

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA LATA 2015-2025
DLA POWIATU ŚWIECKIEGO**

Spis treści

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego
 - 1.1. Wizja transportu publicznego
 - 1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego
 - 1.3. Definicje i określenia
 - 1.4. Konsultacje społeczne
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego
 - 2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce
 - 2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim
 - 2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie świeckim
 - 2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu świeckiego
 - 2.5. Zagospodarowanie przestrzenne jednostek administracyjnych objętych planem
 - 2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu
 - 2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja
 - 2.8. Oświata i czynniki społeczne
 - 2.9. Czynniki gospodarcze
 - 2.10. Ochrona środowiska naturalnego
 - 2.11. Źródła ruchu
 - 2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
 - 3.1. Struktura podróży
 - 3.2. Prognoza popytu
 - 3.3. Prognoza podaży
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
 - 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci
 - 4.2. Charakterystyka planowanej sieci
 - 4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
7. Organizacja rynku przewozów
 - 7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji
 - 7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Załącznik nr 1. Raport z konsultacji społecznych

Załącznik nr 2. Część graficzna: rysunek sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim

Spis tabel

Spis rysunków

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie na lata 2015-2025 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 oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym 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 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;
- 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;

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

- 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. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. 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 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2012 poz. 1138 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe (Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
- „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego” (stan na dzień 10 marca 2015 r.);
- „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”;
- „Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020”;
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”;
- „Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020” (CCI 2014PL16M2OP002);
- „Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego w 2013 r.”
- „Program Ochrony Środowiska z planem gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”;
- „Program ochrony powietrza dla strefy kujawsko-pomorskiej ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM10 oraz poziomu docelowego dla arsenu oraz ze względu na ozon”;

- „Projekt Planu Działań Krótkoterminowych dla stref województwa kujawsko-pomorskiego ze względu na ryzyko wystąpienia przekroczenia wartości docelowych benzo(a)pirenu w powietrzu”;
- „Strategia Rozwoju Powiatu Świeckiego na lata 2014-2020”;
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Świeckiego na lata 2012-2015 z perspektywą do 2019”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w ramach powiatu świeckiego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju miasta Świecia i pozostałych gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie kujawsko-pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi 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;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Świeciu;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- 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 wytycznymi.

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:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „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;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

- **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;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **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;
- **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 potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **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 powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym². Ich celem było poinformowanie społeczności miasta Świecie i gmin obejmujących powiat świecki o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu

² Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

W dniu 2 czerwca 2015 r. wersję elektroniczną dokumentu przesłano do uzgodnienia wszystkim gminom objętym planem.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla powiatu świeckiego, została opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w dniu 2 czerwca 2015 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Świeciu, na stronach internetowych: bip.csw.pl i www.csw.pl oraz na stronach internetowych gmin wchodzących w skład powiatu świeckiego. Informację tę przesłano również lokalnym mediom.

Konsultacje społeczne trwały od 2 do 22 czerwca 2015 r. Tekst planu wyłożony został w tych dniach do publicznego wglądu w formie papierowej w Starostwie Powiatowym w Świeciu – w Wydziale Komunikacji i Dróg.

Aby ułatwić przesyłanie uwag, opracowano specjalny formularz opinii i uwag mieszkańców, który można było składać osobiście w siedzibie tej jednostki, przesłać na jej adres pocztą lub skierować drogą elektroniczną.

Większość uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego. Raport z konsultacji społecznych stanowi Załącznik nr 1 do planu transportowego.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi 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.

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. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągle ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu³. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%⁴, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj 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.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego

³ *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności...*, s. 9.

⁴ *Ibidem*, s. 13.

i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają 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.

Rozporządzenia 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, określa dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnięte będą 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, 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, wymieniono 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 określa, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z EFSI. 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 określą m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁵ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju

⁵ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

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 zdefiniowano 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 mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

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”).

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna 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 CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

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.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁶ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1, wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1.: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, a w nim – zwiększenie mobilności wahadłowej. W ramach celu szczegółowego nr 2 – budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji – zdefiniowano działanie 2.2.: wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazany kierunek działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmocnienie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych i powiatowych oraz w obszarach przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W „Krajowej Strategii...” przewiduje się, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne oraz – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁷, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

⁶ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

⁷ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkiem transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).
- Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:
 - zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
 - zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
 - optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
 - promocję ruchu pieszego i rowerowego;
 - wydzielenie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim

„Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”⁸ określiła cztery priorytety rozwoju województwa do 2020 r.:

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

W ramach realizacji priorytetu „modernizacji miast i wsi” wyodrębniono ośrodki koncentrujące funkcje powiatowe, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. W dokumencie tym wymieniono miasto Świecie i – jako ośrodek uzupełniający – miasto Nowe oraz obszary wiejskie o zróżnicowanym charakterze funkcjonalnym.

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 mają zapewnić swobodną dostępność do Bydgoszczy i Torunia – jako dużych rynków pracy i ośrodków usług.

Dla realizacji potrzeb określonych priorytetami zdefiniowano osiem celów strategicznych:

⁸ „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.

Cel strategiczny „gospodarka i miejsca pracy” wyznacza zadania istotne dla wszystkich priorytetów i jest dla województwa kujawsko-pomorskiego szczególnie ważny, z uwagi na jedną z wyższych w kraju stóp bezrobocia. Powiatu świeckiego dotyczą w szczególności kategorie interwencji: rozwój przestrzeni inwestycyjnych w terenach przywęzłowych, rozwój infrastruktury technicznej dla potrzeb rozwoju gospodarczego oraz rozwój turystyki.

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

Ponadto, zakłada się działania na rzecz:

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

Ważnymi elementami zwiększenia dostępności będą także planowane w Strategii: budowa kolejowej platformy przeładunkowej w Laskowicach Pomorskich i modernizacja drogi powiatowej Tuchola – Tleń. W zakresie transportu publicznego istotne znaczenie będzie miało natomiast wdrożenie przez samorząd 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 dotarcie 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 zdefiniowano także obszary strategicznej interwencji w województwie, do których w szczególności sposób będzie adresowana polityka regionalna. Takimi wyznaczonymi obszarami są:

- Bory Tucholskie – strefa wykorzystania potencjałów endogenicznych północno-zachodniej części województwa – z predyspozycjami do rozwoju gospodarki leśnej i rozwoju turystyki;
- ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej – obejmująca m.in. rejon Wysoczyzny Świeckiej;
- wzrost zatrudnienia – powiaty poza ścisłym centrum województwa, w tym powiat świecki;
- polityka miejska i rewitalizacja miast – dotyczy także miast Świecie i Nowe;
- zagospodarowanie Dolnej Wisły i nowy stopień wodny.

W Strategii planuje się 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 (projekt tego dokumentu jest obecnie poddawany konsultacjom społecznym).

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

Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego, opracowane przez Biuro Programowania Rozwoju Województwa, zakładają realizowanie polityki regionalnej na czterech poziomach: wojewódzkim (Bydgoszcz, Toruń i ich obszary funkcjonalne), regionalnym i subregionalnym (Włocławek, Grudziądz i Inowrocław z ich obszarami funkcjonalnymi), ponadlokalnym (powiatowym – obejmującym miasta powiatowe i ich obszary funkcjonalne) oraz lokalnym – w ramach idei rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność lokalną.

Zakłada się, że poziom regionalny będzie obejmował obszar funkcjonalny dla wymienionych miast, tj. obszar odpowiedniego powiatu oraz tych gmin poza granicami powiatu, które są z miastem powiązane funkcjonalnie. Polityka regionalna realizowana będzie w ramach ZIT Regionalnego lub Subregionalnego – opracowanego analogicznie jak ZIT dla poziomu wojewódzkiego.

Przyjmuje się, że poziom ponadlokalny będzie obejmował jeden powiat ziemski. Obszar Lokalnej Aktywności, służący trwałym rozwiązaniom zidentyfikowanych problemów lokalnych, może obejmować rejon wykraczający poza granice jednego powiatu. Na każdym poziomie polityka regionalna realizowana będzie w oparciu o opracowane strategie ZIT lub strategie rozwoju, spójne ze strategią rozwoju województwa oraz z krajowymi i wspólnotowymi dokumentami strategicznymi i programowymi.

Elementem polityki regionalnej w województwie będzie Fundusz Wsparcia, który ma za zadanie wspieranie procesu eliminowania różnic pomiędzy miastami a gminami województwa oraz polityka miejska – a zwłaszcza realizowana przez samorząd województwa polityka innowacyjnego rozwoju miast, polityka rewitalizacji, polityka metropolitalna oraz polityka rozwoju obszarów wiejskich. Założenia przewidują także podpisywanie Kontraktów Regionalnych.

Narzędziem implementacji przyjętej strategii jest Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Program koncentruje się na wyznaczonych obszarach strategicznej interwencji (OSI) – w województwie kujawsko-pomorskim wyznaczono następujące OSI:

- aglomeracja Bydgoszczy i Torunia;
- zagospodarowanie Dolnej Wisły i nowy stopień wodny;
- Kujawy – wyspecjalizowana strefa gospodarcza dla rolnictwa;
- Bory Tucholskie – strefa wykorzystywania potencjałów endogenicznych północno-zachodniej części województwa;
- ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej;
- wzrost zatrudnienia;
- przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa;
- polityka miejska i rewitalizacja miast;
- rozwój uzdrowisk.
- Polityka terytorialna realizowana będzie w latach 2014-2020 w dwunastu osiach priorytetowych, w tym:
 - osi priorytetowej 3 – efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie;
 - osi priorytetowej 5 – spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.

W ramach osi priorytetowej 3 określono w programie cel tematyczny 4: wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, a w nim priorytet inwestycyjny 4e: promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Celem szczegółowym w priorytecie inwestycyjnym 4e jest zwiększone wykorzystanie transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. Realizacja celu szczegółowego przyczyni się, poprzez zmianę schematów mobilności miejskiej, do mobilności bardziej zrównoważonej (zwiększy udział transportu publicznego i niezmotoryzowanego), do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz innych zanieczyszczeń powietrza, a co za tym idzie – do poprawy stanu środowiska naturalnego.

Wskaźnik rezultatu określono jako zwiększenie liczby przewozów pasażerów komunikacją miejską na 1 mieszkańca obszarów miejskich – z wartości bazowej 138,19 do wartości docelowej 148,02. W ramach tego priorytetu inwestycyjnego planowane jest wsparcie rozwoju systemów transportu zbiorowego, unowocześniania infrastruktury, integracji różnych form transportu, rozwój transportu szynowego lub z napędem alternatywnym oraz wsparcie tworzenia inteligentnych systemów transportowych, a także działań mających za zadanie ułatwienie podróży multimodalnych i zmniejszenie zatłoczenia miast (polityka parkingowa, buspasy, priorytety dla komunikacji publicznej, ograniczenie ruchu w centrach).

W ramach osi priorytetowej 5 zdefiniowano cel tematyczny 7: promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. W ramach tego celu tematycznego ujęto w programie operacyjnym następujące priorytety:

- 7b – zwiększenie mobilności regionalnej, poprzez łączenie węzłów drugo- i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;

- 7c – rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;
- 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

Celem szczegółowym priorytetu 7b jest zwiększona dostępność drogowa województwa. Realizacja tego priorytetu inwestycyjnego ma na celu poprawę dostępności wewnątrzregionalnej, a wsparciem będą objęte inwestycje głównie w drogi wojewódzkie.

Celem szczegółowym priorytetu 7c jest spowolnienie spadku korzystania z komunikacji publicznej przez mieszkańców obszarów pozamiejskich. Realizacja tego priorytetu uzupełni połączenia kolejowe w regionie oraz – poprzez zakup taboru autobusowego – zwiększy dostępność do usług przewozowych na obszarach o słabej dostępności do transportu kolejowego.

Celem szczegółowym priorytetu 7d jest zwiększona dostępność kolejowa regionu. Realizacja priorytetu przyczyni się do poprawy przepustowości na odcinkach linii kolejowych o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie świeckim

Strategia Rozwoju Powiatu Świeckiego na lata 2014-2020⁹ 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 z zakresu „infrastruktura”, zdefiniowano:

- 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 będą działania związane z synchronizacją rozkładów jazdy różnych przewoźników, w tym kolejowych. W ramach celu III przewiduje się poprawę dostępności obszarów powiatu do drogi ekspresowej S-5 oraz wspieranie planu utworzenia kolejowej stacji przeładunkowej na terenie powiatu.

⁹ *Strategia Rozwoju Powiatu Świeckiego na lata 2014-2020* przyjęta uchwałą Rady Powiatu Świeckiego nr XXXVI/224/14 z dnia 26.03.2014 r.

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 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 zaadoptowanych 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 do tej pory nie organizował transportu publicznego – zadania realizowane przez powiat w zakresie transportu ograniczały się do 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.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu świeckiego

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

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

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;

- 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;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
Gęstość zaludnienia	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojazdu do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 15.03.2015 r.

Na rysunku 1 zaprezentowano podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego, uwzględniający poszczególne powiaty i gminy z wyznaczonymi granicami aglomeracji.

Powiat świecki zajmuje powierzchnię 1 474 km² i 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 chełmińskimi, a od wschodu – z miastem Grudziądz i powiatem grudziądzkim.

Wschodnia część powiatu należy do makroregionu Doliny Dolnej Wisły, w którym można wyodrębnić mezoregiony: Doliny Kwidzińskiej, 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.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Kujawsko-Pomorskiego, sieć osadniczą w województwie kujawsko-pomorskim tworzy sześć obszarów o różnych uwarunkowaniach. Powiat świecki zaliczony został do dwóch obszarów: rejon doliny Wisły z miastami Świecie i Nowe zaliczono do obszaru centralnego, a pozostałą część powiatu – do obszaru północnego. Obszar centralny o dobrze rozwiniętej sieci miast posiada dobre skomunikowania drogowe, kolejowe i wodne – w rejonie tym znajduje się także większość dużych zakładów produkcyjnych województwa. Rejon doliny Wisły w powiecie świeckim predysponowany jest w planie także do rozwoju funkcji turystycznych, szczególnie o charakterze podmiejskim.



Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: www.kujawsko-pomorskie.eu, dostęp: 15.03.2015 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.

Na rysunku 2 przedstawiono podział powiatu świeckiego na gminy.



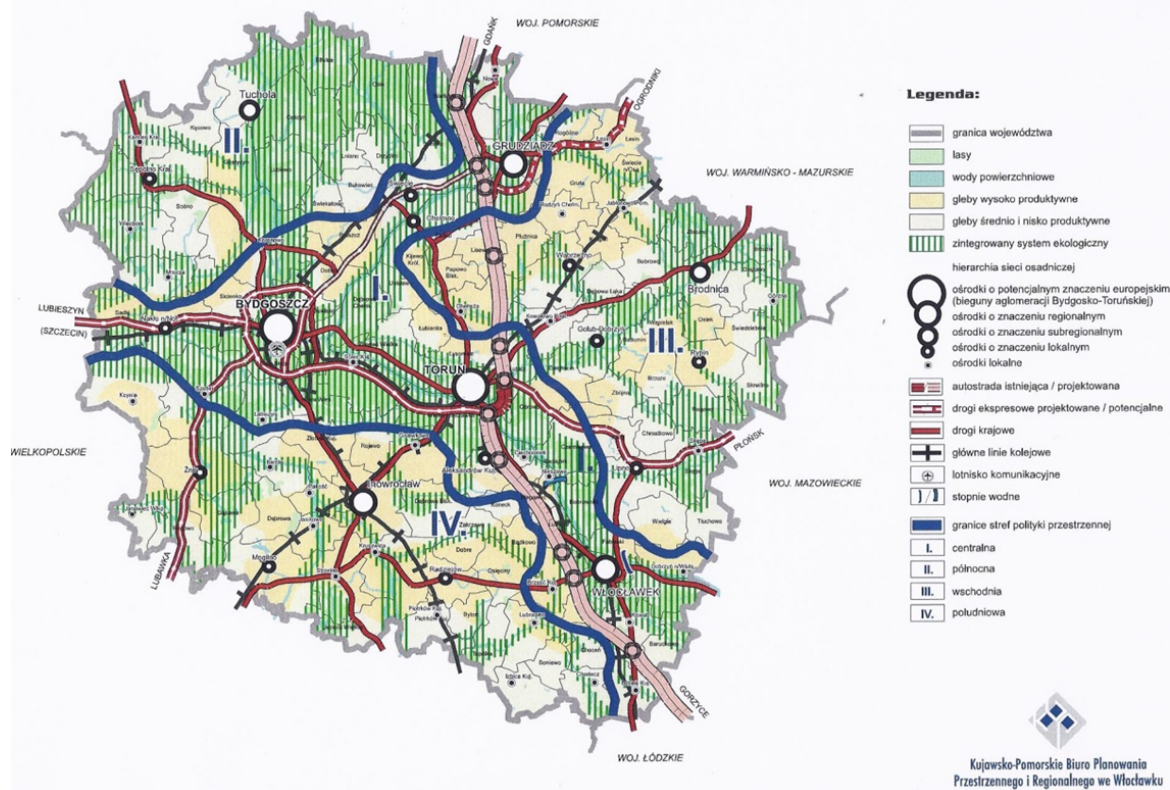
Rys. 2. Podział administracyjny powiatu świeckiego

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Świeckiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019.; s. 19.

W polityce przestrzennej województwa wyodrębniono cztery strefy, w tym dwie obejmujące powiat świecki. Miasto Świecie wraz z doliną Wisły zaliczone zostało do strefy centralnej – o wysokiej aktywności gospodarczej, a pozostała część powiatu do strefy północnej – predysponowanej do rozwoju gospodarki leśnej i użytkowania rekreacyjnego.

W sieci osadniczej wyróżniono w powiecie jeden ponadlokalny ośrodek równoważenia rozwoju – miasto Świecie oraz ośrodek lokalny – miasto Nowe. Układ osadniczy w województwie przedstawiono na rysunku 3.

Za kierunki rozwoju układu komunikacyjnego dla obszaru powiatu świeckiego uznano w planie zagospodarowania przestrzennego województwa budowę drogi klasy ekspresowej S-5: Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz oraz przebudowę dróg: Dolna Grupa – Grudziądz, drogi krajowej nr 1, a także dróg wojewódzkich nr 240 Chojnice – Świecie, nr 238 Osie – Warlubie, nr 239 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.



Rys. 3. Miejsce Świecia w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego*, rys. nr 14.

W skład powiatu świeckiego wchodzi jedenaście podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- miasto i gmina Świecie oraz miasto Nowe;
- gminy wiejskie: Bukowiec, Dragacz, Drzycim, Jeżewo, Lniano, Osie, Pruszcz, Świekatowo i Warlubie.

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

Wg danych GUS na 31.12.2013 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 99,8 tys., co oznacza gęstość zaludnienia 68 mieszkańców na km². Jest to gęstość zaludnienia znacznie niższa od średniej w województwie (116 mieszkańców/km²). Najmniej zaludnione są gminy w części północnej powiatu, a najbardziej – położone w dolinie rzeki Wisły. Powierzchnie gmin i miast powiatu świeckiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2.

