzły i punkty przesiadkowe – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, mniejsza także nacisk społeczny na

zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

Tab. 21. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu świeckiego

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R/ B&R/ K&R	Możliwość zakupu biletu
Świecie dworzec autobusowy	Podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy	międzywojewódzki autobusowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny dalekobieżny indywidualny	40 miejsc	infokioski, schematy, rozkłady, wizualna i głosowa	parkingi miejskie/ 20 stan./ 4 poj.	tak
Laskowice Pomorskie	Podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	30 miejsc	infokioski, schematy, rozkłady, wizualna i głosowa	10 poj. 20 stan. 2 poj.	tak
Terespol Pomorski PKP	Podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	20 miejsc	schematy, rozkłady, wizualna i głosowa	10 poj. 20 stan. 3 poj.	tak
Warlubie	Podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	10 miejsc	schematy, rozkłady	5 poj. 10 stan. 3 poj.	tak
Pruszcz	Przystanek przesiadkowy zintegrowany	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	20 miejsc	schematy, rozkłady	15 poj. 20 stan. 2 poj.	tak/ nie
Świekatowo	Przystanek przesiadkowy zintegrowany	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	15 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Drzycim	Przystanek przesiadkowy	wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny, komercyjny regionalny indywidualny	5 miejsc	schematy, rozkłady	opcja 5 stan. 1 poj.	nie
Nowe	Przystanek przesiadkowy	wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	5 miejsc	schematy, rozkłady	parkingi miejskie 10 stan. 1 poj.	nie
Osie	Przystanek przesiadkowy	powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	5 miejsc	schematy, rozkłady	opcja 10 stan. 1 poj.	nie
Lniano	Przystanek przesiadkowy	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	5 miejsc	schematy, rozkłady	10 stan. 10 stan. 1 poj.	nie

Serock	Przystanek przesiadkowy	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	5 miejsc	schematy, rozkłady	opcja 10 stan. 1 poj.	nie
--------	-------------------------	---	----------	-----------------------	-----------------------------	-----

Źródło: opracowanie własne.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych, zgodne z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiata luba zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu;
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości minimum 6 m, odpowiadającej odległości po-między pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu;
- zatoka przystankowa, umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów jednocześnie – jeśli ich natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m z każdej strony i szerokości 1,5 m – z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (LED lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki, regularnie opróżniany.

Wszystkie wymienione węzły i przystanki powinny być oświetlone (wraz z dojściami do nich oraz parkingami). Informacja przystankowa powinna zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, stosowane rozwiązania taryfowe, niezbędne regulaminy oraz schematy połączeń. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób zapobiegający aktom wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzone zintegrowane węzły przesiadkowe posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 200 m.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowe-go, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 5 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych realizowane jest z trzech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, a trzecim źródłem finansowania są dotacje ze środków pomocowych krajowych i Unii Europejskiej. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego, o ile występuje);
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Obecnie od początku 2020 r. powiat świecki, jako jednostka samorządu terytorialnego, finansuje przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych z dofinansowaniem z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Przewóz osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowany jest także przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2021 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych (przepis od kilku lat przedłużany na kolejny rok budżetowy).

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich komunikacji miejskiej w mieście Świecie oraz w gminach Pruszczu i Świekatowo, a także w formie dowozu dzieci do szkół.

Finansowanie przewozów użyteczności publicznej z dopłatami z Funduszu wymaga udziału własnego organizatora – jednostki samorządu terytorialnego – w wysokości co najmniej 10% deficytu linii powiększonego o rozsądny zysk operatora.

Z powodu konkurencji samochodów osobowych, a obecnie także sytuacji epidemiologicznej, coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne pozostawiając jedynie kursy o większych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego stawała się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne staje się, dla utrzymania połączeń, organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez gminy i powiaty z rekompensatą dla operatora wypłacaną z budżetów samorządów lokalnych. Przekazywanie rekompensaty jest obecnie wspomagane dopłatami z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o które samorządy występują.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego częściowo finansowanego przez samorząd jest elementem ich polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać straty przychodów wynikłe z wprowadzonych ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiologiczną;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów pomocowych krajowych i unijnych.