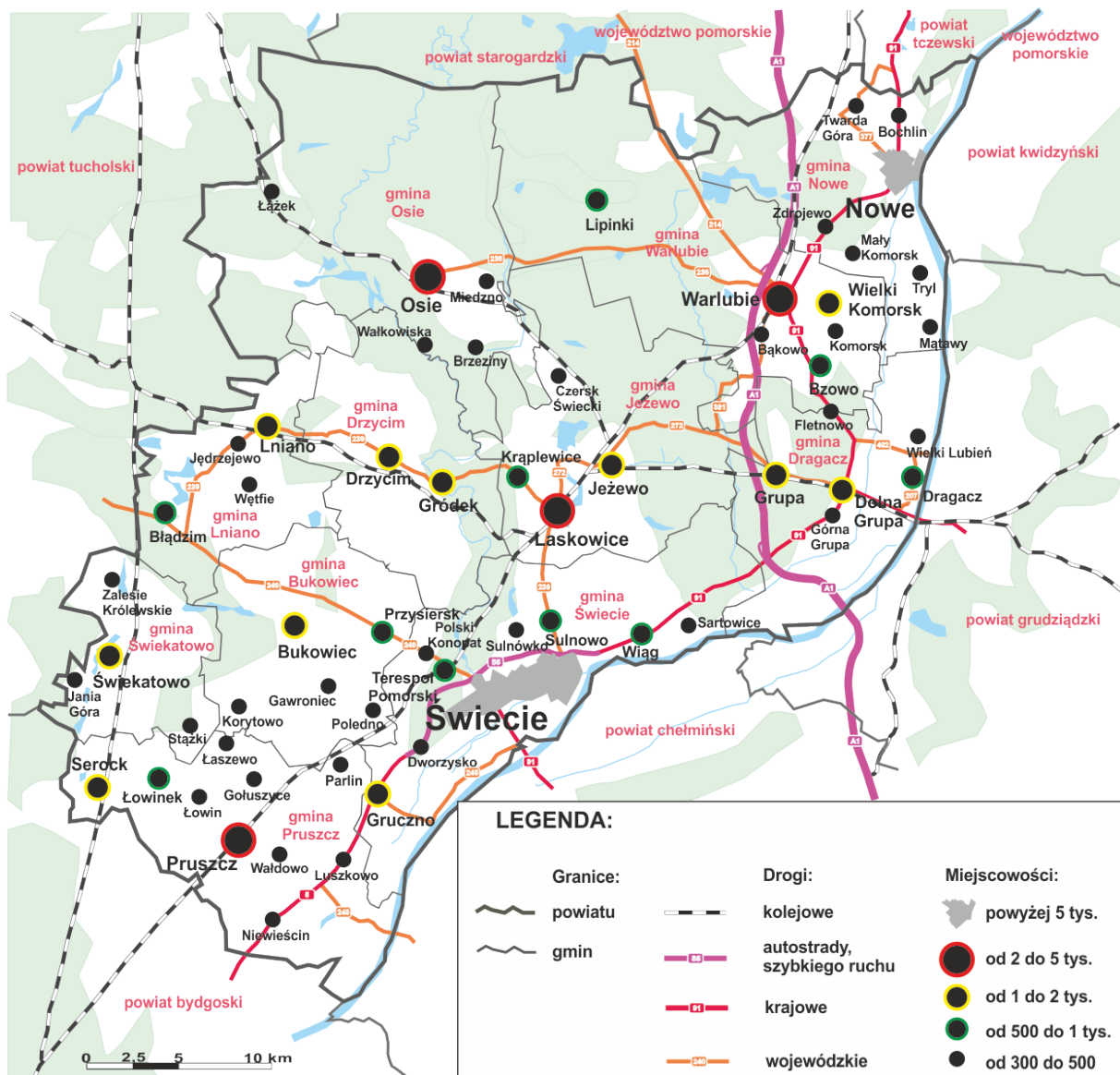
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2013 r.

Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [tys.]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości i/sołectw
1	Miasto i gmina Świecie	174,9	34,32	196	29/13
	- miasto	11,9	26,40	2 224	1/-
	- gmina	163,1	7,93	49	28/13
2	Miasto i Gmina Nowe	106,7	10,67	100	21/10
	- miasto	3,6	6,19	1 734	1/-
	- gmina	103,1	4,48	43	20/10
3	Gmina Bukowiec	111,0	5,19	47	19/13
4	Gmina Dragacz	111,8	7,17	64	17/12
5	Gmina Drzycim	108,4	5,03	46	20/11
6	Gmina Jeżewo	156,5	8,03	51	27/14
7	Gmina Lniano	88,4	4,23	48	24/11
8	Gmina Osie	209,0	5,44	26	31/11
9	Gmina Pruszcz	142,5	9,66	68	26/20
10	Gmina Świątkowo	63,8	3,53	55	9/9
11	Gmina Warlubie	201,1	6,56	33	39/9
Razem		1 474,2	99,84	68	260/133

Źródło: GUS, dostęp: 15.03.2015 r.

Na terenie powiatu świeckiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 45,9% oraz lasy – 35,4%.

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 120 minut.

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.

2.5. 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 2014 r., miasto Świecie zajmowało powierzchnię 11,87 km². Pod względem powierzchni wśród miast, Świecie zajmowało 475. miejsce w kraju. Miasto i gmina zajmowało łącznie powierzchnię 174,93 km². Największą część powierzchni miasta i gminy stanowiły użytki rolne – 61%, lasy zajmowały zaś 24% powierzchni.

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., liczba ludności miasta wynosiła 26 395 osób, a gęstość zaludnienia – 2 224 osoby na km². Ludność miasta i gminy Świecie wynosiła 34 324 osoby, przy gęstości zaludnienia 196 osób 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. 11%. 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 S.A. 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 S.A. 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 północy obwodnicą, będącą fragmentem drogi ekspresowej S-5.

W mieście funkcjonuje komunikacja miejska, realizowana przez PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o., na czterech liniach, łączących biurowiec Mondi z urzędem miasta i szpitalem. 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 kursy linii komunikacji miejskiej w Świeciu obsługują pobliskie miejscowości: Kozłowo, Dworzysko i Gruczno, położone na obszarze wiejskim gminy.

Na podobnych trasach kursują także, ale z mniejszą częstotliwością, minibusy przewoźnika prywatnego ES-BUS Sebastian Echler. Linie te nie obsługują dworca kolejowego w Terespolu Pomorskim.

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 S-5 a bocznica kolejową do zakładu Mondi oraz Vistula Park II – położony w rejonie miejscowości Sulnowo i Sulnówko. W miejscowości Sulnówko budowany jest także kompleks unieszkodliwiania odpadów. Lokalnie, na terenach wiejskich, wydobywane są pisaki i żwiry oraz surowce ceramiczne.

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.

Jezioro 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. Po zakończeniu budowy drogi ekspresowej S-5, obszar miasta i gminy będzie podłużnie nią przedzielony.

Południową i wschodnią część gminy zajmuje Nadwiślański Park Krajobrazowy.

W „Strategii Rozwoju Gminy Świecie na lata 2008-2017”, funkcjonującą komunikację miejską określono jako czynnik obojętny, a komunikację lokalną – jako umiarkowanie pozytywny dla dalszego rozwoju miasta.

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 2013 r., miasto Nowe zajmowało powierzchnię 3,57 km². Pod względem powierzchni wśród miast, Nowe zajmowało 746. miejsce w kraju. Miasto i gmina zajmowało łącznie powierzchnię 106,71 km². Największą część jego powierzchni stanowiły użytki rolne – 59%, zaś lasy zajmowały 26% powierzchni.

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., liczba ludności miasta wynosiła 6 190 osób, a gęstość zaludnienia – 1 734 osoby na km². Ludność miasta i gminy wynosiła 10 669 osób, przy gęstości zaludnienia 100 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 Klose. Pozostały obszar to zabudowa w większości jednorodzinna i ogródki działkowe. W rejonie tym, przy ul. Dworcowej – obok byłej boczniczy 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 Kultury.

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, Tryl, Mątawy, Mały Komorsk, Twarda Góra i Zdrojewo. W pobliżu miejscowości Morgi, przy drodze krajowej nr 91, zlokalizowane są zakłady mięsne.

Jeziora 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 Mątawie, przy granicy miasta Nowe, w obiekcie dawnej pompowni, zlokalizowane jest muzeum, stanowiące atrakcję turystyczną.

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

Dawna bocznicza 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”¹⁰ 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 oraz linią kolejową nr 131. Przez fragment gminy przebiega autostrada A1.

Gmina Bukowiec

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Bukowiec zajmował powierzchnię 111,00 km², z czego 77% stanowiły użytki rolne, a tylko 13% – lasy. Gmina podzielona jest na 13 sołectw.

Gmina jest słabo zaludniona, największe jednostki osadnicze to: Bukowiec (1,2 tys. osób) oraz Gawroniec i Przysiersk (mieszkańcy tych trzech miejscowości stanowią połowę populacji gminy). Bukowiec jest centralnym ośrodkiem gminnym, a funkcje wspomagające pełni Przysiersk. Względnie dużymi miejscowościami są także Korytowo i Poledno.

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 zachowają 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 2014 r., obszar gminy Dragacz zajmował powierzchnię 111,8 km², z czego 53% stanowiły użytki rolne, a 32% to lasy. Gmina podzielona jest na 12 sołectw.

Największe miejscowości gminy, to: osiedle wojskowe Grupa Osiedle (ok. 2 tys. osób), Dolna Grupa (1,0 tys.) oraz Dragacz, Górna Grupa, Wielki Lubień i Fletnowo.

¹⁰ Strategia przyjęta uchwałą Rady Miejskiej w Nowem nr XXIX/178/12 z dnia 27.12.2012 r.

Obszar gminy w większości znajduje się w dolinie rzeki Wisły. Rejon intensywnej zabudowy 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 tereny wojskowe.

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

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 2014 r., obszar gminy Drzycim zajmował powierzchnię 108,4 km², z czego 50% stanowiły użytki rolne, a 33% – lasy. Gmina podzielona jest na 11 sołectw.

Gmina jest słabo zaludniona, jej największe miejscowości to Drzycim i Gródek (po 1,2 tys. mieszkańców). Miejscowość Drzycim pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej. Miejscowości te położone są przy lub w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 239.

Teren gminy stanowi lekko pofałdowana równina, z meandrującą doliną rzeki Wdy na wschodnim skraju gminy. Na terenie gminy znajdują się zaporę 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”¹¹ 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 wojewódzką nr 239. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 208.

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

¹¹ Aktualizacja z dn. 22.05.2012 r. – na podstawie Uchwały nr XIV/82/2012 Rady Gminy Drzycim.

Gmina Jeżewo

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Jeżewo zajmował powierzchnię 156,5 km², z czego 55% stanowiły lasy a 35% – użytki rolne. Gmina podzielona jest na 14 sołectw.

Gmina jest słabo zaludniona. Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są Laskowice Pomorskie (2,6 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 Mątawy, lokalnie wykorzystywanej dla produkcji zielonej energii, a w enklawie leśnej – z niewielkimi jeziorami w miejscowości – rozwija się zabudowa rekreacyjno-letniskowa.

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.

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

W miejscowości Białe Błota, wśród lasów, zlokalizowane jest gminne składowisko odpadów, z kompostownią.

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 stanowią drogi wojewódzkie nr 239 i 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 2014 r., obszar gminy Lniano zajmował powierzchnię 88,4 km², z czego 62% stanowiły użytki rolne, a 26% – lasy. Gmina podzielona jest na 11 sołectw.

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

W ośrodku gminnym Lniano funkcjonują zakłady przetwórstwa mięsnego Viola, a w miejscowościach Ostrowite i Lnianek zlokalizowane są składowiska odpadów.

Okolice jezior w południowej części gminy to obszar chronionego krajobrazu, a północna 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, wystarczającą 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 stanowią drogi wojewódzkie nr 239 i 240, które przebiegają tranzytowo przez gminę. Skomunikowanie południowych fragmentów gminy z Bydgoszczą gminy 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 2014 r., obszar gminy Osie zajmował powierzchnię 209,0 km², z czego 73% stanowiły lasy, a tylko 14% – użytki rolne. 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 (liczące 2,9 tys. mieszkańców, co stanowi ponad połowę mieszkańców gminy). Znaczącymi pod względem zaludnienia miejscowościami są także: Łążek, 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 zaporę 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 główną podstawę rozwoju gminy.

W ośrodku gminnym Osie funkcjonują trzy duże zakłady pracy: fabryka mebli KKK Otlewski, zakłady mięsne Gzella i RSP w Osiu.

W miejscowości Jaszcz znajduje się zespół dworsko-parkowy.

W miejscowości Osie eksploatowane jest, w końcowej fazie, gminne wysypisko odpadów.

Skomunikowanie gminy ze Świeciem, poprzez drogę krajową nr 91, zapewnia droga wojewódzka nr 238, która kończy się w Osiu. Jest to jednak trasa okólna, o długości przekraczającej 50 km. Podstawowym skomunikowaniem gminy Osie ze Świeciem są drogi powiatowe (nr 1203C i 1213C), łączące gminę z drogą wojewódzką nr 239 (odległość Osie – Świecie wynosi wówczas około 25 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 2014 r., obszar gminy Pruszcz zajmował powierzchnię 142,5 km², z czego 87% stanowiły użytki rolne, a lasy jedynie 3%. Gmina podzielona jest na 20 sołectw – najwięcej w powiecie.

Największe miejscowości w gminie, to: ośrodek gminny Pruszcz (2,6 tys. mieszkańców) oraz Serock (1,4 tys.) – te dwie miejscowości obejmują około połowy mieszkańców gminy. Znaczącymi pod względem liczby mieszkańców miejscowościami są ponadto: Gołuszyce, 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 są składowiska odpadów: komunalne oraz przyjmujące odpady azbestowe.

W wielu miejscowościach znajdują się zespoły pałacowo-parkowe. Są to: Gołuszyce, Grabowo, 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”.

Gmina Świekatowo

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Świekatowo zajmował powierzchnię 63,8 km², z czego 83% stanowiły użytki rolne a tylko 9% – lasy. Świekatowo jest najmniejszą obszarowo gminą w powiecie. Gmina podzielona jest na 9 sołectw.

Gmina jest słabo zaludniona. Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są: Świekatowo (1,3 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 miejscowości Zalesie Królewskie, w otoczeniu lasu, zlokalizowane jest czynne gminne składowisko odpadów.

W miejscowościach Stążki i Szewno znajdują się zespoły dworsko-parkowe, a w Lipienicy i Lipienicy-Żuławy – parki dworskie. Miejscowość Jania Góra jest wioską tematyczną – 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 2014 r., obszar gminy Warlubie zajmował powierzchnię 201,1 km², z czego 57% stanowiły lasy, a 35% – użytki rolne. Gmina podzielona jest na 9 sołectw.

Z powodu dużej powierzchni, gmina jest bardzo słabo zaludniona. Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są: Warlubie (2,0 tys. mieszkańców) oraz Wielki Komorsk (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 południowy 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 pomiędzy skarpią Wisły a autostradą, ma charakter wielofunkcyjny.

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

W miejscowości Płochocin realizowany jest projekt „Strefa rozwoju gospodarczego Warlubski Park Przemysłowo-Technologiczny”, zlokalizowany przy drodze wojewódzkiej nr 214, w pobliżu węzła autostradowego Warlubie. Będzie to w pełni uzbrojona strefa przemysłowa o powierzchni 21 ha, w której planuje się uruchomienie także inkubatora przedsiębiorczości.

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 poprzez dostępność transportową, rozwój sieci lokalnych dróg, rowerowej i ciągów pieszych.

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 240, 238 i 391. Gmina ma także dobre połączenie drogowe z Grudziądem – 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.

Strategie zrównoważonego rozwoju gmin: Bukowiec, Drzycim, Lniano i częściowo Świekatowo podnoszą problem niedostatecznej sieci i częstotliwości połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami w ramach tych gmin oraz pomiędzy tymi gminami i miastem Świeciem. Oznacza to wyraźne ograniczenie dostępności mieszkańców tych gmin do funkcji wypełnianych przez centrum powiatowe w Świeciu.

W pozostałych gminach objętych planem, problem ten nie jest podkreślany. Nie oznacza to jednak, że aktualna oferta sieci komunikacji miejskiej w Świeciu i komunikacji komercyjnej na obszarze powiatu jest dla mieszkańców tych gmin wystarczająca i – w co najmniej minimalnym zakresie – zgodna z występującymi potrzebami. Brak takich zapisów wynika z powszechnie występującej tendencji do marginalizacji problemu dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich. Podejście takie prowadzi, niestety, do

wzrastania zakresu wyłączenia społecznego, szczególnie dla osób z segmentu mieszkańców niekorzystających lub niemogących na co dzień korzystać z samochodu osobowego.

2.6. 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)¹². 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 S-5 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 prowadzą linie kolejowe o znaczeniu państwowym¹³: magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, wykorzystywana w ruchu pasażerskim nr 131 Chorzów Batory – Tczew oraz dwie 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 rozebrany.

Linia kolejowa nr 131 pozwala na przejazd pociągom 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 wynosi do 120 km/h, a na pozostałych liniach do 90 km/h, tylko na linii nr 240 do Świecia – do 40 km/h.

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 następujące 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 Błądzim, a na linii nr 208: Lniano, Jastrzębie

¹² Źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, dostęp: 15.03.2015 r.

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

Pomorskie, Drzycim, Leosia, Laskowice Pomorskie, Jeżewo, 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.

W powiecie świeckim znajduje się łącznie 1 532 km dróg, w tym 30 km autostrad, 78 km dróg krajowych, 146 km dróg wojewódzkich, 560 km dróg powiatowych (w tym 525 km o nawierzchni twardej ulepszonej) i 820 km dróg gminnych (w tym tylko 199 km o nawierzchni twardej ulepszonej).

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

- w Nowych Marzach, gdzie jest zjazd na drogę krajową nr 5/91 (a w przyszłości także na drogę ekspresową S-5);
- 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 S-5, będącym obwodnicą miasta Świecia, stanowi zasadniczą oś łączącą wszystkie gminy położone w dolinie Wisły. Na rzece Wiśle, oddzielającej powiat od miasta Grudziądz i powiatu grudziądzkiego, 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 jedenastu dróg wojewódzkich:

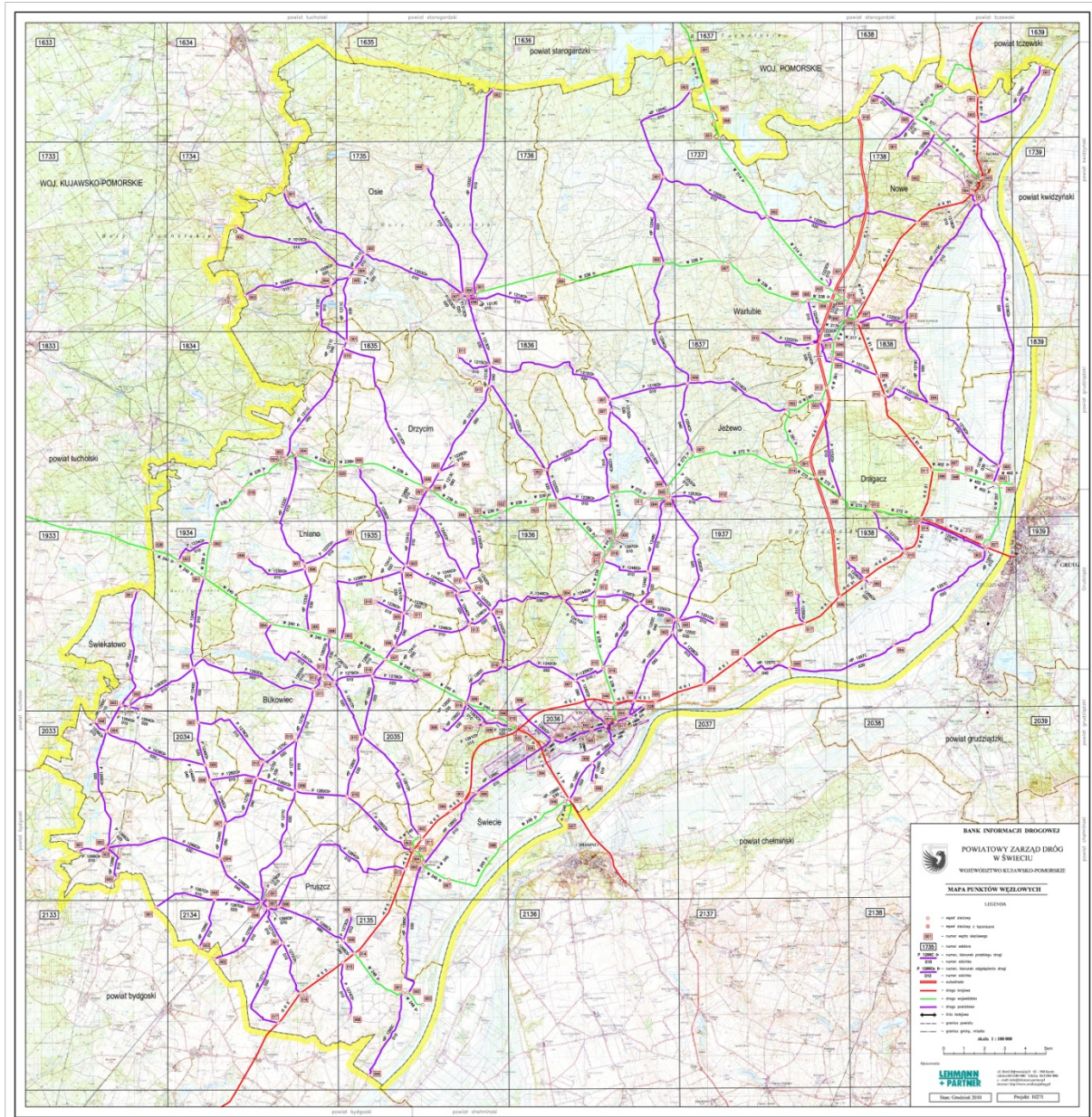
- nr 207 – w relacji Lubień (droga nr 402) – Dragacz – Michale – Grudziądz (droga nr 16);
- nr 214 – w relacji Łeba – Lębork – Kościerzyna – Skórcz – Warlubie;
- nr 238 – w relacji Osie – Warlubie (droga nr 214);
- nr 239 – w relacji Błędzim – Lniano – Drzycim – Świecie;
- nr 240 – w relacji Chojnice – 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 – Jeżewo – Grupa – Dolna Grupa;
- nr 377 – w relacji Nowe – Twarda Góra – Pieniążkowo;
- 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 Pieniążkowem w gminie Gniew. W pobliżu drogi nr 240, w odległości 2 km, znajduje się ośrodek gminny Bukowiec. Droga nr 238 jest podstawowym połączeniem komunikacyjnym dla gminy Osie. Droga nr 239 stanowi połączenie ze stolicą powiatu dla gmin Drzycim oraz Lniano. Droga nr 272 – poprzez drogę nr 239 – stanowi takie połączenie dla gminy Jeżewo. Droga nr 391 prowadzi trasą równoległą do autostrady A1, łącząc Warlubie z drogą nr 272. Droga nr 207 stanowi połączenie ośrodka gminnego Dragacz 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 urządzony jest dworzec autobusowy – będący własnością i zarządzany przez PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o., zlokalizowany przy ul. Wojska Polskiego 68. Jest to jednocześnie jedna z baz przedsiębiorstwa.



Rys. 5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych

Źródło: www.powiat.swiecki.lo.pl, dostęp: 15.03 2015 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. W celu skorzystania z przystanku niezbędne jest zawarcie umowy, ale tylko gmina Warlubie pobiera opłaty. Największą liczbą – ponad 500 przystanków zarządzanych w powiecie – dysponuje samorząd powiatowy. Przez samorząd wojewódzki zarządzane są 94 przystanki, a 70 przystanków znajduje się na drogach krajowych.

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, np. w Bukowcu, czy Terespolu Pomorskim przystanki są pobawione wiaty i zadaszenia.

W mieście Świeciu została wyznaczona strefa płatnego parkowania¹⁴, obejmująca wybrane ulice w centrum miasta: Batorego, Grzymisława, Kopernika, 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. Urządzone ścieżki rowerowe występują głównie w mieście i gminie Świecie (12,2 km) oraz w gminach Świekatowo (1,2 km) i Drzycim (0,8 km).

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

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

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiat świecki zamieszkały był przez około 100 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatu świeckiego w latach 2008-2013 przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu świeckiego w latach 2008-2013 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2013:2008 [%]
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Miasto i gmina Świecie	33 045	33 207	34 316	34 294	34 333	34 324	103,9
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,0	3,6	3,1	0,3	1,0	0,1	
– saldo migracji na pobyt stały	-128	25	-37	-34	-42	-17	
Miasto i gmina Nowe	10 582	10 570	10 833	10 805	10 731	10 669	100,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,6	-1,2	1,8	-1,4	-1,8	-2,0	
– saldo migracji na pobyt stały	-49	-22	-3	-13	-62	-20	
Gmina Bukowiec	5 139	5 202	5 190	5 208	5 177	5 186	100,9
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,4	7,8	1,5	4,6	1,3	5,0	
– saldo migracji na pobyt stały	-12	10	-12	-6	-11	-5	
Gmina Dragacz	6 926	6 970	7 134	7 182	7 158	7 169	103,5
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,3	4,8	2,8	5,7	2,5	5,7	
– saldo migracji na pobyt stały	-1	14	-1	7	4	-1	

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2013:2008 [%]
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Gmina Drzycim	4 967	4 991	5 047	5 076	5 061	5 032	101,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,1	1,0	2,0	3,4	-0,6	2,8	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	-38	-1	-31	31	22	19	
Gmina Jeżewo	7 899	7 902	7 939	7 977	8 015	8 031	101,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,2	3,5	3,3	0,9	3,7	1,5	
– saldo migracji na pobyt stały	45	-3	-31	31	22	19	
Gmina Lniano	4 122	4 127	4 213	4 226	4 249	4 232	102,9
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,3	4,1	4,0	3,1	4,5	4,7	
– saldo migracji na pobyt stały	6	-4	7	0	11	-35	
Gmina Osie	5 331	5 311	5 404	5 409	5 459	5 443	102,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,3	-0,4	6,5	4,8	3,1	-1,5	
– saldo migracji na pobyt stały	9	-15	10	-21	-1	2	
Gmina Pruszcz	9 208	9 223	9 593	9 602	9 645	9 660	104,9
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,3	-2,0	0,4	0,7	0,2	0,8	
– saldo migracji na pobyt stały	6	10	13	2	26	10	

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2013:2008 [%]
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Gmina Świekatowo	3 492	3 513	3 522	3 534	3 531	3 532	101,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	8,8	1,1	-0,3	2,3	-2,3	3,1	
– saldo migracji na pobyt stały	-8	-5	-6	4	3	-17	
Gmina Warlubie	6 610	6 626	6 660	6 629	6 590	6 561	99,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,2	1,2	2,4	0,6	1,5	2,3	
– saldo migracji na pobyt stały	21	-2	-19	-35	-37	-25	
Razem powiat świecki	97 311	97 642	99 851	99 942	99 949	99 839	102,6
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,5	2,3	2,6	1,4	1,1	1,2	
– saldo migracji na pobyt stały	-149	7	-69	-53	-84	-107	-

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują znaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano dla gmin Pruszcz, Świecie i Dragacz, położonych wzdłuż doliny Wisły. Najgorsze tendencje demograficzne występują w mieście i gminie Nowe, w którym występuje zarówno ujemna średnia stopa przyrostu naturalnego, jak i ujemne saldo migracji. Trend wzrostu liczby ludności w powiecie jest odmienny niż dla podobnych 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 4. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

Tab. 4. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2008-2013

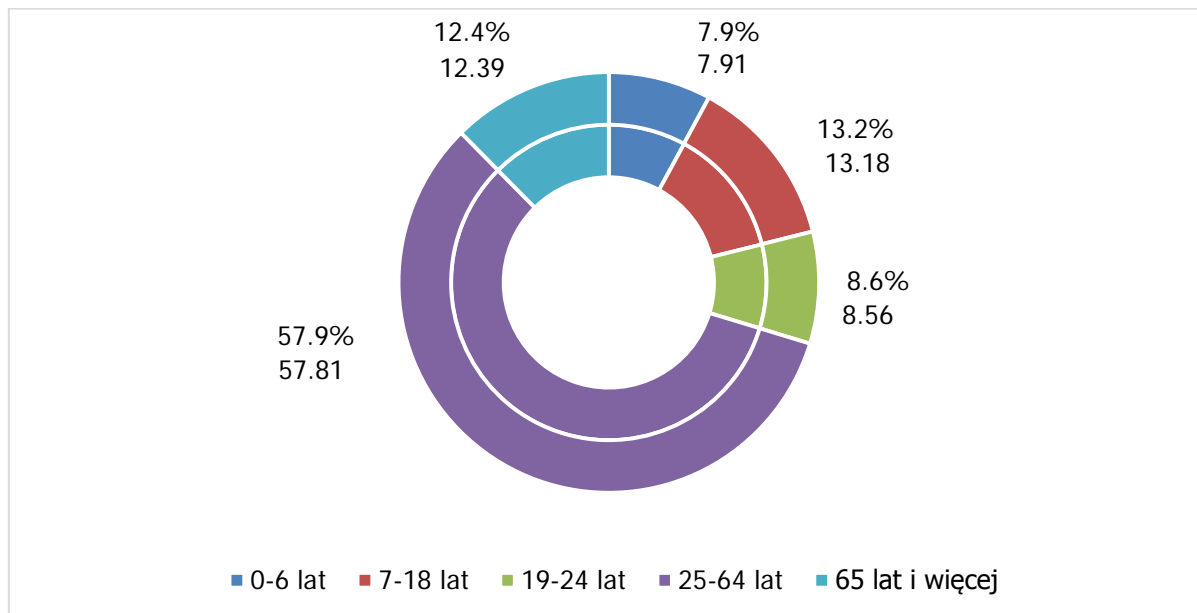
Segment mieszkańców w wieku:	Rok		Dynamika 2013:2008 [%]
	2008	2013	
Miasto i gmina Świecie			
– przedprodukcyjnym	6 670	6 362	95,4
– produkcyjnym	21 791	22 104	101,4
– poprodukcyjnym	4 813	5 858	127,8
Miasto i gmina Nowe			
– przedprodukcyjnym	2 143	1 949	90,9
– produkcyjnym	6 789	6 892	101,5
– poprodukcyjnym	1 673	1 780	110,8
Pozostałe gminy objęte planem			
– przedprodukcyjnym	12 071	11 478	95,1
– produkcyjnym	34 529	35 243	102,1
– poprodukcyjnym	7 084	8 125	118,7
Razem powiat świecki			
– przedprodukcyjnym	20 884	19 789	94,8
– produkcyjnym	63 109	64 239	101,8
– poprodukcyjnym	13 318	15 811	114,7

Źródło: dane GUS.

W powiecie świeckim w latach 2008-2013 zmniejszyła się znacznie liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 5,2%), natomiast zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 1,8%), a szczególnie w wieku poprodukcyjnym (o 18,7%). Podobna tendencja spadku liczby mieszkańców młodych i 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 zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu świeckiego, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., niemal 30% 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 lat, które stanowiły 58% mieszkańców powiatu świeckiego. Osoby z tego segmentu w przeważającej większości nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu świeckiego
 [%, tys. osób] – stan na 31 grudnia 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatu świeckiego, sporządzone przez GUS, przedstawione w tabeli 5, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.

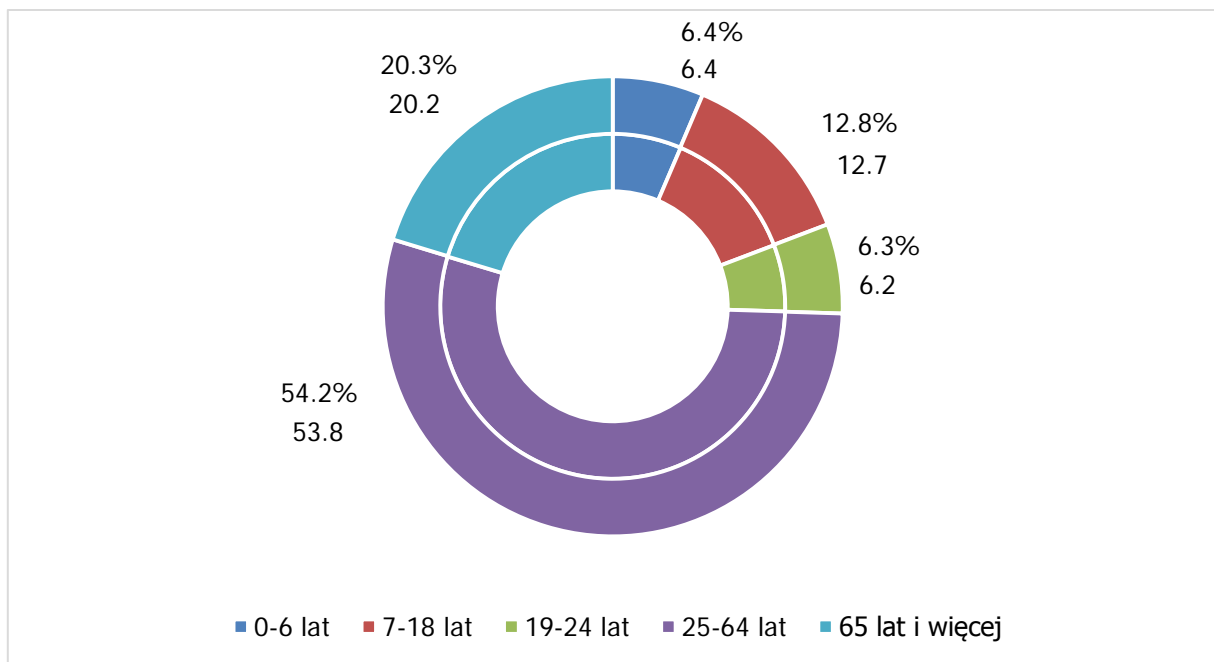
Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat świecki

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w miastach					
0-6	2 265	1 514	1 438	66,8	63,5
7-18	3 771	3 745	3 292	99,3	87,3
19-24	2 488	1 832	1 778	73,6	71,5
25-64	19 502	17 882	16 546	91,7	84,8
65+	4 559	6 465	7 432	141,8	163,0
Razem	32 585	31 438	30 486	96,5	93,6
Ludność wiejska					
0-6	5 647	5 159	4 955	91,4	87,7
7-18	9 405	9 372	9 433	99,6	100,4
19-24	6 068	4 839	4 457	79,7	73,5
25-64	38 306	38 483	37 288	100,5	97,3
65+	7 828	10 529	12 763	134,5	163,0
Razem	67 254	67 622	68 382	101,7	163,0
Ludność ogółem					
0-6	7 912	6 673	6 393	84,3	80,8
7-18	13 176	13 117	12 735	99,6	96,7
19-24	8 556	6 671	6 235	78,0	72,9
25-64	57 808	56 365	53 834	97,5	93,1
65+	12 387	16 994	20 195	137,2	163,0
Razem	99 839	99 820	99 392	100,0	99,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Liczba ludności powiatu świeckiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – ustabilizuje się i w 2025 r. wyniesie 99 392 osób. Jednocześnie zmieni się struktura ludności miasta i gmin objętych planem. Znacznie zmaleje liczba osób uczących się – w miastach aż o około 19%, a na terenach wiejskich o 10%, co w skali całego powiatu spowoduje spadek o 13%. Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o 15%, a w gminach o 3%, skutkując w całym powiecie spadkiem o 7%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie, aż o 63%.

Na rysunku 7 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin powiatu świeckiego w 2025 r.

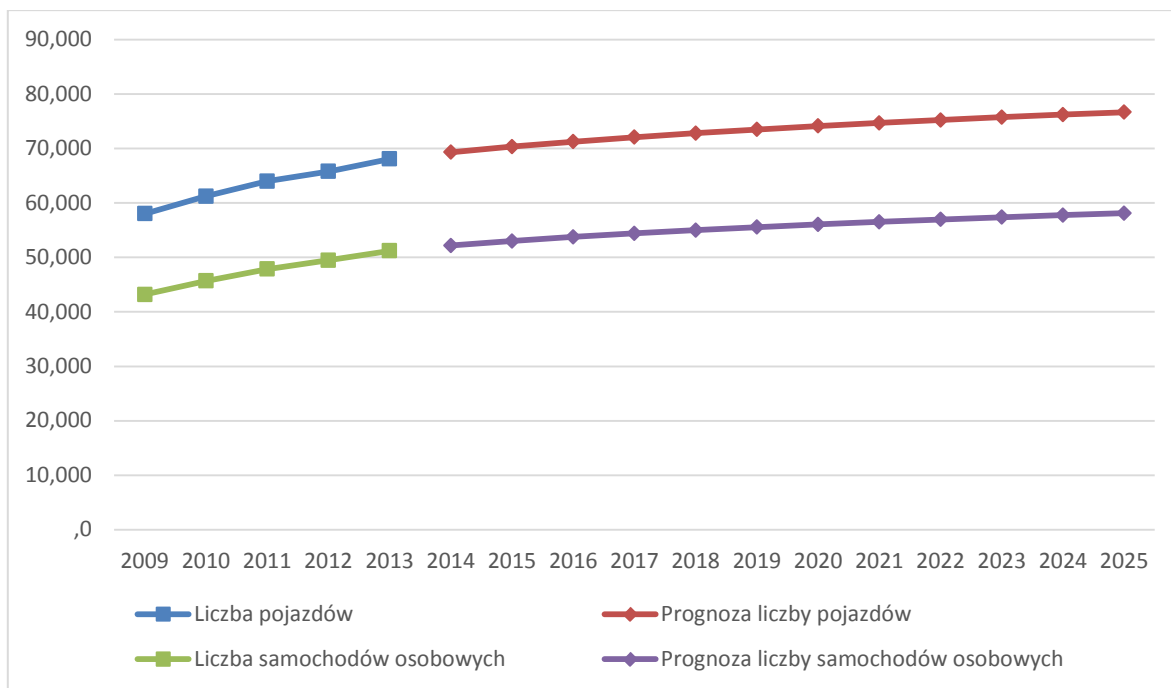


Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu świeckiego – w 2025 r. [tys. osób, %]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę pojazdów ogółem i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie świeckim w latach 2009-2013 oraz jej prognozę na lata 2014-2020, przedstawiono na rysunku 8.

W 2013 r. w powiecie świeckim, wg Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowanych było 51,2 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 513 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.



Rys. 8. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie świeckim i jej prognoza do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przygotowana dla powiatu świeckiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 58,1 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych do 2025 r. o 14%¹⁵, czyli osiągnięcie w tym roku wskaźnika motoryzacji na poziomie 770 pojazdów i 585 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2012/2013 w powiecie świeckim działało łącznie ponad 100 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 11,7 tys. uczniów i 3,1 tys. przedszkolaków. W mieście i gminie Świecie funkcjonowało 57 placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 5,5 tys. uczniów i 1,2 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 6. W powiecie świeckim nie występują szkoły wyższe, duże ośrodki akademickie funkcjonują natomiast w Bydgoszczy i Toruniu.

¹⁵ Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 15.03.2015 r. oraz: J. Burniewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r.* [w]: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30.12.2013 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Miasto i gmina Świecie	Miasto i gmina Nowe	Gmina Bukowiec	Gmina Dragacz	Gmina Drzycim	Gmina Jeżewo	Gmina Lniano	Gmina Osie	Gmina Pruszcz	Gmina Świątkowo	Gmina Warlubie	Razem
Przedszkole	12		1	2	1	1	-	1	2	-	-	21
Oddziały przedszkolne	5	2	1	3	1	4	3	4	3	1	3	30
Razem przedszkolaków	1 238	296	165	196	163	181	112	214	311	92	172	3 140
Szkoła podstawowa												
- liczba jednostek	11	3	3	3	2	4	3	4	4	1	4	42
- liczba uczniów	2 105	582	333	469	315	502	300	358	529	217	496	6 206
Gimnazjum												
- liczba jednostek	8	2	1	1	1	2	1	1	3	1	2	14
- liczba uczniów	1 133	293	160	214	142	224	161	191	303	129	287	3 237
Liceum, technikum												
- liczba jednostek	12	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
- liczba uczniów	1 489	158	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 543
Szkoła zasadnicza zawodowa												
- liczba jednostek	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	8
- liczba uczniów	458	132	-	-	-	-	-	-	-	-	17	607
Inna szkoła												
- liczba jednostek	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
- liczba uczniów	333	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	333
Razem uczniów	5 518	1 165	493	683	457	726	461	549	832	346	800	11 697
Szkoły wyższe	1											1
Liczba studentów	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	189

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 15.03.2015 r.

Stopa bezrobocia dla powiatu świeckiego, wg stanu na 31 grudnia 2014 r., wynosiła 15,5% – przy 11,5% w skali kraju i 15,7% w województwie kujawsko-pomorskim, była więc wyraźnie wyższa od przeciętnej. Stopa bezrobocia w powiecie zmniejszyła się w ciągu roku o 3,4%, podczas gdy w województwie kujawsko-pomorskim zmalała w tym czasie o 3,1%¹⁶. Wśród bezrobotnych, tylko 582 osób posiadało prawo do zasiłku, ale aż 3 110 osób (59%) uznanych zostało za długotrwale bezrobotne, a co trzeci bezrobotny nie posiadał kwalifikacji zawodowych.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący*	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie* [zł]
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo kujawsko-pomorskie	541 972	127 111	15,7	3 877,43
Powiat świecki	23 554	5 285	15,5	3 343,53
Miasto i gmina Świecie	9 202	1 491	-	-
Miasto i gmina Nowe	1 746	952	-	-
Gmina Bukowiec	1 010	267	-	-
Gmina Dragacz	582	401	-	-
Gmina Drzycim	647	327	-	-
Gmina Jezewo	1 309	394	-	-
Gmina Lniano	563	217	-	-
Gmina Osie	1 505	230	-	-
Gmina Pruszcz	1 042	412	-	-
Gmina Świekatowo	143	177	-	-
Gmina Warlubie	880	417	-	-

* – stan na 31.12.2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Toruniu i Powiatowego Urzędu Pracy w Świeciu.

W tabeli 8 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju poszczególnych gmin. Największa potrzeba otrzymywania pomocy społecznej występuje w gminach Świekatowo i Dragacz.