Źródłem finansowania inwestycji taborowych i im towarzyszących w infrastrukturę zasilania może być także program pomocowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pn. „Zielony transport publiczny”, którego faza I jest właśnie uruchomiona. Celem tego programu jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza po-przez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie. Nabór wniosków w ramach Fazy I odbywał się będzie w okresie od 4.01.2021 r. do 15.12.2021 r., a jej budżet w zakresie pomocy bezzwrotnej to 1,3 mld zł. Program będzie kontynuowany także w latach 2022 i 2023.

Wsparcie może być udzielone na zakup/leasing m.in. nowych autobusów elektrycznych, w tym z ogniwami paliwowymi, wraz ze szkoleniem kierowców i mechaników. Wsparcie może być także udzielone na dofinansowanie modernizacji lub budowy infra-struktury zasilającej pojazdy elektryczne oraz budowy stacji tankowania wodoru, z za-strzeżeniem, że będzie ona wykorzystywana wyłącznie do obsługi transportu publicznego.

Dofinansowanie w ramach Fazy I może być udzielone do wysokości 80% kosztów kwalifikowanych zakupu autobusów elektrycznych i do wysokości 90% kosztów kwalifikowanych zakupu autobusów z wodorowymi ogniwami paliwowymi, a także do 50% kosztów modernizacji/budowy sieci i infrastruktury zasilającej oraz stacji tankowania wodoru (z limitem na nią maksymalnie 3,0 mln zł dofinansowania). Wsparcie może być tak-że udzielone w postaci uzupełniającej pożyczki do wysokości 100% kosztów kwalifikowanych.

W kolejnych okresach dofinansowanie do zakupu autobusów elektrycznych i trolej-busów będzie się zmniejszać do poziomu 70 i 60% kosztów kwalifikowanych.

Okres trwałości wyznaczono na 5 lat.

Miasto Świecie, analogicznie jak inne miasta z komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Wyłoniony w wyniku przetargu publicznego operator otrzymuje dotację, która stanowi różnicę pomiędzy iloczynem liczby wykonanych wozokilometrów i stawki za wozokilometr zaproponowanej w przetargu, a sumą wpływów z biletów (określaną na podstawie miesięcznych zestawień sprzedaży). W 2019 r. wydatki gminy Świecie na funkcjonowanie komunikacji miejskiej wyniosły 901,1 tys. zł.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie świeckim będzie polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu, ze wsparciem zainteresowanych gmin – z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu, ze wsparciem zainteresowanych gmin – z tytułu wykonywania przewozów generujących dochody, wraz z powyższymi elementami rekompensaty, niższe niż po-noszone koszty;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;

- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną przez organizatora zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządu powiatowego, dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, środki budżetowe gmin, w tym w ramach wsparcia finansowego organizatora, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Planowany zakres finansowania powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej przez Powiat Świecki w 2021 r. przedstawiono w tabeli 22.

Tab. 22. Charakterystyka finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez Powiat Świecki w 2021r.

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość
Roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	1 195,3
Liczba zatrzymań na przystankach	[tys.]	753,6
Planowany deficyt na liniach	[tys. zł]	4 217,8
Planowana dopłata z Funduszu	[tys. zł]	3 586,0
Planowany udział Powiatu w deficycie	[tys. zł]	631,8

Źródło: opracowanie własne.

Zaproponowane połączenia będą współfinansowane przez powiat świecki oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję komunikacji gminnej.

Umowy z operatorami zawarte będą w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Za pośrednictwem organizatora operator będzie otrzymywał do-płaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia jego przychodów w związku z honorowa-niem ulg ustawowych.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach powiatowych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące auto-busy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki

dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu świeckiego wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

W mniejszych miastach i gminach wiejskich, udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%. Zrealizowane do tej pory dla powiatu świeckiego i poszczególnych gmin opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2022 r. rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny będzie obsługa całego obszaru powiatu z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, częstotliwości, niskiego kosztu – zarówno w skali sieci komunikacyjnej całego powiatu świeckiego, jak i w przekroju poszczególnych gmin.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatu dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.6 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejściowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz, przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedoświadczającym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi świeckiej komunikacji powiatowej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełno-sprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