¹⁶ Wg Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku – www.wup.gdansk.pl, dostęp: 15.03.2015 r.

Tab. 8. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze objętym planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospodarstw domowych	osób na 1 tys. mieszkańców	osób	rodzin
Powiat świecki	13 359	4 649	134	8 084	4 039
Miasto i gmina Świecie	4 166	1 683	121	2 193	1 147
Miasto i gmina Nowe	1 463	525	137	845	450
Gmina Bukowiec	767	243	148	532	256
Gmina Dragacz	1 129	356	158	608	310
Gmina Drzycim	827	227	164	504	246
Gmina Jeżewo	912	282	114	702	329
Gmina Lniano	629	186	149	440	200
Gmina Osie	753	261	138	514	244
Gmina Pruszcz	1 102	388	114	726	363
Gmina Świekatowo	636	193	180	375	187
Gmina Warlubie	975	305	149	645	307

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

Spośród przewoźników operujących w powiecie świeckim i uzyskujących refundację udzielanych ulg, nawet najwięksi tj. PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o. i „PKS Grudziądz” Sp. z o.o., nie prezentują w swoich serwisach internetowych informacji o uprawnieniach do tych ulg. Pasażer może zatem jedynie przypuszczać, że w przewozach na obszarze powiatu honorowane są ulgi w wysokości określonej ustawowo.

Na stronach internetowych miasta Świecia także nie są prezentowane informacje o ulgach honorowanych w świeckiej komunikacji miejskiej.

Sprzedaż biletów komunikacji miejskiej w Świeciu prowadzona jest: w autobusach (bilety jednorazowe), w kasie biletowej przy dworcu PKS przy ul. Młyńskiej w Świeciu (bilety miesięczne). U pozostałych przewoźników bilety jednorazowe sprzedawane są przez kierowców – z zastosowaniem kasy fiskalnej, w

momencie zajmowania przez pasażerów miejsca w pojeździe. Sprzedaż biletów miesięcznych prowadzona jest przez przewoźników z reguły wyłącznie w ich kasach.

2.9. Czynniki gospodarcze

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 9.

Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Miasto i gmina Świecie	3 154	115	3 039	188	2 258
Miasto i gmina Nowe	569	47	522	19	421
Gmina Bukowiec	261	13	248	12	191
Gmina Dragacz	693	13	680	25	582
Gmina Drzycim	300	13	287	11	231
Gmina Jeżewo	483	16	467	11	372
Gmina Lniano	232	8	224	10	186
Gmina Osie	383	14	369	42	262
Gmina Pruszcz	725	21	704	17	608
Gmina Świekatowo	219	7	212	4	185
Gmina Warlubie	388	22	366	4	310
Ogółem	7 407	289	7 118	343	5 606

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W 2013 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (76% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96%, 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 – ponad 25%, budownictwa – niemal 14%, przemysłu – niemal 11% i transportu – niemal 8%. W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

**Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie świeckim
wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2013 r.**

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności					
	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł	Budownictwo	Handel	Transport	Inne
Miasto i gmina Świecie	34	297	405	806	257	1 355
Miasto i gmina Nowe	13	66	75	156	56	203
Gmina Bukowiec	16	35	39	69	22	80
Gmina Dragacz	35	52	83	240	55	228
Gmina Drzycim	20	47	46	67	11	109
Gmina Jezewo	39	49	68	93	36	198
Gmina Lniano	20	40	36	60	21	55
Gmina Osie	41	54	36	66	39	147
Gmina Pruszcz	47	82	146	183	43	224
Gmina Świekatowo	22	40	37	37	15	68
Gmina Warlubie	45	48	57	100	33	105
Ogółem	332	810	1 028	1 877	588	2 772

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., około 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 1,1% całkowitej liczby firm.

Największym pracodawcą w powiecie jest zakład papierniczy Mondi Świecie S.A. 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.

**Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych
w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2013 r.**

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	250 i więcej	50-249	10-49	do 9

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	3 154	5	41	143	2 965
Miasto i gmina Świecie	3 154	5	41	143	2 965
Miasto i gmina Nowe	569	2	3	32	532
Gmina Bukowiec	261	0	1	12	248
Gmina Dragacz	693	0	2	22	669
Gmina Drzycim	300	0	2	12	286
Gmina Jeżewo	483	1	4	14	464
Gmina Lniano	232	1	3	13	215
Gmina Osie	383	2	6	19	356
Gmina Pruszcz	725	0	7	24	694
Gmina Świekatowo	219	0	2	8	209
Gmina Warlubie	388	0	1	17	370
Ogółem powiat świecki	7 407	11	72	316	7 008

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Ważnym elementem działalności gospodarczej w powiecie świeckim jest obsługa ruchu turystycznego. Na obszarze powiatu najwięcej obiektów turystycznych funkcjonuje w gminie Osie – są one zlokalizowane na obszarze oddziaływania parków krajobrazowych. Znaczny ruch turystyczny obserwuje się także w gminach znajdujących się przy drogach krajowych.

W tabeli 12 zestawiono dane dotyczące wielkości ruchu turystycznego w poszczególnych gminach. Poza rejestrowanym ruchem turystycznym do obiektów ogólnie dostępnych, funkcjonuje także turystyka indywidualna oraz weekendowa, szczególnie intensywna w okresie wakacyjnym i w dni wolne od pracy.

Tab. 12. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie świeckim w roku 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba obiektów turystycznych	Korzystający z noclegów [tys. osób]				
		hotele i pensjonaty	ośrodki wczasowe i szkoleniowe	inne	razem	w tym goście zagraniczni
Miasto i gmina Świecie	2	3,1	-	1,1	4,2	0,7
Miasto i gmina Nowe	4	4,1	-	0,1	4,2	1,0

Jednostka administracyjna	Liczba obiektów turystycznych	Korzystający z noclegów [tys. osób]				
		hotele i pensjonaty	ośrodki wczasowe i szkoleniowe	inne	razem	w tym goście zagraniczni
Gmina Dragacz	1	4,7	-	-	4,7	0,1
Gmina Osie	9	1,6	13,3	1,7	16,6	0,1
Gmina Warlubie	2	5,0	-	0,4	5,4	0,1
Ogółem	18	18,5	13,3	3,4	35,2	1,9

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

2.10. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

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.

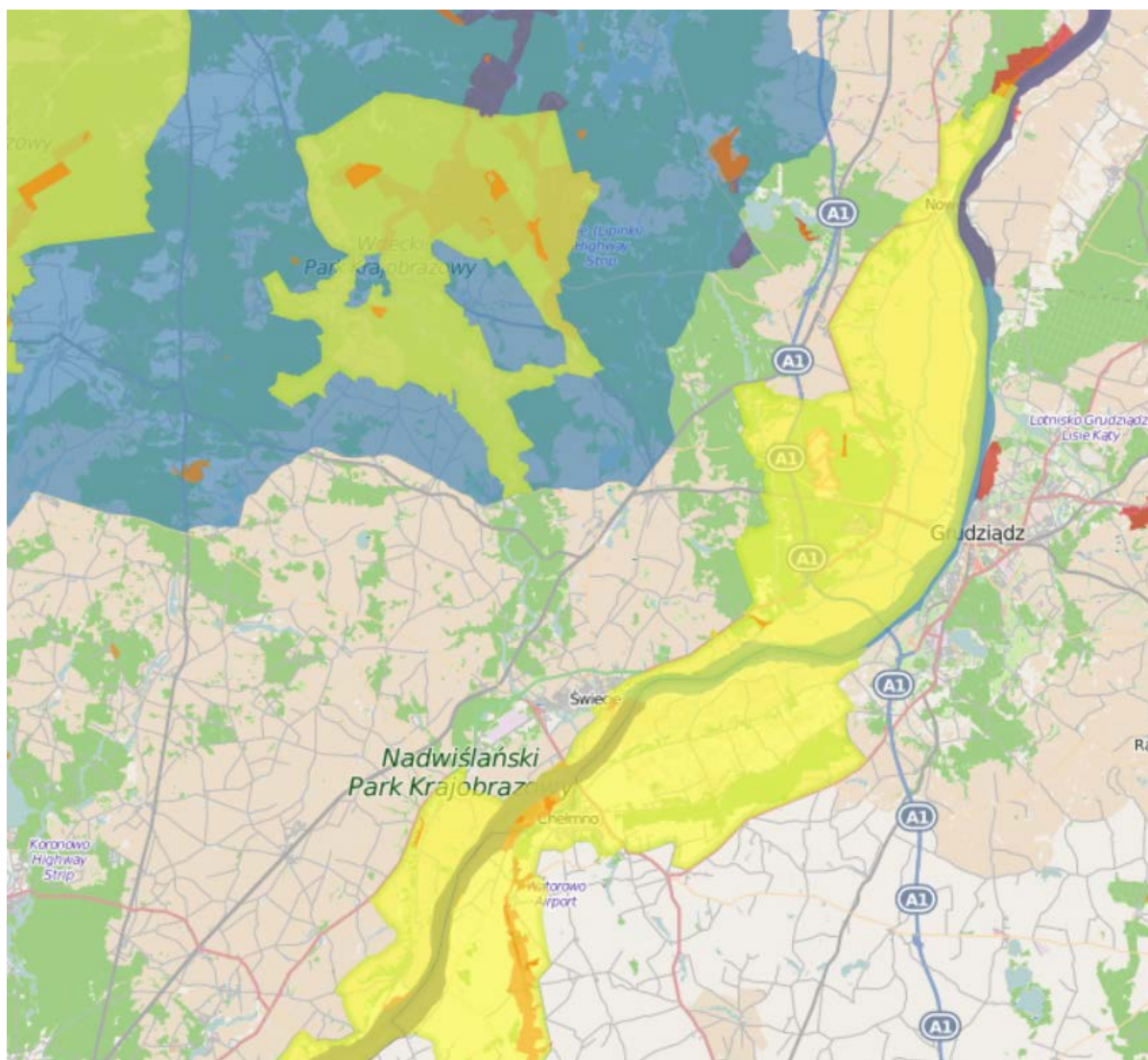
Obszar powiatu świeckiego częściowo obejmuje dwa parki krajobrazowe: Zespół Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego – obejmujący dolinę Wisły oraz Wdecki Park Krajobrazowy – obejmujący obszary leśne na północnym zachodzie powiatu. Parki krajobrazowe obejmują w powiecie świeckim łącznie 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 rezerwaty), Nowe (2 rezerwaty) oraz Dragacz i Warlubie, a także liczne pomniki przyrody.

Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 13. Mapę obszarów chronionych Natura 2000 w powiecie świeckim przedstawiono na rysunku 9.



Rys. 9. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 15.03.2015 r.

Tab. 13. 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	499
5	PLH 040017	Sandr Wdy	Jeżewo, Osie, Warlubie	6 321
6	PLH 040003	Solecka Dolina Wisły	Pruszcz, Świecie	7 030

Lp.	Kod	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia [ha]
7	PLH 040025	Zamek Świecie	Świecie	17,5

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 15.03.2015 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.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Powiat świecki zalicza się w województwie do strefy kujawsko-pomorskiej.

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy kujawsko-pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM10 i bezo-a-pirenu – strefę zaliczono do klasy C. Klasyfikacja pod kątem ochrony roślin okazała się korzystna – przyznano klasę A. Natomiast poziomy zanieczyszczeń powietrza dla celu długoterminowego przekroczone zostały dla ozonu w przypadku ochrony zdrowia i ochrony roślin (klasa D2)¹⁷.

Monitoring jakości wód rzek w 2012 r. wykazał, że stan wód rzeki Wdy na obszarze powiatu świeckiego zakwalifikowany został pod względem elementów biologicznych i potencjału ekologicznego – jako umiarkowany, a ocena bakteriologiczna – zadowolająca w Gródku i zła – u ujścia do Wisły. Dla rzeki Mątwawy stan wód, pod względem elementów biologicznych i potencjału ekologicznego oceniony został jako umiarkowany i słaby przy ujściu do Wisły, a ocena bakteriologiczna – jako niezadowolająca. Stan wód zbiornika zaporowego w Żurze, pod względem elementów ekologicznych, oceniono jako umiarkowany¹⁸.

Stan wód jezior Ostrowite i Świekatowskie, badany w 2013 r. pod względem ekologicznym, oceniono jako umiarkowany, natomiast stan chemiczny tych jezior uznano za dobry. Stan wód podziemnych w powiecie świeckim oceniony został przez WIOŚ jako dobry (III klasa), natomiast wysoka wartość azotanów w otworze w miejscowości Sierosław w gminie Drzycim, spowodowała zaliczenie wód w tym otworze do V klasy. Monitoring mogilników wykazał przekroczenie wartości pestycydów w piezometrze w miejscowości Lubań – Lipiny.

Poziom natężenia hałasu drogowego w powiecie w ostatnich latach nie był przez WIOŚ monitorowany. Rejonami najbardziej zagrożonymi są bezpośrednie okolice autostrady A1, drogi ekspresowej S-5 i pozostałych dróg krajowych, gdzie liczba pojazdów w dobie przekracza często 10 tys. Zagrożenie hałasem komunikacyjnym występuje także w sąsiedztwie linii kolejowej nr 131. Poziom narażenia mieszkańców Świecia na hałas uległ od 1996 r. znacznemu zmniejszeniu – z uwagi na uruchomioną obwodnicę miasta,

¹⁷ Informacja o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2013 r., WIOŚ w Bydgoszczy.

¹⁸ Informacja o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2012 roku., WIOŚ w Bydgoszczy.

odcinek drogi ekspresowej S-5. Część ruchu tranzytowego odbywającego się do tej pory przez Świecie, znacznie zwiększającego poziom hałasu, skierowana zostanie na nową trasę, odpowiednio izolowaną akustycznie.

WIOŚ w Gdańsku prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2013 r. w województwie kujawsko-pomorskim wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

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 miejskie.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 14 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 na lata 2015-2020 dla powiatu świeckiego nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.11. 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 Bydgoszczy oraz Grudziądza, ma także pasażerski transport kolejowy. Więźbę ruchu w podróży ponadpowiatowych w województwie kujawsko-pomorskim przedstawiono na rysunku 10.

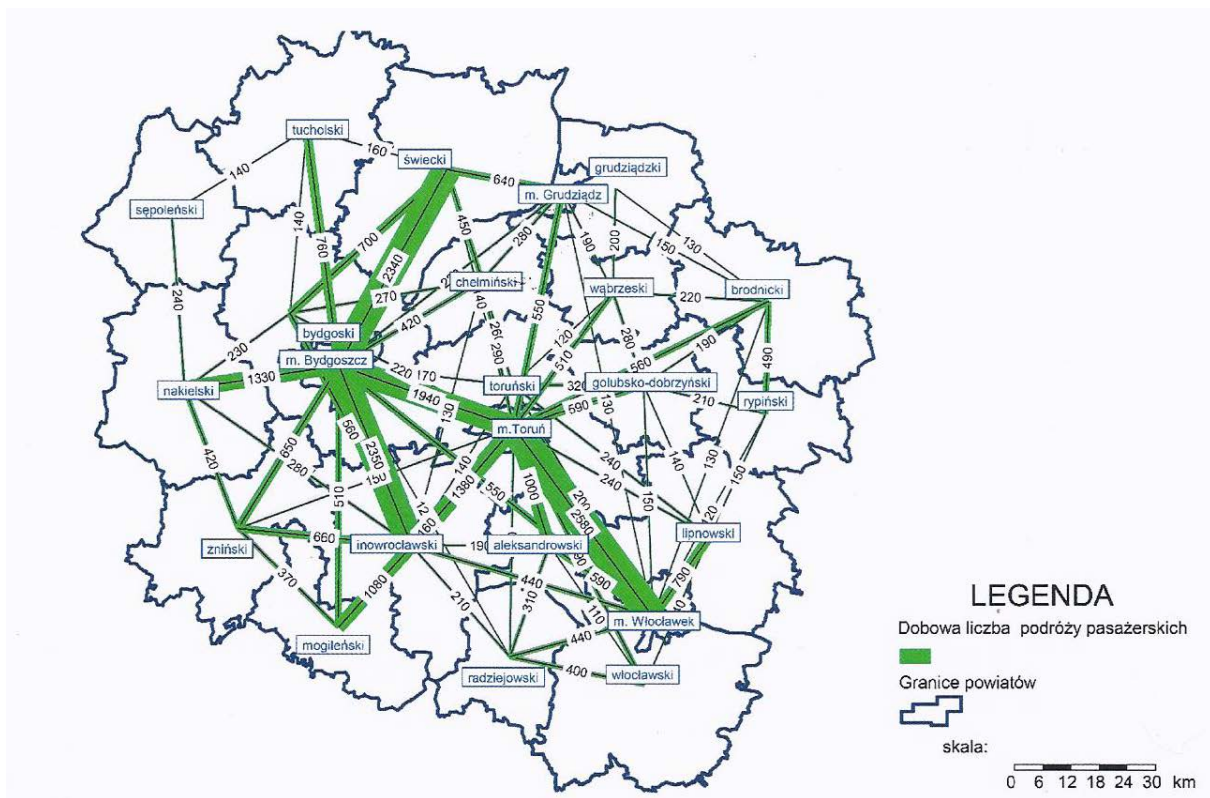
Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w trzech kierunkach: do Bydgoszczy, do miasta powiatowego Świecia i do Grudziądza. W mniejszym stopniu podróże odbywane są do pobliskich ośrodków miejskich, takich jak: Starogard Gdański, Tuchola, Czersk, Chojnice i 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.

Placówki oświatowe ponadgimnazjalne 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, szkół podstawowych i gimnazjalnych. Największe placówki oświatowe w powiecie świeckim, liczące ponad 200 uczniów, zlokalizowane są w mieście Świeciu (6 placówek), mieście Nowe (1 placówka), Warlubiu i Michalu (po 1 placówce). Wszystkie publiczne szkoły ponadgimnazjalne zlokalizowane są w miastach Świeciu i Nowem, poza tymi miastami funkcjonują jedynie szkoły specjalne w Warlubiu. W Świeciu funkcjonuje także jedyna uczelnia w powiecie – niepubliczna Wyższa Szkoła Języków Obcych.

Największym zakładem przemysłowym w powiecie jest firma Mondi Świecie S.A. – 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”, a gmina Warlubie zamierza zrealizować projekt Warlubski Park Przemysłowy – w pobliżu autostrady A1, w miejscowości Płochocin. W najbliższych latach będą w tych strefach uruchomione nowe miejsca pracy, które staną się kolejnymi źródłami ruchu.

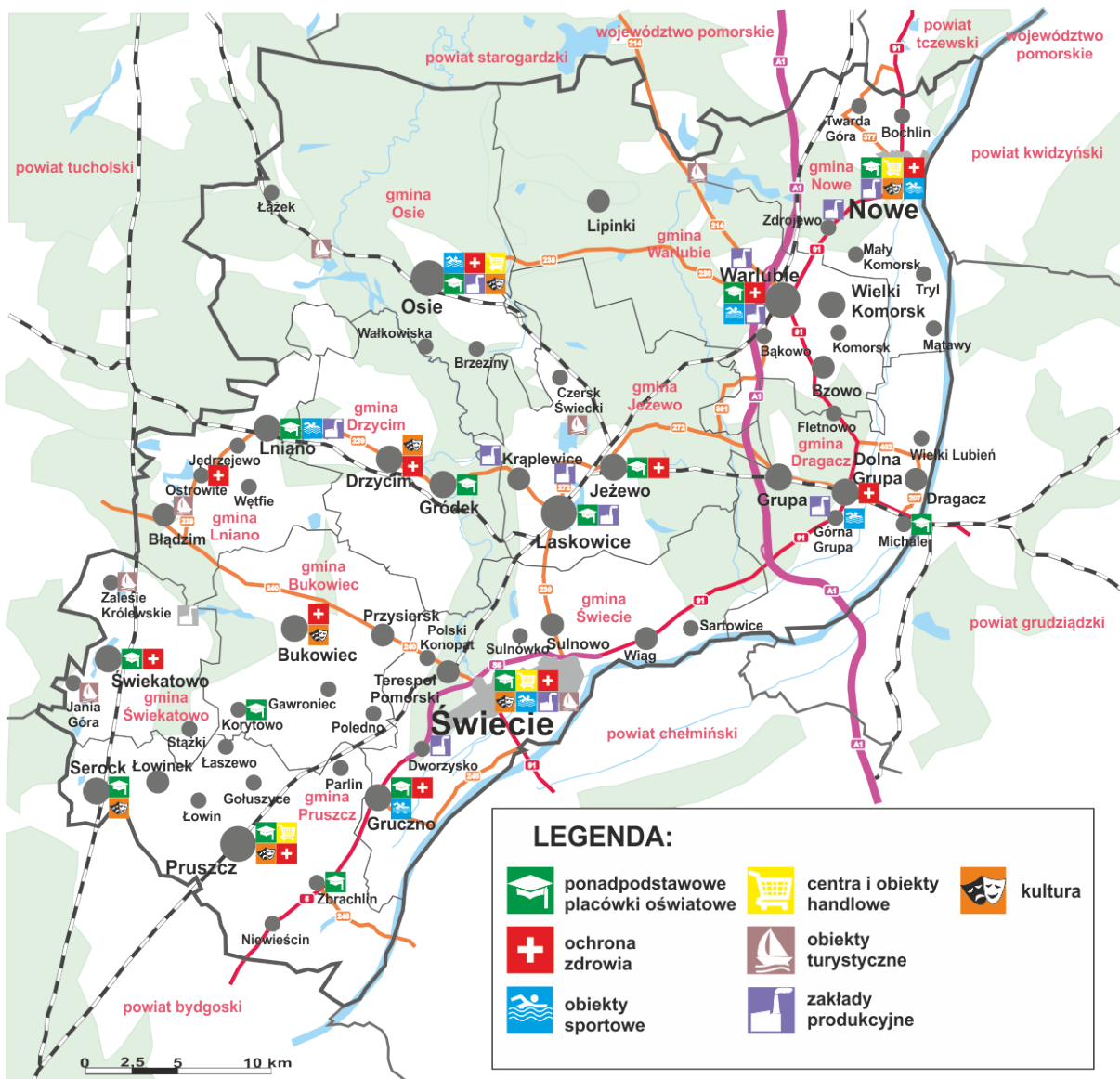
W Świeciu działa instytucja wsparcia biznesu pn. Stowarzyszenie Wspierania Rozwoju Gospodarczego Ziemi Świeckiej „Inkubator Przedsiębiorczości”. Wsparcia dla firm udziela także Kujawsko-Pomorski Fundusz Pożyczkowy Sp. z o.o. z Torunia.



Rys. 10. Więzba podróży międzypowiatowych publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego

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

Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży w powiecie świeckim, oddziałujących na mobilność mieszkańców – przedstawiono na rysunku 11.



Rys. 11. 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 Psychiczenie Chorych im. Dr Józefa Bednarza. Ponadto, zbliżoną rolę pełni NZOZ „Florencja II”, zajmujący się całonocowo 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 sportowo-widowiskowe.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”¹⁹;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”²⁰, zwany dalej planem wojewódzkim.

Zgodnie z planem ministra ds. transportu, przewiduje się, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%).

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 połączenie kolejowe prowadzące przez obszar powiatu: Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie – Gdynia Główna (12,786 par pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 15-91%).

Plan transportowy określa możliwe trzy warianty rozwoju przewozów kolejowych: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny.

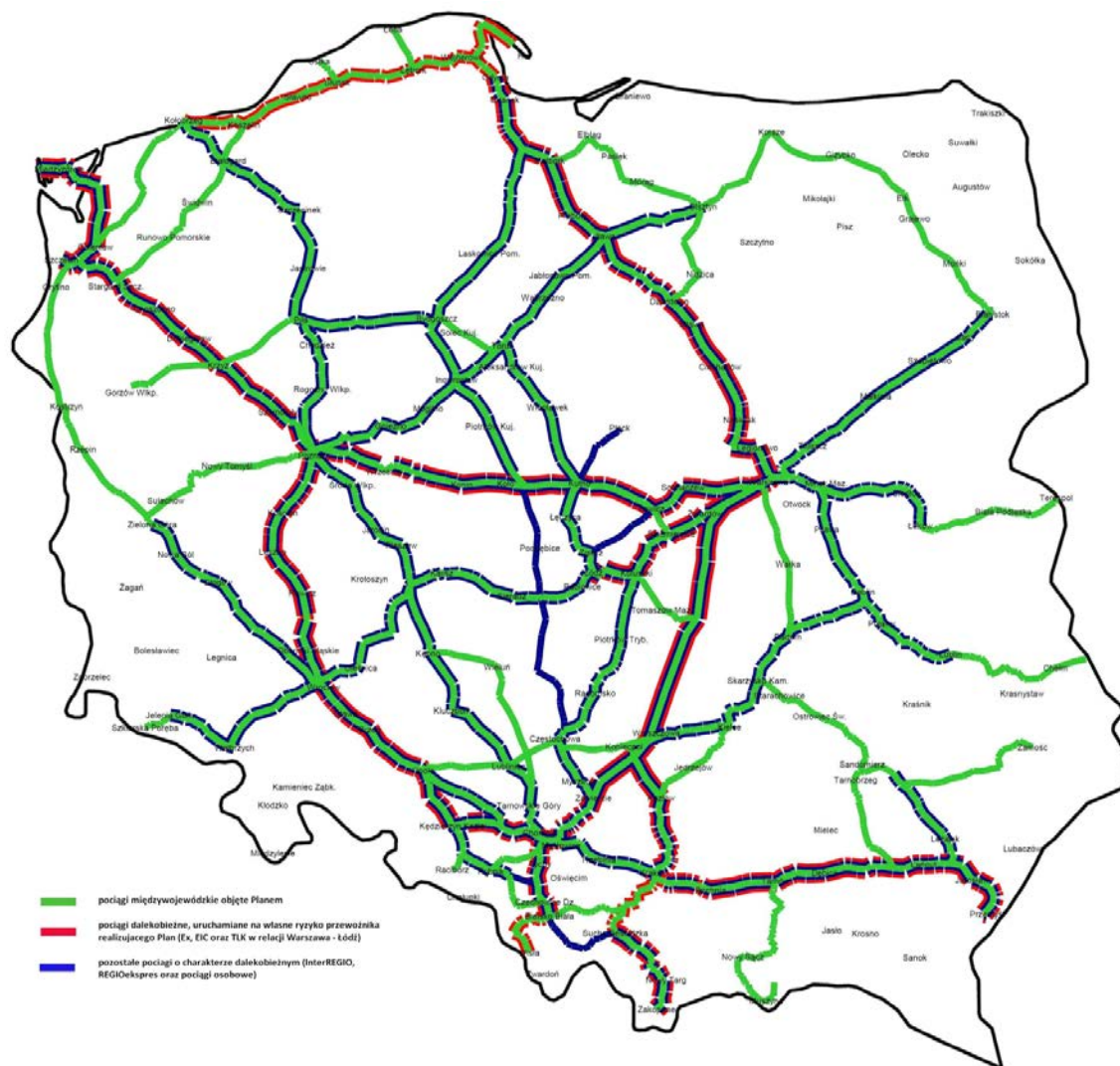
W wariantcie minimalnym, plan zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, bez dalszego jej ograniczania. W wariantach najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym, oferta w przewozach krajowych do 2015 r. zostanie rozszerzona o nowe połączenia, ale na obszarze objętym planem nie są one przewidywane.

W planie przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich – poprzez system skomunikowań.

¹⁹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

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



Rys. 12. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

W planie przyjęto, że dla usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględnić wymienione w planie relacje, w tym relację Laskowice Pomorskie – Grudziądz.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, przyjęty przez Sejmik Województwa, 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, spowodowanego 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 linii kolejowych, w tym:

- 3 strategiczne;
- 12 podstawowych;
- 7 uzupełniających;

b) 45 linii autobusowych:

- 22 podstawowe;
- 23 uzupełniające.

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 Głównej do Grudziądza przez Pruszcz, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie, Grupę i Dragacz, z proponowaną liczbą 10 kursów na dobę.

Wśród podstawowych linii autobusowych obejmujących powiat świecki zaplanowano linie:

- nr 102 Bydgoszcz – Grudziądz przez Świecie, Nowe Marzy i Grupę, z 43 kursami na dobę;
- nr 106 w wariantcie B: Bydgoszcz – Tuchola przez Pruszcz, z 26 kursami na dobę;
- nr 108 Grudziądz – Nowe przez Grupę, Warlubie, Morgi, z 17 kursami na dobę;
- nr 122 Bydgoszcz – Świecie w wariantcie A – przez Zbrachlin, Luskowo, Górne Gruczno, a w wariantcie C – przez Zbrachlin, Topolno, Topolinek, Gruczno i Głogówko Królewskie, z 30 kursami na dobę;

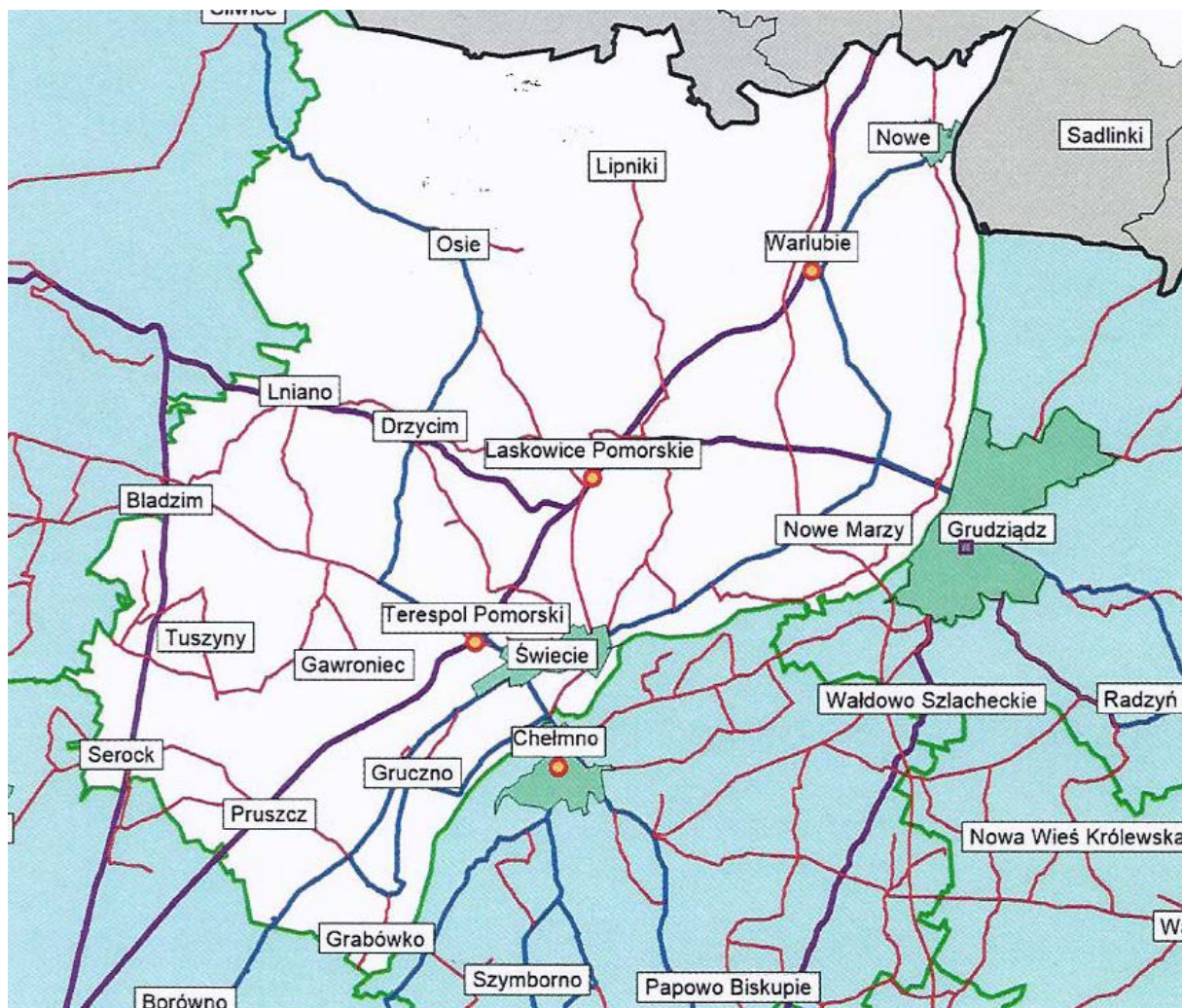
- nr 214 Świecie – Śliwice przez Terespol Pomorski, Plewno, Dąbrówkę, Drzycim, Żur, Osie, Tleń, Szarłatę i Łązek, z 20 kursami na dobę.

Na rysunku 13 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.

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. Wszystkie zintegrowane węzły przystankowe 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.



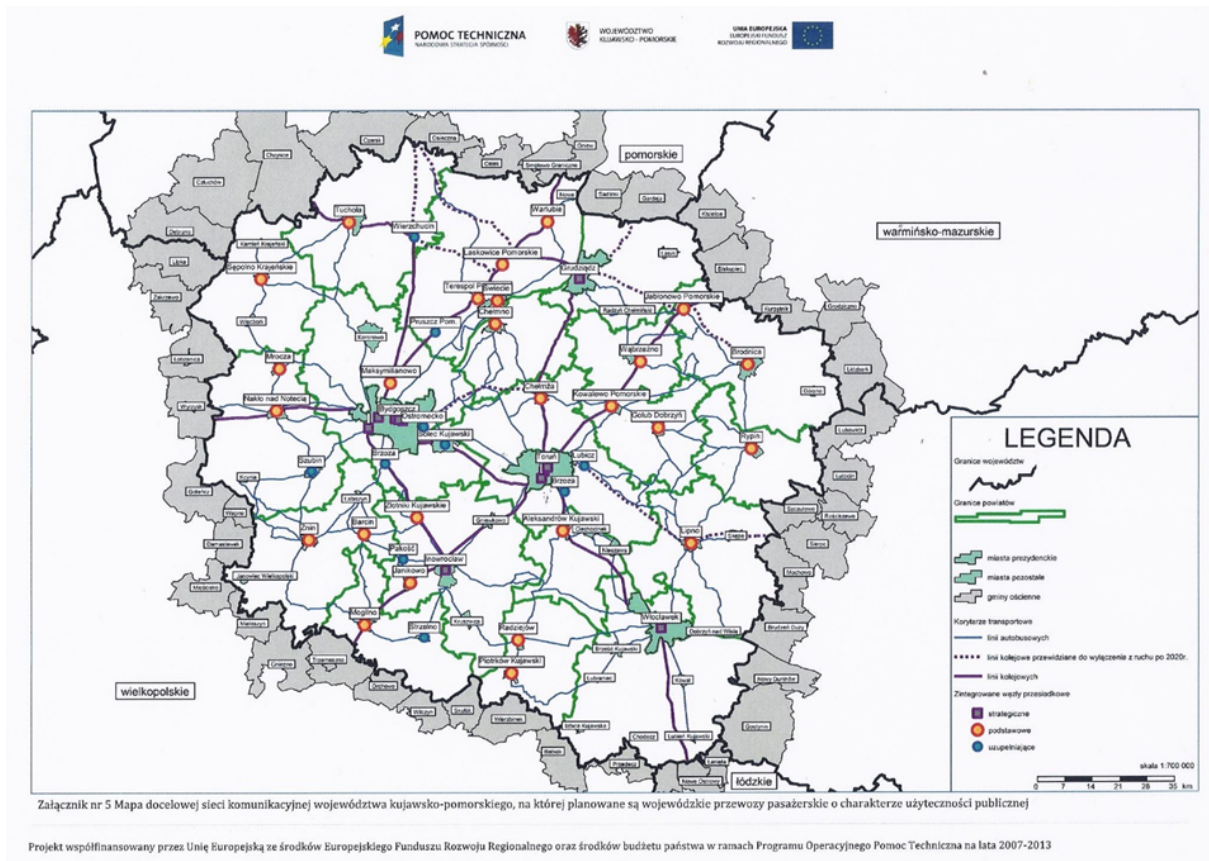
Rys. 13. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie świeckim

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

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



Rys. 14. 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.

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 transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

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

Głównymi celami podróży koleją 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 badaniach przeprowadzonych wiosną 2011 r. w gminie Świekatowo – dla potrzeb opracowania strategii rozwoju²¹ – dostępność i liczbę połączeń autobusowych do Świecia oceniono najgorzej ze wszystkich badanych aspektów życia w gminie. Uzyskana ocena 1,68 w skali od 1 do 5 (gdzie 1 to bardzo źle, a 5 – bardzo dobrze), wskazuje w zasadzie na brak takiej dostępności. Aż 83% ocen było złych lub bardzo złych. W niektórych miejscowościach ocena oscylowała pomiędzy 1,22 a 1,50 (Zalesie Królewskie, Lubania Lipiny, Małe Łąkie).

Możliwość dojazdu do pracy i szkoły za pomocą komunikacji kolejowej oceniona została znacznie lepiej, otrzymując ocenę 3,17, a odsetek ocen złych i bardzo złych wyniósł 22,5%, przy ponad 42% ocen dobrych i bardzo dobrych.

Słabe oceny mieszkańców otrzymały także: stan dróg – 2,58, dostępność do służby zdrowia – 2,61 i dostępność do instytucji kulturalnych – 2,96. Problemy braku dostępności komunikacyjnej oraz związanych z tym braków możliwości zaspokojenia potrzeb mieszkańców, okazały się więc dla mieszkańców istotne.

Mieszkańców gminy Świekatowo zapytano także o miejsce załatwiania spraw codziennych. Spośród osób badanych, 78% wskazało siedzibę gminy, 28% – Bydgoszcz, a 20% – Świecie. Oznacza to, że skomunikowanie ze stolicą powiatu i stolicą województwa jest dla mieszkańców gminy bardzo istotne.

Na pytanie o miejsce załatwianie potrzeb, których nie można zaspokoić na terenie powiatu, ponad 28% respondentów wskazało, że nie ma takiej potrzeby, a 90% spośród osób widzących taką potrzebę, wskazało stolicę województwa – Bydgoszcz.

²¹ „Raport z wyników badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców gminy Świekatowo” 2011 r. – załącznik do uchwały nr XIV/86/2012 Rady Gminy Świekatowo.

Niemal 2/3 mieszkańców gminy odwiedza siedzibę powiatu rzadziej niż raz na dwa tygodnie. Raz w tygodniu do Świecia udaje się 7,1% mieszkańców, a codziennie – tylko 3,5%.

Na pytanie o częstotliwość korzystania z połączeń kolejowych, aż 41% respondentów odpowiedziało, że korzysta z nich praktycznie codziennie, a ponad 60% – co najmniej raz na tydzień.

W badaniach przeprowadzonych zimą 2004 r. w gminie Drzycim – dla potrzeb opracowania strategii rozwoju²² – dostępność i liczba połączeń autobusowych oraz możliwość dojazdu do pracy i szkół w Świeciu ocenione zostały jako jedne z czterech najgorszych ze wszystkich badanych aspektów życia w gminie. Otrzymane oceny to odpowiednio 2,70 i 2,73 w skali od 1 do 5 (gdzie 1 to bardzo źle, a 5 – bardzo dobrze), do tego 30% ocen w obydwu aspektach było złych lub bardzo złych.

Najniższe oceny wystawili mieszkańcy Jastrzębia, Gacek i Dólska, co oznacza, że brak dostępności do komunikacji autobusowej jest w tych miejscowościach ważnym problemem.

Najgorzej oceniono stan dróg – 1,86. Bardzo słabą ocenę otrzymała także dostępność do instytucji kultury – 2,50.

Problemy braku dostępności komunikacyjnej oraz związanych z tym braków możliwości zaspokojenia potrzeb mieszkańców są dla mieszkańców gminy Drzycim istotne, pomimo stosunkowo dużej liczby połączeń miejscowości w tej gminie ze Świeciem.

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 piętnastu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, jak i w województwie kujawsko-pomorskim – wzrosła ponad dwukrotnie. 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 samorzady 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.

²² „Raport z wyników badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców gminy Drzycim” 2004 r.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową 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 częstotliwości i godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie dostępności połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie samochodów osobowych.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróży 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 komunikacji zbiorowej ponadgminnej realizowanej w granicach powiatu świeckiego zalicza się: zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń), przy dogodnych dla mieszkańców godzinach kursowania (obejmujących możliwie szeroki zakres godzinowy).

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. Biorąc pod uwagę specyfikę powiatu, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów. Jak wynika z badań przeprowadzonych w województwie kujawsko-pomorskim w związku z opracowywaniem planu transportowego, podział zadań odbiega od oczekiwanego, gdyż aż 82% podróży odbywano samochodami osobowymi.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w powiecie świeckim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – niewielki,

w stosunku do 2013 r., spadek liczby mieszkańców powiatu (o około 0,4% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują znaczny spadek liczby mieszkańców w mieście, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w gminach wiejskich. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i ze Świecia.