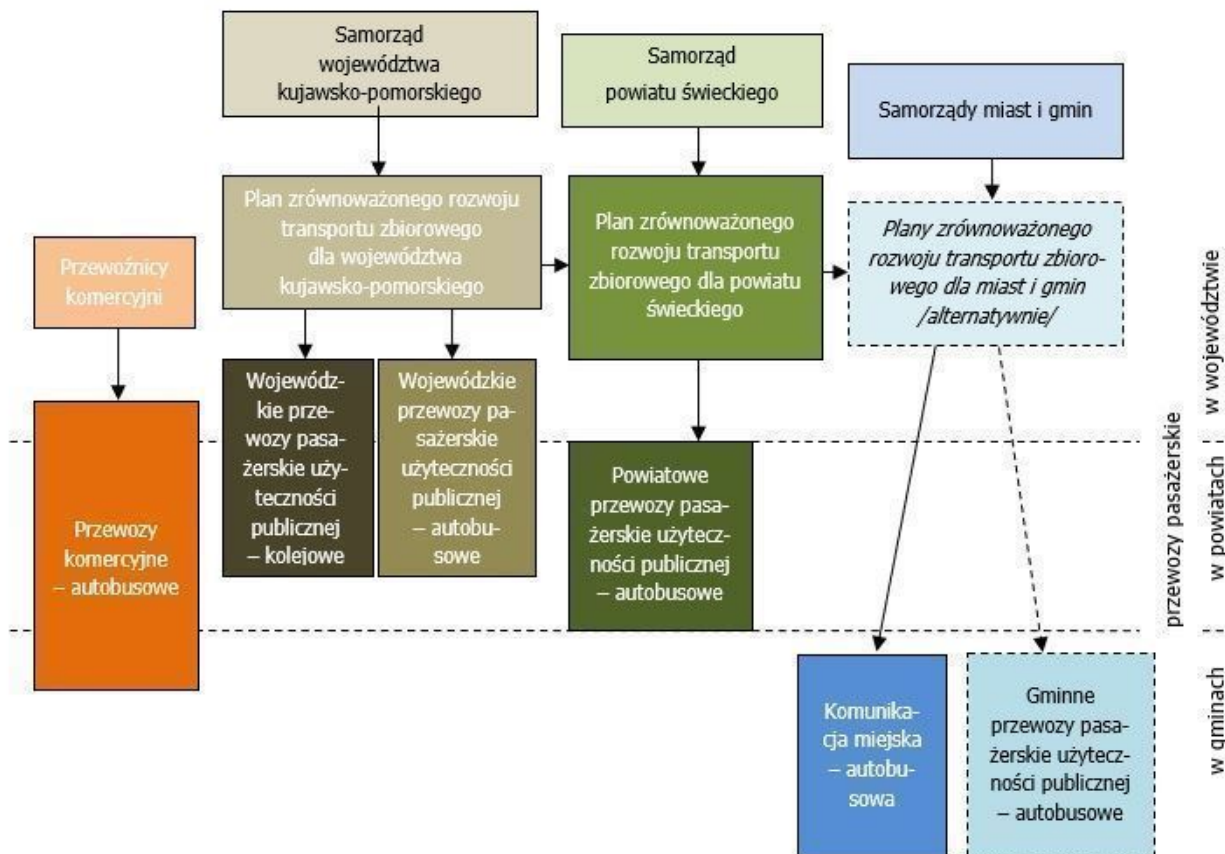
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojazdu pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej;
- umieszczanie na przystanku jego nazwy oraz numeru telefonu do organizatora przewozów kodem Braille'a;
- stosowanie na krawędzi przystanku płyt z wyżłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 20.



Rys. 20. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie świeckim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym powiat świecki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Powiatowe przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice powiatu. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta.

Poza powiatowymi przewozami pasażerskimi na obszarze powiatu świeckiego funkcjonuje również komunikacja miejska organizowana przez Burmistrza Miasta Świecia, którego zadania wykonuje Wydział Rolnictwa, Ochrony Środowiska i Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego. Wg stanu na dzień 25 listopada 2020 r. operatorem realizującym przewozy jest MARKPOL Transport Krajowy i Zagraniczny Marek Rzeźnik.

Podział zadań dotyczących komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy jej organizatorem a operatorem w powiatowych przewozach pasażerskich może być następujący:

A. Zadania organizatora:

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz ustalanie zmian w planowanej sieci komunikacyjnej.
2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera.
4. Określanie zasad korzystania z przystanków zarządzanych przez organizatora – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
5. Wybór operatora (operatorów) i kontraktowanie usług przewozowych.
6. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów.
7. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, w szczególności zgodności rozkładu jazdy autobusów ze stanem faktycznym.
8. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – wg zasad ustalonych w umowach.
9. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

B. Zadania operatora:

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatora, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.
4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Organami Powiatu są: Rada Powiatu i Zarząd Powiatu. Zadania Rady i Zarządu Powiatu określa Statut Powiatu Świeckiego²⁷⁾. Organem wykonawczym powiatu jest Zarząd Powiatu, a jednostką, za pomocą której Zarząd Powiatu wykonuje swoje zadania, jest Starostwo Powiatowe. Komórką organizacyjną właściwą w zakresie transportu jest Wydział Bezpieczeństwa i Transportu Publicznego.

Starostwo Powiatowe może w okresie planistycznym wyodrębnić Zarząd Transportu Publicznego, co najmniej w randze wydziału starostwa, który skoncentruje całość zadań związanych z organizowaniem i zarządzaniem transportem publicznym w powiecie wraz ze współpracą z poszczególnymi gminami.

W okresie objętym planem dopuszcza się wprowadzenie zewnętrznych operatorów (operatora) na linie komunikacyjne, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Powiatu Świeckiego, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, aby były one o zróżnicowanej rentowności, funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe i zapewniały zintegrowaną taryfowo obsługę tras obsługiwanych wspólnie kilkoma liniami.

Władze powiatu mogą rozważyć powierzenie (wykonawczo) organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu, wyspecjalizowanej jednostce budżetowej, która wykonywałaby wówczas wszelkie czynności w celu zorganizowania przewozów w zakresie oczekiwanym przez Powiat Świecki.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

²⁷⁾ Statut Powiatu Świeckiego uchwalony Uchwałą Rady Powiatu Świeckiego nr IV/31/2003 z dnia 29 stycznia 2003 r. ze zm.

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych pozwalających na szybką i wy-godną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym, a lokalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów trans-portu publicznego.

W województwie kujawsko-pomorskim planuje się, że transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej. Integracja może dotyczyć w szczególności koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

Gdy organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego wprowadzi do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane, zaleca się aby do tej inte-gracji przystąpił także Starosta Powiatu Świeckiego jako organizator powiatowych prze-wozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych. W powiecie świeckim do integracji różnych form transportu publicznego powinno przystąpić także w większym zakresie mia-sto i gmina Świecie.

Integracja transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węzle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu świeckiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących trans-port zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednio i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy, miejski i gmin-ny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem ta-kich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do auto-busu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Zakres integracji transportu publicznego w powiecie świeckim determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpi także miasto Świecie – organizator komunikacji miejskiej oraz – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

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

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat świecki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie dążył do tego aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu były jak najwyższe, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 23.

Tab. 23. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> -zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów -docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 300 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> -wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską Świecia -obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 300 mieszkańców -praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami -utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych -dostosowanie godzin odjazdu i przyjazdu środków transportowych do typowych godzin pracy i nauki
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> -dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym -utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² -stosowanie taboru co najmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej -zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące -systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach -wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> -wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków -wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów -wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie -kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> -zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 25 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej -wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów okresowych -uruchomienie automatycznego systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez Internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych -dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> -stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych -wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej -uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99%

	<ul style="list-style-type: none"> -sukcesywna odnowa taboru autobusowego -bieżące informowanie potencjalnych pasażerów o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu, np. poprzez informacje publikowane w Internecie, poprzez aplikację mobilną, czy też powiadomienia SMS
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> -utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej -koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej -wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego -zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> -udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% -udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% -wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> -zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy -osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> -systematyczna wymiana najstarszego taboru -uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat -dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu -uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych -uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej -dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizator przewozów dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania standardów.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2017 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym.

W związku z powyższym, zaleca się, aby docelowy system informacji dla pasażerów obejmował:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat;
- uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
- przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
- z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
- z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
- z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
- w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiającą dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i poprzez strony oraz aplikacje mobilne, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Dla uatrakcyjnienia powiatu świeckiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione również w językach obcych, a co najmniej w języku angielskim.

W głównych węzłach integracyjnych w Świeciu i Laskowicach Pomorskich, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej i być wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny się znajdować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie.

Informacje zamieszczone zarówno na stronach internetowych, jak i w infokioskach, muszą docelowo obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na danym obszarze.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego, miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych na bezpłatnej licencji.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie świeckim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Zrównoważony rozwój jest to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat świecki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatu.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój obszarów, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi też znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów, co jest szczególnie ważne w obszarach chronionych zasobów przyrody obejmujących większość powiatu świeckiego.