Niekorzystnie kształtują się też prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców gmin powiatu świeckiego, w stosunku do 2013 r. zmniejszy się w 2025 r. o 14,4%. Zmniejszy się także w 2025 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat – o 6,9% w stosunku do 2013 r. Wzrośnie natomiast (o około 63%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miasta na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatu na poziomie 1,8, w tabeli 14 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 r. i 2025 r. Ze względu na funkcjonującą w mieście Świeciu komunikację miejską, zwiększającą liczbę podróży wewnątrzmijskich na analizowanym obszarze, przyjęto, że 25% podróży w miastach realizowanych będzie poza ich granice. Dla gmin założono natomiast, że połowa wszystkich podróży odbywać się będzie poza ich granice.

W szacunkach przyjęto, że 15% wszystkich podróży odbywana będzie poza powiat świecki. Założono również, że wszystkie podróże poza powiat, wykonywane z miast, odbywać się będą bez wykorzystania powiatowych przewozów pasażerskich. Dla pozostałego obszaru przyjęto, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 50% podróży ponadpowiatowych (będą to dojazdy do miejsc przesiadkowych). Założono także, że udział komunikacji autobusowej w podróżach na obszarze powiatu wyniesie 15% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe podróże realizowane będą samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, pieszo, itp.).

Tab. 14. Prognoza liczby podróży na obszarze objętym planem w 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Gminy		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	23,95	22,26	44,93	45,27	67,88	67,53
– w tym poza gminę	5,74	5,56	22,46	22,64	28,20	28,20
– w tym poza powiat	3,44	3,34	6,74	6,79	10,18	10,13
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	2,30	2,23	17,95	18,09	20,24	20,31
– w tym komunikacją autobusową	0,34	0,33	2,69	2,71	3,04	3,05

Źródło: opracowanie własne.

Ponadgminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami autobusowymi, 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. 9 we wcześniejszej części planu). Ewentualne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu świeckiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało silnym ograniczaniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

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 przewozowej – 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%²³. 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

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 w Terespolu Pomorskim. Dojazd z tej stacji do miasta jest jednak już utrudniony w sobotę (zaplanowano tylko kilka kursów), a w niedzielę – niemal niemożliwy (jeden kurs). Znaczna odległość dworca w Terespolu od centrum miasta – około 7 km – wyklucza dojeżdżenie pieszo.

Brak dogodnego powiązania kolei z centrum miasta Świecia w dni wolne od pracy, nie zachęca mieszkańców powiatu do korzystania z kolejowego transportu publicznego.

Z większych miejscowości powiatu, we wszystkie dni tygodnia dobre skomunikowanie komunikacją autobusową ze Świeciem mają: Dolna Grupa, Dragacz i Gruczno.

²³ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

W dni powszednie, dobre połączenie ze Świeciem – autobusowe oraz kolejowe, z przesiadką w Terespolu Pomorskim – mają także mieszkańcy Laskowic Pomorskich, Jeżewa i Pruszcza.

Z powodu małej liczby połączeń ze stacji do miasta w soboty i ich braku w niedziele, dostępność stolicy powiatu jest w weekendy dla mieszkańców wyżej wymienionych miejscowości znacznie gorsza.

Mieszkańcy Nowego, Warlubia i innych miejscowości położonych przy drodze krajowej nr 91 na północ od Dolnej Grupy mają dość dobre połączenie ze Świeciem w dni powszednie i w soboty, natomiast w niedziele nie są wykonywane żadne kursy.

Spośród pozostałych miejscowości gminnych, w dni powszednie najlepsze połączenie ze Świeciem posiadają: Dragacz, Krąplewice, Przysiersk i Bukowiec (wraz z Plewnem). Z kolei najgorzej skomunikowane ze stolicą powiatu w dniu powszednim jest Świątkowo, z którego realizowane są w tej relacji tylko trzy kursy – w dni powszednie nauki szkolnej.

Liczba kursów na liniach autobusowych na obszarze powiatu w dni powszednie wolne od nauki szkolnej znacznie spada, niekiedy nawet o ponad połowę w stosunku do realizowanych w dni nauki szkolnej. W soboty realizowane są już tylko pojedyncze kursy lub nie ma żadnego połączenia ze stolicą powiatu (jak np. na trasie ze Świątkowa do Świecia). W niedziele, poza trasą Bydgoszcz – Świecie – Grudziądz i jedną parą kursów drogą wojewódzką nr 240, komunikacja autobusowa w powiecie nie funkcjonuje.

W lepszej sytuacji są mieszkańcy miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, którzy mogą korzystać z funkcjonującej całotygodniowo kolei.

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 kolejną – 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: Pruszcz, Parlin, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie, Grupa, Dolna Grupa i Dragacz oraz położone wzdłuż linii kolejowej nr 201: Serock, Świątkowo, Zalesie Królewskie i Błądzim. Miasto Bydgoszcz może w pewnym stopniu zaspokajać potrzeby mieszkańców tych miejscowości – w zakresie usług niedostępnych na obszarze gminy.

W tabeli 15 przedstawiono liczbę kursów wykonywanych w 2015 r. w każdym z rodzajów dni tygodnia w czasie roku szkolnego (poza wakacjami) przez wszystkich przewoźników, w tym kolejowych (do stacji Terespol Pomorski), pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby gmin a miastem powiatowym – Świeciem (nie uwzględniono połączeń kolejowych do Dragacza i Nowego). Liczbę kursów porównano z liczbą mieszkańców w wieku powyżej 14 lat w 2013 r. – według danych GUS – jako potencjalną grupą mieszkańców najbardziej zainteresowanych ofertą przewozową. Kolorami oznaczono w tabeli 15 pola o najmniejszej (kolor czerwony i pomarańczowy) i największej (kolor zielony) liczbie kursów w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat na danym obszarze.

Trasy wszystkich linii autobusowych łączących poszczególne miejscowości gminne z miastem powiatowym prowadzą przez teren wiejski miasta i gminy Świecie. Dostępność komunikacyjna dla mieszkańców gminy do wszelkich funkcji miasta powiatowego jest więc największa.

Powiat świecki charakteryzuje się dużą liczbą kursów wykonywanych tylko w dni nauki szkolnej, dedykowanych dowozom dzieci do i ze szkół, co powoduje – pomimo pozornie znacznej liczby kursów – zmniejszenie dostępności komunikacji publicznej dla pozostałych mieszkańców.

Tab. 15. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i z większych miejscowości do i z Świecia – stan na 15 marca 2015 r.

Miejscowość – siedziba gminy/inna	Liczba mieszkańców w wieku pow. 14 lat [tys.]	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia			Liczba kursów na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat		
		dni powszed nie	sobota	niedziel a	dni powszed nie	sobota	niedziel a
Bukowiec	4,3	28	8	0	6,57	1,88	0,00
Dragacz	6,0	44	26	26	7,38	4,36	4,36
Drzycim	4,2	46	12	0	11,02	2,87	0,00
Jeżewo	6,6	40	18	13	6,06	2,73	1,97
Lniano	3,5	31	11	0	8,90	3,16	0,00
Nowe	9,0	9	0	0	0,88	0,00	0,00
Osie	4,5	25	8	0	5,55	1,78	0,00
Pruszcz	8,1	39	18	19	4,84	2,23	2,36
Świecie (wiejski)	6,5	157	64	45	24,10	9,82	6,91
Świekatowo	3,0	5	0	0	1,69	0,00	0,00
Warlubie	5,4	8	4	4	1,48	0,74	0,74
<i>Gródek</i>	<i>1,2</i>	<i>17</i>	<i>10</i>	<i>0</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Gruczno</i>	<i>1,4</i>	<i>72</i>	<i>34</i>	<i>31</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Grupa</i>	<i>1,9</i>	<i>16</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Laskowice Pomorskie</i>	<i>2,6</i>	<i>58</i>	<i>36</i>	<i>19</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Serock</i>	<i>1,3</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyszukiwarek połączeń poszczególnych przewoźników.

Przewoźnicy wykonujący kursy na liniach przekraczających granice gmin posiadają zezwolenia na wykonywanie regularnych drogowych przewozów osób wydane przez Starostę Powiatu Świeckiego, Prezydenta Miasta Grudziądza lub Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Znaczna część tych zezwoleń uzyskiwana jest w związku z wykonywaniem przewozów o charakterze dowozu dzieci do szkół. Także wójtowie gmin (Pruszcz, Świekatowo) wydają przewoźnikom zezwolenia na linie komunikacji publicznej dedykowane dowozom dzieci do i ze szkół. Linie szkolne funkcjonują najczęściej w godzinach i relacjach niesprzyjających korzystaniu z nich przez pozostałych mieszkańców powiatu. Po wyłączeniu linii

szkolnych z analizy, okazuje się, że oferta przewozowa dla gmin powiatu świeckiego nieobejmujących doliny Wisły jest bardzo uboga.

Pod wpływem zmian sytuacji rynkowej, przewoźnicy występują o zmiany zezwoleń, dostosowując ofertę do występującego popytu. Niestety, część wydanych zezwoleń nie jest realizowana. Faktyczna dostępność komunikacji publicznej do realizacji połączeń ze stolicą powiatu jest zatem mniejsza niż wynikająca z rozkładów jazdy stanowiących załączniki do wydanych zezwoleń.

Mieszkańcy wszystkich miejscowości położonych w pobliżu linii kolejowych nr 131 i 208 – poprzez bezpośrednie połączenie z Bydgoszczą lub Grudziądem – mają bardzo dobrą dostępność komunikacyjną z tymi miastami i mogą korzystać z funkcji ponadgminnych w nich realizowanych. Mieszkańcy miejscowości położonych przy linii kolejowej nr 215 nie mają natomiast bezpośredniego połączenia ani ze Świeciem ani z Bydgoszczą, a ponadto intensywność funkcjonowania kolei na tej linii jest niska.

Zdecydowanie najgorszą dostępność komunikacyjną do Świecia mają miejscowości gminne w zachodniej części powiatu oraz położone wśród kompleksów leśnych – w północnej części powiatu.

W aktualnym stanie prawnym, wykonywanie ponadgminnych przewozów pasażerskich na liniach regularnych w krajowym transporcie drogowym (zarówno autobusami, jak i minibusami), wymaga uzyskania zezwolenia, wydawanego odpowiednio przez: starostę, (jeśli przewozy wykonywane są w granicach jednego powiatu lub także powiatu sąsiedniego – przy zezwoleniu wydawanym przez prezydenta miasta na prawach powiatu) albo marszałka województwa (na wykonywanie przewozów przekraczających granice jednego powiatu). W tabeli 16 przedstawiono połączenia powiatowe, realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Świeckiego – według stanu na 28 lutego 2015 r. Za dzień powszedni przyjęto dzień nauki szkolnej.

Spośród 44 wydanych przez Starostę zezwoleń, aż 19 dotyczy linii funkcjonujących wyłącznie w dni nauki szkolnej. Są to linie dedykowane dowozom dzieci do i ze szkół.

W ostatnich kilkunastu latach oferta przewozów drogowych na obszarze powiatu świeckiego ulegała powolnemu zmniejszaniu. Nowe połączenia uruchamiane były rzadko i tylko pomiędzy większymi ośrodkami (jak np. nowa linia Grudziądz – Nowe). Systematycznie malała natomiast dostępność komunikacyjna mniejszych miejscowości, oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych.

Tab. 16. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Świeckiego – stan na 28 lutego 2015 r.

Nr zezwolenia/linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	sobota	niedziela

Nr zezwolenia/linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	sobota	niedziela
3/21359	Świecie – Biechowo – Drzycim – Lniano	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	-	-
4/21329	Świecie – Piskarki – Jezewo – Pięćmorgi – Lipinki	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
5/21370	Świecie – Jezewo Czersk Świecki – Brzeziny – Osie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
6/21341	Świecie – Laskowice – Osie – Tleń – Łązek	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
7/21327	Świecie – Terespol Pomorski – Bukowiec – Karolewo – Błądzim	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
8/21361	Świecie – Laskowice – Drzycim – Lniano – Błądzim	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	5	3	-
9/21386	Świecie – Terespol Pomorski – Drzycim – Osie – Tleń – Łązek	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
10/21362	Świecie – Górna Grupa – Warlubie – Nowe	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	-	-
13/21328	Świecie – Terespol Pomorski – Bukowiec – Poledno*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	5	-	-
14/21331	Świecie – Jezewo – Dąbrowa – Pięćmorgi – Lipinki	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	6	-	-
15/21313	Świecie – Gruczno – Grabowo	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4+4/5	-	-
17/21351	Świecie – Sulnowo – Laskowice – Jezewo – Białe – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4	3	-
18/21345	Świecie – Terespol Pomorski – Bukowiec – Stążki – Świekatowo*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-

Nr zezwolenia/linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	sobota	niedziela
19/21350	Świecie – Terespol Pomorski – Gawroniec – Bukowiec – Tuszyny – Świekatowo II*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4	-	-
20/21380	Świecie – Drzycim – Miedzno	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4	2	-
21/21396	Świecie – Terespol Pomorski – Osie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	-	-
22/21602	Świecie – Terespol Pomorski – Krupocin – Błądzim wieś	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
23/21330	Świecie – Laskowice – Jezewo – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4	2	-
24/21377	Świecie – Błądzim wieś	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
25/21347	Świecie – Laskowice – Drzycim – Lniano – Błądzim	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	9	5	-
26/21346	Świecie – Terespol Pomorski – Bukowiec – Wętfie – Lniano – Błądzim	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	9	3	-
27/21384	Świecie – Laskowice – Drzycim – Osie – Łązek*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
28/21617	Świecie – Chrystkowo – Topolno – Pruszcz	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	6+1/5	1	-
31/21605	Świecie – Gruczno – Pruszcz*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
32/21337	Świecie – Biechowo – Drzycim – Tleń	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	7	-	-
33/21609	Świecie – Pruszcz*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-

Nr zezwolenia/linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	sobota	niedziela
34/21324	Świecie – Jeżewo – Brzeziny – Osie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
35/21338	Świecie – Biechowo – Drzycim – Lniano – Błądzim	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4	-	-
37/21618	Gruczno – Parlin – Gruczno*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
43/21395	Pięćmorgi – Jeżewo – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
46/21307	Świecie – Czaple – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
47/21312	Osie – Drzycim – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
49/25204	Tryl – Wielki Lubień – Krusze*	„PKS Grudziądz” Sp. z o.o.	8+4/5	-	-
50/25195	Nowe – Warlubie*	„PKS Grudziądz” Sp. z o.o.	4	-	-
52/21310	Świecie – Gruczno – Topolno – Chrystkowo – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
54/01	Świecie – Laskowice – Drzycim	ZU-H Przewozy Osobowo-Towarowe Mateusz Dittmann, Jeżewo	14	-	-
55/21633	Świecie – Gruczno – Bagniewko – Pruszcz*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
56/21639	Świecie – Wiąskie Piaski – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-

Nr zezwolenia/linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	sobota	niedziela
57/21636	Świecie – Czaple – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
58/21638	Świecie – Morsk – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
59/21325	Świecie – Sierosław – Osie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
60/21640	Gruczno – Bagniewo – Gruczno*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
61/-	Warlubie – Nowe	Firma „Żana” Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk, Warlubie	2	1	-
R/62/2014 /21601	Świecie – Terespol Pomorski – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	-	1	-

* – kursy tylko w dni nauki szkolnej.

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 17 przedstawiono linie komunikacyjne, w stosunku do których przed wydaniem zezwolenia przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego lub Prezydenta Miasta Grudziądza, od stycznia 2012 r. do lutego 2015 r. Starosta Powiatu Świeckiego przeprowadzał uzgodnienia. W przypadku więcej niż jednej zmiany zezwolenia (kolejnego uzgodnienia danej linii), w tabeli zaprezentowano stan zgodny z ostatnim wydanym uzgodnieniem.

Tab. 17. Połączenia ponadpowiatowe uzgadniane przez Starostę Powiatu Świeckiego od 1 stycznia 2012 r. do 28 lutego 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	dzień powszedni	dzień powszedni

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	dzień powszedni	dzień powszedni
25067	Grudziądz – Mątawy – Nowe	„PKS Grudziądz” Sp. z o.o.	12	4	-
2	Grudziądz – Grupa	PUH EUROB-US Arkadiusz Lewandowski	29	23	16
21373	Świecie – Michale – Grudziądz – Warlubie – Nowe	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	-	-
21365	Świecie – Górna Grupa – Grudziądz – Warlubie – Nowe	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	8	1	2
21314	Świecie – Michale – Grudziądz	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
21363	Bydgoszcz – Zbrachlin – Topolno – Gruczno – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
21369	Bydgoszcz – Zbrachlin – Gruczno – Świecie – Górna Grupa – Grudziądz	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	20	13	12
21039	Bydgoszcz – Chełmno – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
21360	Bydgoszcz – Zbrachlin – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	10	8	7
21128	Grudziądz – Górna Grupa – Świecie – Zbrachlin – Bydgoszcz – Inowrocław	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	1	1
21343	Bydgoszcz – Chełmno – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
21387	Pruszcz – Serock – Koronowo*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
21625	Świecie – Gruczno – Topolno – Pruszcz – Serock – Karolewo*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	dzień powszedni	dzień powszedni
21634	Świecie – Gruczno – Topolno – Pruszcz – Serock – Koronowo*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
21144	Serock – Koronowo*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
21391	Koronowo – Pruszcz*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
21611	Świecie – Gruczno – Topolno – Pruszcz – Serock – Karolewo*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
21360a	Bydgoszcz – Zbrachlin – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	-	1	1
25600	Grudziądz – Górna Grupa – Grupa	„PKS Grudziądz” Sp. z o.o.	16	16	16
2	Koronowo – Serock – Karolewo – Serock – Pruszcz – Wałdowo*	Szufrajda Fr Bus Sp. J.	6	-	-
21302	Bydgoszcz – Zbrachlin – Gruczno – Świecie – Michale – Grudziądz	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
21646	Pruszcz – Serock – Nowy Jasieniec – Serock – Wudzyn – Pruszcz*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	-	-
21641	Karolewo – Serock – Pruszcz – Topolno – Gruczno – Świecie*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1	-	-
-	Grudziądz – Warlubie – Nowe	ŻANA Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk	15	10	-
24296	Toruń – Chełmno – Świecie	Arriva Sp. z o.o. O/Toruń	2	1	1
21371	Świecie – Plewno – Drzycim – Osie – Łązek – Śliwice	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	7	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia		
			dzień powszedni	dzień powszedni	dzień powszedni
25074	Grudziądz – Warlubie – Nowe	„PKS Grudziądz” Sp. z o.o.	12	-	-
21145	Pruszcz – Serock – Koronowo*	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o	1	-	-
21635	Świecie – Bukowiec – Drzycim – Osie – Łązek–Śliwice	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o	1	1	-
21320	Grudziądz – Michale – Świecie	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o	1	-	-

* – kursy tylko w dni nauki szkolnej.

Źródło: opracowanie własne.

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 – jednoczesne 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 zaspokajając 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 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 świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób, zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowym realizującymi przewozy osób na obszarze powiatu są: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Warszawa oraz Arriva RP Sp. z o.o. O/Toruń. W tabeli 18 przedstawiono liczbę pociągów na liniach kolejowych obejmujących powiat świecki.

Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie świeckim – stan na 15 marca 2015 r.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie świeckim	Nr linii	Kierunek	Liczba odjazdów	
			w dni powszednie	w soboty/ w niedziele
Łązek Tleń Osie Kwiatki Czersk Świecki Dąbrowy	215	Laskowice Pomorskie	3	4/4
		Chojnice	1	1/1
		Czersk	2	3/3
Lniano Jastrzębie Pomorskie Drzycim Leosia	208	Szlachta	1	1/1
		Wierzchucin	1	1/1
		Smętowo	1	1/1
		Laskowice Pomorskie	3	2/2
Serock Lubania Lipiny Świekatowo Lipienica Błądzim	201	Bydgoszcz Główna	13	9/8
		Chojnice	5	5/3
		Tuchola	12	9/8
		Wierzchucin	14	10/10
		Czersk	1	-/1
Jeżewo	208	Bydgoszcz Główna	8	7/7

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie świeckim	Nr linii	Kierunek	Liczba odjazdów	
			w dni powszednie	w soboty/ w niedziele
Dubielno Grupa Górna Grupa		Laskowice Pomorskie	11	9/9
		Grudziądz	12	11/10
Warlubie Twarda Góra	131	Smętowo	6	5/5
		Bydgoszcz Główna	3	2/2
		Gdańsk/Gdynia	4	3/3
		Laskowice Pomorskie	5	4/4
Pruszcz Pomorski Parlin Terespol Pomorski	131	Bydgoszcz Główna	13	9/9
		Terespol Pomorski	1	-/-
		Grudziądz	9	6/7
		Gdańsk/Gdynia	2	2/2
		Laskowice Pomorskie	13	9/10
Laskowice Pomorskie	131 208 215	Chojnice	1	1/1
		Czersk	2	3/3
		Szlachta	1	1/1
		Grudziądz	12	11/11
		Smętowo	5	4/4
		Gdańsk/Gdynia	4	3/3
		Bydgoszcz Główna	12	8/9

Źródło: www.rozklad-pkp.pl, dostęp: 15.03.2015 r.