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowe-go w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin oraz hałasu i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w powiecie.

Powiat świecki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, a jednocześnie odpowiadająca realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Obecna podaż usług transportu publicznego jest już bardzo nie-wielka, skutkiem czego jest postępujący spadek jego atrakcyjności na rzecz samochodów osobowych i postępujący wzrost kongestii drogowej. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Należy przy tym zauważyć, że od czasu uchwalenia pierwszej wersji niniejszego planu transportowego sytuacja publicznego transportu zbiorowego uległa poprawie w związku z pojawieniem się nowych linii powiatowych. Niemniej jednak osiągnięcie pożądanego standardu przewozów wymaga jeszcze dużej ilości wysiłku i środków finansowych.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego;
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie świeckim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze;
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- dostęp do infrastruktury transportowej;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego;
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem

zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiecie świeckim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie świeckim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego takich jak zbyt niska dostępność komunikacyjna, niedostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb pasażerów, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie oraz z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacja barier dojścia, budowa systemów parkingowych P&R, B&R i K&R oraz peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych, a także emitującego mniej spalin i hałasu;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Interwencja powiatu poprzez uruchomienie połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej w 2019 r. wyhamowała proces systematycznej likwidacji połączeń, zmniejszający dostępność komunikacyjną dla mieszkańców. Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje większość miejscowości w powiecie i wymaga jedynie niewielkich korekt oraz rozszerzenia o mniejsze miejscowości, a także o kursy w dni wolne od pracy, w których przewoźnicy komercyjni wycofali ofertę przewozową. W perspektywie utraty prawa przewoźników do refundacji strat wynikających z udzielanych ulg ustawowych po 31 grudnia 2021 r., skutkującej faktyczną utratą rentowności części linii, istnieje uzasadniona obawa następowania dalszej szybkiej likwidacji połączeń o mniejszych potokach pasażerskich. Interwencja powiatu powinna więc docelowo obejmować wszystkie linie określone w p. 4 planu – w zakresie co najmniej zapewnienia minimalnej dostępności komunikacyjnej oraz informacji dla pasażerów.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji

systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowane-go wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania zaleca się następujące rozwiązania w kształtowaniu oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.

3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.

4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele społeczne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg społecznych będą do-płaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.

5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.

7. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, wskazane jest prowadzenie bieżących badań popytu na podstawie danych wpływających z punktów sprzedaży biletów i z urządzeń rejestrujących przejazdy.

8. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- wystąpienia innych zdarzeń o charakterze siły wyższej, np. epidemii;
- brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego;
- legislacyjne dotyczące np. zamówień publicznych, zasad finansowania, przepisów podatkowych;
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego w powiecie, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat świecki w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu transportowego dla powiatu świeckiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 24 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 24. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu świeckiego