Odjazdy i przyjazdy pociągów w relacji do Bydgoszczy, poza odcinkiem Laskowice Pomorskie – Twarda Góra, odbywały się w ciągu całego dnia – od godzin wczesnoporannych do późnopołudniowych. Z Twardej Góry realizowane były do Bydgoszczy tylko dwa odjazdy wczesnoporanne i jeden wieczorny, zaś pomiędzy nimi – odjazdy do Smętowa.

W drodze powrotnej, odjazdy do Grudziądza oraz do Wierzchucina odbywały się od godzin porannych do wieczornych. W relacji z Laskowic Pomorskich do/z Wierzchucina w dniu powszednim zaplanowano dwa pociągi wczesnoporanne i jeden południowy do Laskowic Pomorskich oraz tylko jeden południowy powrotny. W weekendy jest o jeden pociąg w godzinach wczesnoporannych mniej.

W relacji z Laskowic Pomorskich do/ze Szlachty odbywał się jeden odjazd w godzinach porannych i dwa – w południowych, a w weekendy dodatkowo – odjazd w godzinach południowych.

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 Łaskowice Pomorskie – Wierzchucin jest najniższy w województwie i wynosi jedynie 1,3%²⁴.

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

- PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.;
- „PKS Grudziądz Sp. z o.o.;
- PUH EUROB-US Arkadiusz Lewandowski z Grudziądza;
- ŻANA Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk z Warlubia;
- Szufrajda Fr Bus Sp. J. z Koronowa;
- Arriva Sp. z o.o. O/Toruń;

Podstawowym przewoźnikiem, świadczącym usługi na liniach zwykłych w powiecie świeckim, jest PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o. „PKS Grudziądz” Sp. z o.o. obsługuje natomiast miejscowości w gminach Dragacz, Nowe i Warlubie – w kursach do Grudziądza.

Część z funkcjonujących na obszarze powiatu linii autobusowych ma charakter przewozów wojewódzkich, a funkcję przewozów powiatowych wypełnia na krótkich odcinkach – pomiędzy miejscowościami w granicach powiatu.

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. Najgorsza sytuacja występuje w tym zakresie w gminie Świekatowo i w mieście Nowe. Dostępność komunikacyjna dla mieszkańców zachodnich rejonów gminy Nowe do stolicy powiatu jest lepsza niż do siedziby gminy (np. nie są realizowane żadne połączenia pasażerskiego transportu zbiorowego z Lipinek do Nowego). Połączenia transportem publicznym ze stolicą powiatu w niedziele z ośrodków gminnych nie mających dostępu do linii kolejowej nr 131, w ogóle nie występują.

Połączenie liniami autobusowymi ze stolicą powiatu o intensywności poniżej 10 par kursów na dobę w dniu powszednim świadczy o niedostatecznym skomunikowaniu danej miejscowości gminnej ze stolicą powiatu. Dotyczy to: Nowego, Świekatowa i Warlubia. Ośrodki gminne Nowe i Warlubie posiadają dodatkowe

²⁴ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, s. 30.

relacje połączeń autobusowych z Grudziądzem, a Świekatowo dodatkowe relacje połączeń kolejowych z Bydgoszczą, część potrzeb ponadgminnych społeczeństwa jest więc przez nie zaspokajana.

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 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 także w soboty – gminy Nowe, Warlubie i Świekatowo nie posiadają żadnego połączenia autobusowego z Świeciem, a gminy Bukowiec, Jeżewo i Osie – nie więcej niż 4 pary kursów. W niedziele połączenia autobusowe ze stolicą powiatu posiada tylko ośrodek gminny w Dragaczu. Dostępność stolicy powiatu w niedziele teoretycznie zapewniają mieszkańcom Jeżewa, Pruszcz i Warlubia połączenia kolejowe, z tym że do/z Warlubia są tylko dwie pary pociągów, a ze stacji w Terespolu 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, transport indywidualny (w tym rowerowy) oraz komunikację miejską;
- 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 (wraz z przystankiem kolejowym oddalonym od niego o ok. 0,6 km) – integrujący transport pasażerski kolejowy i autobusowy wojewódzki oraz autobusowy wojewódzki, powiatowy, gminny i komercyjny, a także 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.

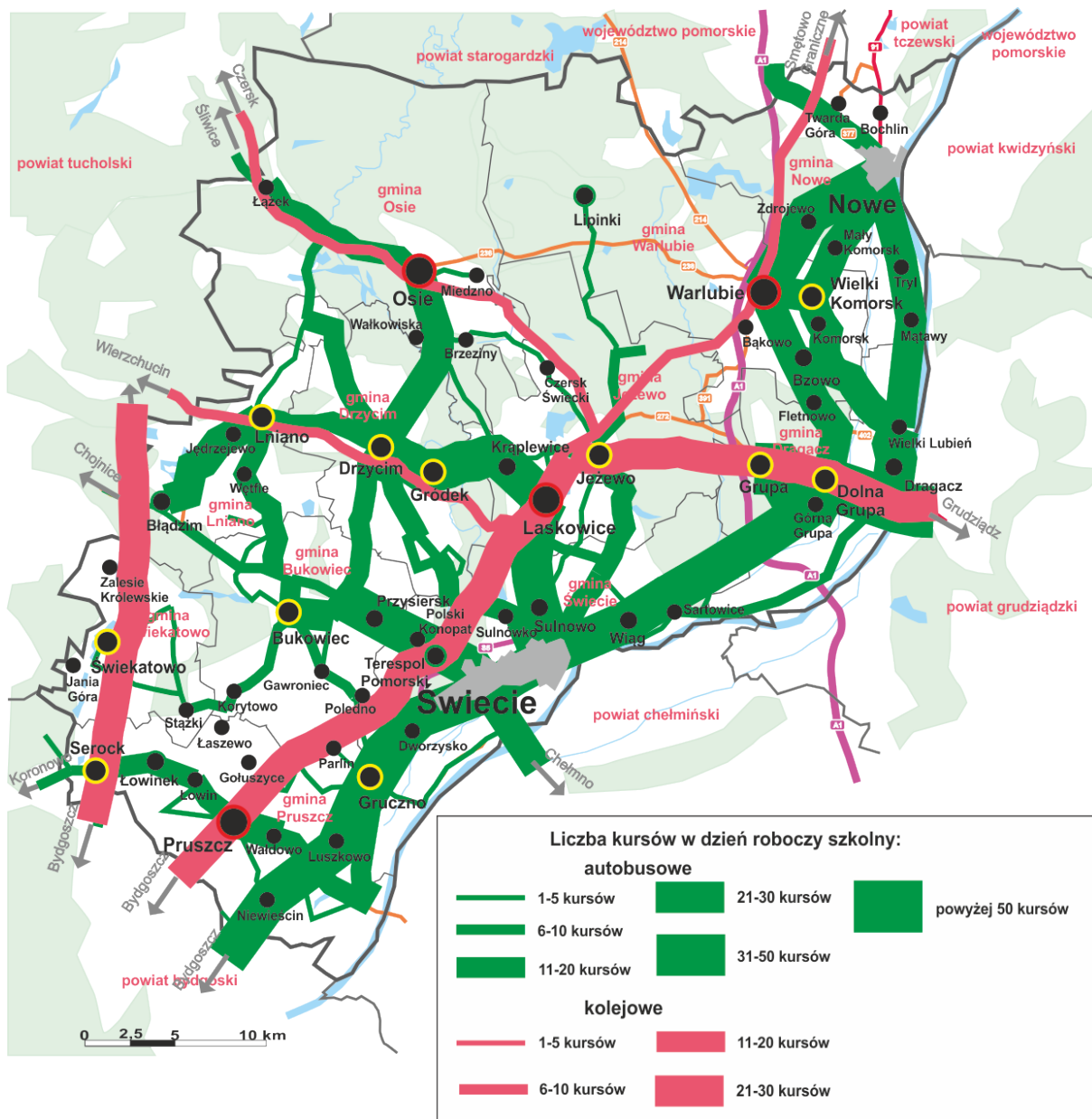
Większość linii obsługiwanych przez PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o. rozpoczyna swój bieg na dworcu autobusowym, stanowiącym własność tego przewoźnika. Niektóre linie korzystają z przystanku przy ul. Wojska Polskiego, w bezpośrednim pobliżu dworca. Pospieszne kursy dalekobieżne korzystają wyłącznie z dworca 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 – realizowane wieloma kursami komunikacji regionalnej, ale bardzo słabą komunikacją miejską (dwie pary kursów na dobę). Sytuacja ta umożliwia przesiadki pomiędzy komunikacją kolejową i autobusową regionalną lub dalekobieżną, lecz znacznie zmniejsza dostępność przewozów kolejowych dla mieszkańców Świecia. 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.

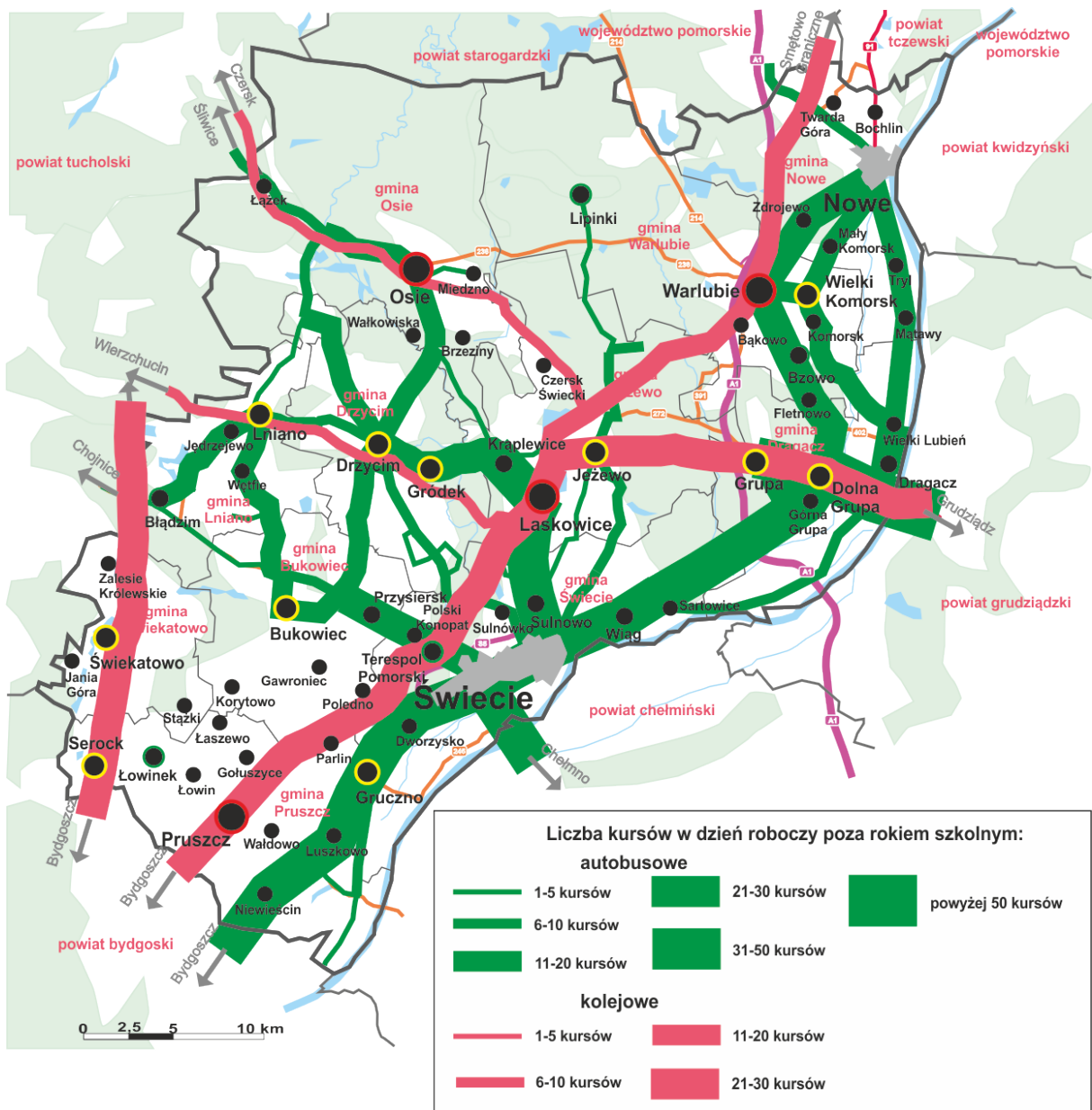
Na rysunku 15 przedstawiono obecną intensywność funkcjonowania linii komunikacji publicznej na obszarze powiatu świeckiego w dniu powszednim nauki szkolnej, na rysunku 16 – w dniu powszednim wolnym od nauki w szkolnej, a na rysunku 17 – w sobotę i w niedzielę.



Rys. 15. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych na obszarze powiatu świeckiego w dniu powszednim nauki szkolnej – stan na 15.03.2015 r.

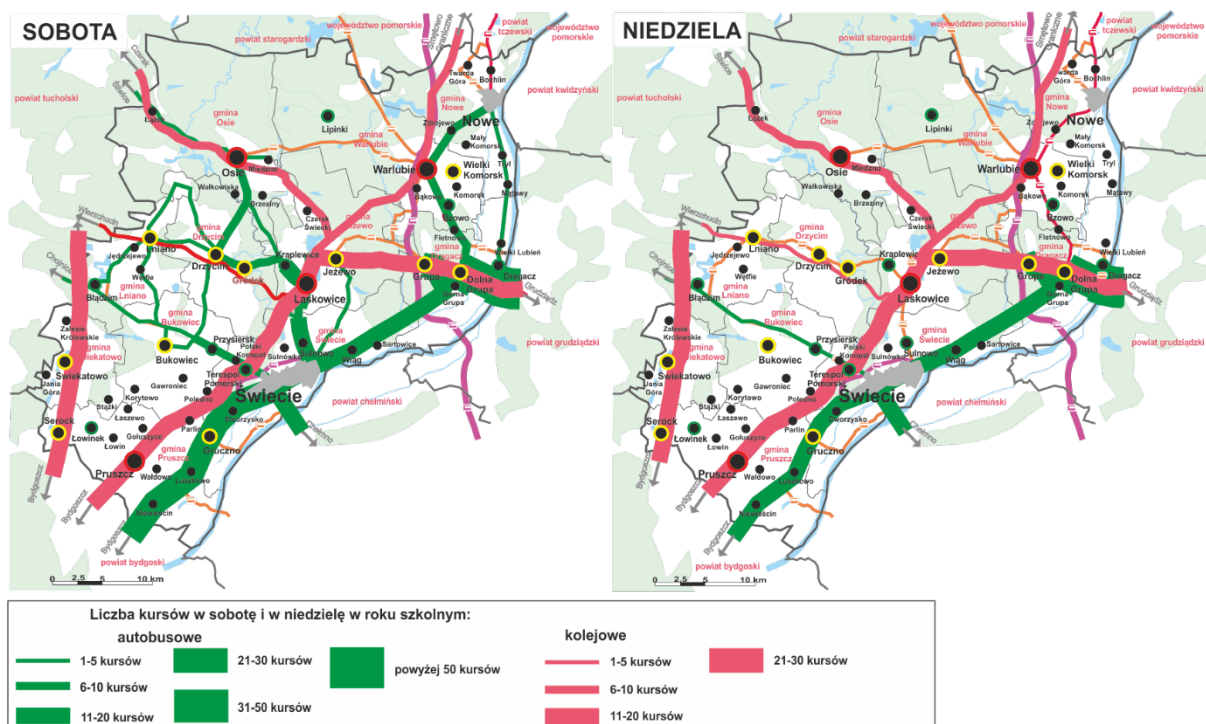
Źródło: opracowanie własne.

Istotnym elementem w realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czasy 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.



Rys. 16. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych na obszarze powiatu świeckiego w dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej – stan na 15.03.2015 r.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 17. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w sobotę i w niedzielę w okresie nauki szkolnej na obszarze powiatu świeckiego – stan na 30.11.2014 r.

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 19 przedstawiono podział gmin na dostępność czasową komunikacją zbiorową ze stolicy gminy (dla gminy Świecie z Ernestowa) do miasta powiatowego.

Tab. 19. Czas dojazdu transportem zbiorowym do Świecia

Wyszczególnienie	Czas dojazdu t ze stolicy gminy do miasta Świecie [min]			
	t ≤ 20	20 < t ≤ 30	30 < t ≤ 40	40 < t
Analizowany obszar	Świecie obszar wiejski	Bukowiec Dragacz Jeżewo	Drzycim Pruszcz	Lniano Nowe Osie Świekatowo Warlubie
Liczba mieszkańców razem [tys.]	7,9	20,4	14,7	30,4
Udział w liczbie mieszkańców powiatu [%]	7,9	20,4	14,7	30,5
Udział w liczbie mieszkańców, z wyłączeniem miasta Świecia [%]	10,8	27,8	20,0	41,4

Źródło: opracowanie własne.

Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem świeckiej komunikacji miejskiej jest Burmistrz Miasta Świecia. Formalnym, instytucjonalnym organizatorem transportu miejskiego w Świeciu, jest Wydział Rolnictwa, Ochrony Środowiska i Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Świeciu. Wg stanu na dzień 15 marca 2015 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 PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o. W pozostałych gminach występuje komunikacja gminna – w postaci ogólnodostępnych linii szkolnych.

Wg stanu na 15 marca 2015 r., sieć połączeń świeckiej komunikacji miejskiej stanowiło kilkanaście relacji, w tym obsługiwanych tylko w dni powszednie, od poniedziałku do soboty lub w dni świąteczne. Niemal wszystkie kursy rozpoczynały się przy szpitalu, wszystkie kursy obejmowały swoją trasą dworzec autobusowy i wszystkie zatrzymywały się, a część nawet kończyła się przy biurowcu Mondy. Poza miastem Świeciem, komunikacja miejska obejmowała także kilkunastoma kursami miejscowości: Dworzysko, Gruczno i Wielki Konopat oraz – kilkoma kursami – miejscowości Kozłowo i Terespol Pomorski.

Sieć linii świeckiej komunikacji miejskiej obsługuje obszar zamieszkały przez ok. 30 tys. osób. Specyficzną cechą świeckiej komunikacji miejskiej jest brak obsługi całego obszaru podmiejskiego gminy, pomimo, że jest to jedna jednostka samorządu terytorialnego.

Trasy linii świeckiej komunikacji miejskiej, aktualne na dzień 15 marca 2015 r., przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Trasy linii świeckiej komunikacji miejskiej – stan na 15 marca 2015 r.

Przebieg trasy
SZPITAL – Osiedle Kościuszki – DWORZEC PKS – Osiedle Marianki – Przechowo przedszkole (wybrane kursy: Sportowa – Kozłowo – Sportowa) – Przechowo II (wybrane kursy: Kozłowo – Terespol – TERESPOL D.K. lub MIASTECZKO) – hotel Vistula – MONDI (wybrane kursy Wielki Konopat – Dworzysko – Gruczno – GRUCZNO WIEŚ)

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.swiecie.eu, dostęp: 15.03.2015 r.

Cechą charakterystyczną oferty przewozowej świeckiej komunikacji miejskiej jest nierównomierność czasowa podaży. W dniu powszednim, w okresie szczytów – porannego i południowo-popołudniowego – występuje jej wzrost oraz silny spadek w okresach międzyszczytowym i pozaszczytowym. Oferta przewozowa w dni wolne od pracy – soboty, niedziele i święta – jest dość dobra, ponieważ stanowi połowę wielkości pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim. Zilustrowano to w tabeli 21.