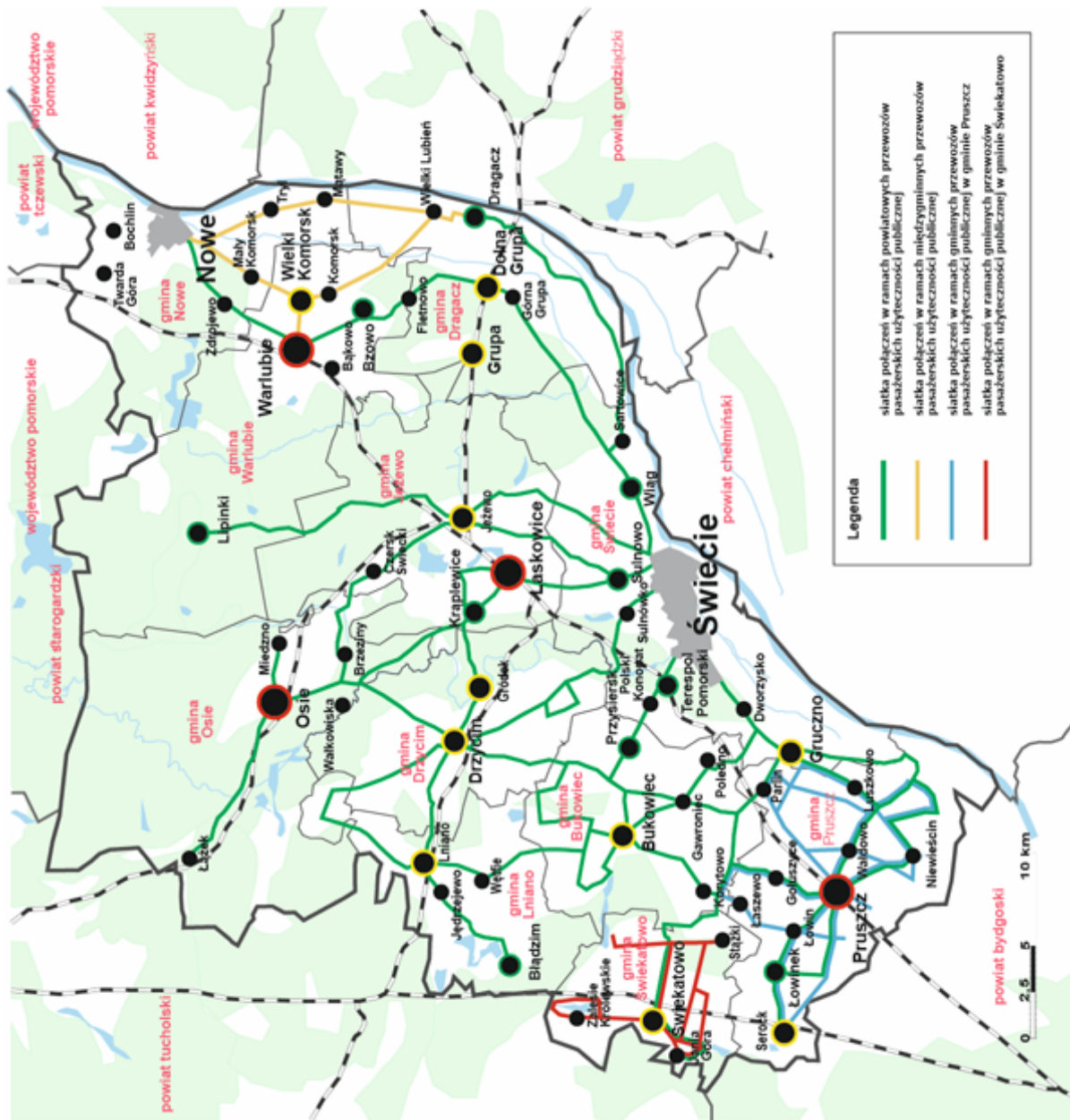
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	-stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach -liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych -liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim -udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu -liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i

	<p>wyposażonych w miejsca siedzące</p> <ul style="list-style-type: none"> -stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia -relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego -liczba przystanków na 1 km²
Ochrona środowiska	<ul style="list-style-type: none"> -struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin -udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	<ul style="list-style-type: none"> -liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat świecki -wskaznik odpłatności usług organizowanych przez powiat świecki: dofinansowanie / koszty ogółem [%] -średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej -liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> -liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski -stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów -liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> -relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej -liczba zintegrowanych systemów biletowych -dostępność, poprawność i szczegółowość informacji pasażerskiej publikowanej w Internecie oraz za pomocą aplikacji mobilnych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> -cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców -liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim



Załącznik nr 2

Raport z konsultacji społecznych

W trakcie konsultacji społecznych wpłynęły dwa wnioski zawierające pięć uwag. Dodatkowo, do Starostwa Powiatowego w Świeciu wpłynęła opinia Zarządu Wojewódzkiego Forum Związków Zawodowych, NSZZ Solidarność i Rady Powiatowej OPZZ w Świeciu.

Pierwszy z wniosków zawierał uwagi porządkujące i aktualizujące dokument – wszystkie zostały one uwzględnione.

Drugi wniosek dotyczył uwzględnienia w rozdziale 2.11. postulatu dotyczącego przywrócenia połączenia kolejowego Terespol Pomorski – Przechowo – Świecie. Wniosek ten nie został uwzględniony, gdyż w przywołanym rozdziale przeanalizowano i opisano treść planów zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla, którym są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”²⁸⁾ ;

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”²⁹⁾ ,

a żaden z powyższych dokumentów nie zakłada przywrócenia połączenia kolejowego we wskazanej relacji.

²⁸⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” ogłoszony w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r.

²⁹⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Kujawsko-pomorskiego uchwałą nr LIII/818/14 z dnia 29.09.2014 r.