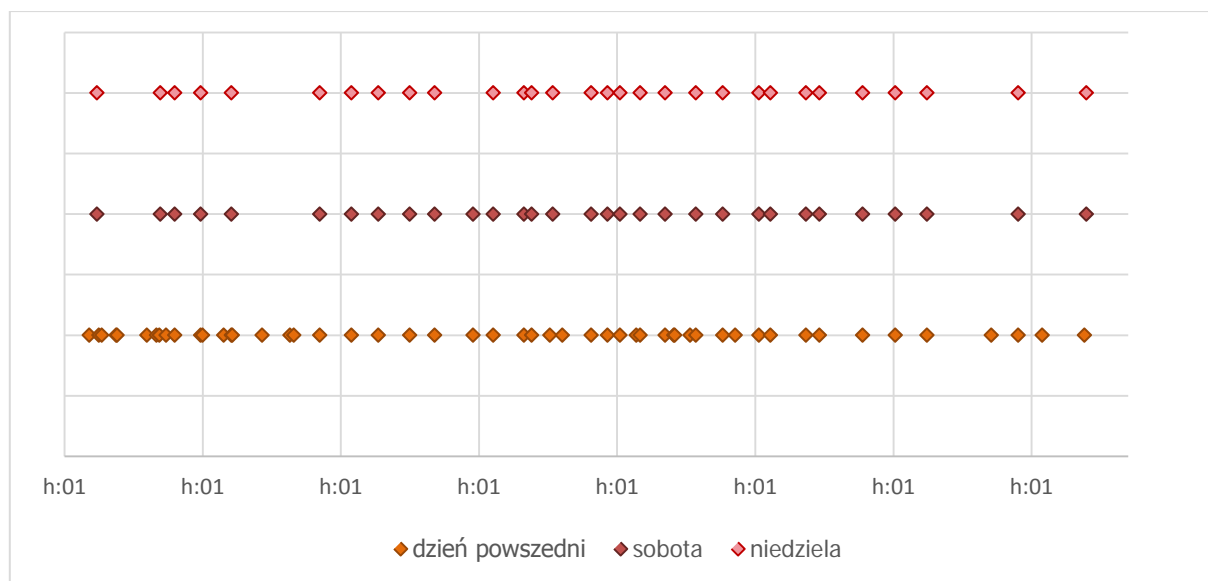
Tab. 21. Liczba wozokilometrów i kursów w świeckiej komunikacji miejskiej w 2014 r.

Roczna liczba wozokilometrów [tys.]			Roczna liczba kursów [tys.]		
w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta
160,7	17,1	20,4	16,63	1,61	1,82
Razem:			198,2		
			20,06		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Świeciu.

W rozkładzie jazdy świeckiej komunikacji miejskiej brak jest rytmiki kursowania pojazdów. Komunikacja miejska nie obsługuje nowopowstających stref gospodarczych w rejonie Sulnowa i Sulnówka, a tylko nieliczne kursy kierowane są do stacji kolejowej Terespol Pomorski. Utrudnia to koordynację pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego, w rezultacie preferując ponadpowiatowe połączenia autobusowe – kosztem połączeń kolejowych. Brak obsługi nowych stref aktywności gospodarczej zmusza mieszkańców Świecia do korzystania z transportu indywidualnego – przede wszystkim z samochodów osobowych.

Na rysunku 18 przedstawiono częstotliwości odjazdów świeckiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim z przystanku przy dworcu autobusowym.



Rys. 18. Rozkład odjazdów z dworca autobusowego w różne dni tygodnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.swiecie.eu/sites/default/files/pks__ze_zmiana_trasy_od_01.08.2014_r.pdf, dostęp: 15.03.2015 r.

W świeckiej komunikacji miejskiej, wg stanu na dzień 15 marca 2015 r., wykonywano 66 kursów w dniu powszednim, 31 kursów w sobotę i 29 kursów w niedzielę. Liczba kursów oferowana w sobotę stanowiła 47,0% liczby kursów w dniu powszednim, a w niedzielę 43,9%. Roczna praca eksploatacyjna wynosiła ok. 200 tys. wozokilometrów.

W tabeli 22 porównano podstawowe parametry sieci świeckiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach”, dotyczące 2013 r., wybierając sieci komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Świecia.

Tab. 22. Porównanie parametrów komunikacji miejskiej w Świeciu oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Długość tras [km]	Liczba obsługiwanych gmin
		wozokm. [tys.]	linii lub tras		
Gorlice	28,6	530,0	13	75,0	5
Brodnica	28,5	258,0	5	44,0	2
Wałcz	26,4	359,4	14	69,0	2
Świecie	26,4	197,3	4	199,0	1
Wągrowiec	25,3	178,0	7	123,0	2
Szczytno	25,0	230,9	6	43,0	2
Białogard	24,8	246,1	6	23,0	1

Źródło: *Komunikacja Miejska w Liczbach*, 2014 nr 2/13. IGKM Warszawa, s. 19-23.

Tabor eksploatowany przez PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o. w świeckiej komunikacji miejskiej, to pojazdy o zróżnicowanej pojemności, w większości już po dość znacznym okresie eksploatacji. W strukturze taboru dominują dwie marki – Autosan i MAN. Firma stosuje praktykę zastępowania wycofywanych zużytych pojazdów produkcji krajowej autobusami używanymi renomowanych marek zachodnich i – w niewielkim zakresie – zastępowania ich pojazdami nowymi.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

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

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.

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.

W tabeli 23 przedstawiono proponowane minimalne kryteria połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi. Kursy powinny tworzyć pary, gwarantujące połączenia do i z miasta powiatowego (każde dwa kursy to jeden do miasta powiatowego i jeden w przeciwnym kierunku). Gmina Świekatowo potraktowana została odrębnie, ponieważ część funkcji ponadgminnych dla jej mieszkańców jest realizowana przez miasto Bydgoszcz – z uwagi na bardzo dobre skomunikowanie linią kolejową nr 201.

Kryterium minimalnej liczby kursów będzie spełnione, jeśli liczba kursów będzie równa lub wyższa niż uznana za minimalną w określonym rodzaju dnia tygodnia – nawet, jeśli wykonywane będą one w innych przedziałach czasowych niż określone w tabeli 23 (pkt 2). Należy jednak zauważyć, że kilka linii

prowadzonych w części o zbliżonej trasie, ale o małej liczbie kursów, powoduje koncentrację kursów w godzinach dojazdów do pracy i szkół oraz powrotów z nich i przerwy w okresach międzyszczytowych.

Zaspokojenie potrzeb mieszkańców w minimalnym zakresie wymaga uruchomienia dla każdej linii dobowej liczby kursów nie mniejszej, niż określona w tabeli 23 w pkt. 2.

W tabeli 24 przedstawiono proponowane optymalne kryteria połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi. Zasada łączenia kursów w pary obowiązuje identycznie, jak dla kryteriów minimalnych.

Tab. 23. Minimalne liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Kryterium dostępności – warunki minimalne					
1. Liczba par kursów na tysiąc mieszkańców w wieku powyżej 14 lat					
Rodzaj dnia tygodnia	Gminy			Poniedziałek – piątek	Sobota, niedziela i święto
Zasięg oddziaływania miasta Grudziądza	Dragacz Warlubie Nowe			1,0	0,5
Czas dojazdu do Świecia do 40 minut	Bukowiec Jeżewo Drzycim Pruszcz			2,5	1,25
Czas dojazdu do Świecia pow. 40 minut	Lniano Osie Świekatowo*			2,0 (1,5*)	1,0 (0,75*)
2. Liczba par kursów w przedziałach czasowych – warunki minimalne (godziny rozpoczęcia kursów)					
Rodzaj dnia tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-18:30	Cała doba
Poniedziałek-piątek	4	2	2	4	12
Sobota	1	2	2	1	6
Niedziela	-	1	1	2	4

* – dla gminy Świekatowo

Źródło: opracowanie własne.

Przedstawione parametry minimalne i optymalne intensywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej stanowią kryteria, których brak spełnienia w relacjach wykonywanych przez przewoźników komercyjnych oraz przewozy kolejowe i autobusowe organizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, powinien spowodować uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze

użyteczności publicznej. Komunikacja zbiorowa o charakterze użyteczności publicznej może być organizowana przez Starostę Powiatu Świeckiego w przypadku, gdy połączenia komercyjne i połączenia o charakterze przewozów wojewódzkich (kolejowe i autobusowe), nie zapewnią kryteriów minimalnych lub optymalnych, a także gdy wystąpi zapotrzebowanie na przewozy komunikacją zbiorową, potwierdzone badaniami preferencji i zachowań transportowych mieszkańców danego obszaru.

Tab. 24. Optymalne kryteria połączeń warunkujące uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze objętym planem

Kryterium dostępności – warunki optymalne					
1. Liczba kursów na tysiąc mieszkańców w wieku powyżej 14 lat					
Rodzaj dnia tygodnia	Poniedziałek – piątek		Sobota	Niedziela i święto	
Minimalna liczba kursów na tysiąc mieszkańców	3,0		2,0	1,5	
2. Liczba kursów w przedziałach czasowych – warunki optymalne (godziny rozpoczęcia kursów)					
Rodzaj dnia tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-18:30	Cała doba
Poniedziałek – piątek	4	3	3	4	14
Sobota	2	2	2	2	8
Niedziela	1	2	1	2	6

Źródło: opracowanie własne.

Potrzeby przewozowe, które zaspokoją powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej, zależą przede wszystkim od:

- zakresu realizacji przewozów pasażerskich kolejowych, w tym użyteczności publicznej, pomiędzy miejscowościami położonymi w powiecie świeckim;
- zakresu realizacji przewozów pasażerskich autobusowych użyteczności publicznej organizowanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, pomiędzy miejscowościami położonymi w powiecie świeckim;
- oferty przewozów komercyjnych przekraczających granicę jednej gminy w powiecie świeckim.

Stopień zaspokojenia potrzeb przewozowych, wg zaproponowanych kryteriów, przedstawiono w tabeli 25 – dla warunków minimalnych oraz w tabeli 26 – dla warunków optymalnych. W tabelach uwzględniono połączenia kolejowe organizowane przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. W tabeli spełnienia kryteriów optymalnych uwzględniono także planowane uruchomienie wojewódzkich autobusowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej – na liniach:

- nr 102 relacji Bydgoszcz – Grudziądz przez Świecie i Dragacz (21 par kursów);
- nr 214 relacji Świecie – Śliwice przez Plewno, Drzycim i Osie (10 par kursów).

Dodatkową dostępność dla gmin: Dragacz, Warlubie i Nowe do miasta Grudziądza, zapewni także planowana linia autobusowa nr 108 relacji Grudziądz – Nowe. Po jej uruchomieniu, w celu zapewnienia mieszkańcom tych gmin optymalnej dostępności do usług ponadgminnych, wystarczające będą połączenia ze stolicą powiatu wg warunków minimalnych. Liczby brakujących kursów, po uwzględnieniu opisanych połączeń wojewódzkich, podano w nawiasach.

Tab. 25. Skala spełnienia minimalnych kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach powiatu świeckiego – stan na 15 marca 2015 r.

Gmina	Kryterium dostępności 1 [liczba brakujących par kursów]			Kryterium dostępności 1 i 2 [liczba brakujących par kursów]		
	dzień powszedni	sobota	niedziela	dzień powszedni	sobota	niedziela
Bukowiec	-	-	5,4	-	-	5,4
Dragacz	-	-	-	-	-	-
Drzycim	-	-	5,3	-	-	5,3
Jeżewo	-	-	-	-	-	-
Lniano	-	-	3,5	-	-	4,0
Nowe	1,0	4,5	4,5	4,0	6,0	4,5
Osie	-	-	4,5	-	-	4,5
Pruszcz	-	-	-	-	-	-
Świekatowo	-	4,5	4,5	7,0	6,0	4,5
Warlubie	-	1,4	1,4	4,0	2,0	1,4

Źródło: opracowanie własne.

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być zorganizowane wszędzie tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewniają minimalnej lub optymalnej dostępności komunikacyjnej, przy podstawowej zasadzie zapewnienia połączeń centrów gminnych z miastem powiatowym.

Tab. 26. Skala spełnienia optymalnych kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach powiatu świeckiego – stan na 15 marca 2015 r.

Gmina	Kryterium dostępności 1 [liczba brakujących par kursów]			Kryterium dostępności 1 i 2 [liczba brakujących par kursów]		
	dzień powszedni	sobota	niedziela	dzień powszedni	sobota	niedziela
Bukowiec	-	-	6,5	-	0,6	6,5
Dragacz	-	-	-	-	-	-
Drzycim	-	-	6,3 (-)	-	-	6,3 (-)
Jeżewo	-	-	-	-	-	-
Lniano	-	-	5,3	-	-	6,0
Nowe	19,0 (1,0)	13,5 (4,5)	13,5 (4,5)	19,0 (4,0)	18,0 (6,0)	13,5 (4,5)
Osie	-	-	6,8 (-)	-	1,0 (-)	6,8 (-)
Pruszcz	-	-	-	-	-	-
Świekatowo	4,0	4,5	4,5	9,0	8,0	6,0
Warlubie	8,2 (-)	4,1 (1,4)	4,1 (1,4)	8,2 (4,0)	6,8 (2,0)	4,1 (1,4)

Źródło: opracowanie własne.

Zdecydowanie najgorsza dostępność stolicy powiatu publicznym transportem zbiorowym charakteryzuje gminę Świekatowo. Powiat świecki charakteryzuje się także niemal zupełnym brakiem połączeń miejscowości gminnych z miastem powiatowym (poza ciągiem dróg krajowych) w niedziele i święta. Interwencja ekonomiczna powiatu w tym zakresie połączeń, wydaje się niezbędna.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych gmin. Uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku realizacji zamiarów samorządu województwa oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Począwszy od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnieniem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.

Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych – zwłaszcza do mniejszych miejscowości – oraz skracanie długości tras linii. Pozostaną tylko takie połączenia, w których pomimo braku refundacji ulg, duże potoki pasażerskie umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. W rezultacie nastąpi znaczne pogorszenie dostępności miasta powiatowego dla mieszkańców poszczególnych gmin, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drogach krajowych). Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadających samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz dostępność usług ponadgminnych.

Powiat świecki powinien zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – rozważyć uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – powiatu świeckiego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń. Utrzymanie publicznego transportu zbiorowego w zakresie połączeń spełniających minimalne kryteria dostępności, zwiększyłoby także turystyczną atrakcyjność powiatu świeckiego.

Linie uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich powinny zapewniać dojazd z ośrodka gminnego do centrum powiatowego oraz do węzłów integracyjnych. Trasy linii powinny obejmować jak najwięcej dużych jednostek osadniczych w powiecie. Zalecane jest także dodatkowe połączenie ośrodków gminnych pomiędzy sobą i z węzłami przesiadkowymi, z pominięciem ośrodka powiatowego w Świeciu. Z komunikacją uruchamianą przez starostę powiatu powinna być skoordynowana komunikacja gminna, w tym miejska, umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

W tabeli 27 zaproponowano siatkę połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej. Trasy te stanowią zbiór szerszy niż wynikający z aktualnych potrzeb, dlatego każde uruchomienie połączenia w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami.

Poza wskazanymi trasami, funkcjonują obecnie połączenia pomiędzy miejscowościami w powiecie świeckim i miejscowościami w powiatach ościennych. W szczególności dotyczy to połączeń pomiędzy:

- gminą Dragacz, miastem i gminą Warlubie, miastem i gminą Nowe – a miastem Grudziądzem;
- gminą Pruszcz – a gminami Dobrcz i Koronowo;
- miastem i gminą Nowe – a gminą Smętowo Graniczne (w województwie pomorskim).

Powiązanie z Grudziądzem zapewnia aktualnie dobrze rozwinięta siatka połączeń, wykonywanych przez przewoźników korzystających z dopłat z budżetu państwa z tytułu stosowania ulg ustawowych. Połączenia te nie zostały jednak ujęte w planie transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego.

W przypadku braku porozumienia pomiędzy powiatami, które obejmują wyszczególnione połączenia, od 2017 r. takie linie staną się przewozami komercyjnymi. Zachodzi zatem realne zagrożenie znaczną podwyżką cen biletów, skutkującą większą konkurencyjnością podróży realizowanych samochodami osobowymi. Wzrost kosztów przejazdu transportem zbiorowym, dotkliwy szczególnie dla mieszkańców codziennie z niego korzystających, spowoduje zmniejszenie zainteresowania pasażerów tym środkiem przemieszczania się, a dla przewoźników – spadek rentowności linii. Ostatecznym skutkiem braku dopłat do ulg będzie więc co najmniej znaczne ograniczenie liczby kursów. Można spodziewać się likwidacji kursów w godzinach mniejszych napełnień pojazdów, a – na niektórych trasach – nawet całkowitej likwidacji połączeń.

Gminy Dragacz, Warlubie i Nowe znajdują się w zasięgu oddziaływania Grudziądza – połączenia z miastem wykorzystywane są w codziennych dojazdach do pracy, szkół czy do zaspokajania potrzeb mieszkańców o charakterze ponadgminnym.

Linie łączące gminę Pruszcz z gminami sąsiadującymi w powiecie bydgoskim, są ważne dla mieszkańców głównie z powodu dojazdów do uczniów najbliższych szkół ponadgimnazjalnych.

Wskazane linie mogą być uruchomione w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej tylko wówczas, gdy powiat świecki podpisze odnośne porozumienia dotyczące organizacji takich linii z odpowiednim powiatami sąsiadującymi: bydgoskim, miastem Grudziądem (jako powiatem grodzkim) czy starogardzkim. Alternatywnym rozwiązaniem jest zawarcie porozumienia o organizacji takiej linii pomiędzy wszystkimi gminami, przez które przebiega trasa takiego połączenia, jednak w przypadku uczestnictwa w porozumieniu przynajmniej jednej gminy miejskiej lub miejsko-wiejskiej, cel utrzymania dopłat nie zostanie osiągnięty, gdyż linia taka uzyska status połączenia komunikacji miejskiej, w której dopłaty z budżetu państwa do udzielanych ulg nie przysługują.

Tab. 27. Proponowana sieć powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Linia	Relacja trasy	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła lub przystanku	Zapewniane skomunikowanie
1	Świecie – Gruczno – Topolno – Zbrachlin – Pruszcz – Łowinek – Serock	Świecie	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Pruszcz	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzka linia autobusowa 106 (wariant B) – transport indywidualny
		Serock	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 10 i 13 – transport indywidualny

Linia	Relacja trasy	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła lub przystanku	Zapewniane skomunikowanie
2	Świecie – Terespol Pomorski – Przysiersk – Bukowiec – Korytowo – Szewno – Świekatowo	Świecie	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe nr 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Terespol Pomorski	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linie powiatowe 3 i 14 – komunikacja miejska – transport indywidualny
		Świekatowo	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 10 i 13 – transport indywidualny
3	Świecie Terespol Pomorski – Przysiersk – Plewno – Drzycim – Żur – Osie – Tleń – Łązek*	Świecie	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102,122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Terespol Pomorski	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linie powiatowe 2 i 14 – komunikacja miejska – transport indywidualny
		Drzycim	<ul style="list-style-type: none"> – linia kolejowa 15 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linia powiatowa 4 – transport indywidualny
		Osie	<ul style="list-style-type: none"> – linia kolejowa 20 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linie powiatowe 6 i 10 – transport indywidualny
4	Świecie – Sulnowo – Laskowice Pomorskie – Krąplewice – Gródek – Drzycim – Jakubowo –	Świecie	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny

Linia	Relacja trasy	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła lub przystanku	Zapewniane skomunikowanie
	Brzemiona – Lnianek – Lniano – Mukrz – Huta – Bładzim	Laskowice Pomorskie	– linie kolejowe 2, 15 i 50 – linie powiatowe 6 i 11 – Indywidualnymi
		Drzycim	– linia kolejowa 15 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linia powiatowa 3 – transport indywidualny
		Lniano	– linie powiatowe 8 i 10 – transport indywidualny
5	Świecie – Sulnowo – Czaple –Jeżewo – Pięćmorgi – Lipinki	Świecie	– linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
6	Świecie – Sulnowo – Laskowice Pomorskie –Jeżewo – Czarsk Świecki – Osie – Miedzno	Świecie	– linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Laskowice Pomorskie	– linie kolejowe 2, 15 i 50 – linie powiatowe 4 i 11 – transport indywidualny
		Osie	– linia kolejowa 20 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linie powiatowe 3 i 10 – transport indywidualny
7	Świecie – Wiąg – Sartowice – Michale – Dragacz – Wielki Lubień – Tryl – Nowe – Bochlin	Świecie	– linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Nowe	– linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 9, 10, 12 i 13 – transport indywidualny

Linia	Relacja trasy	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła lub przystanku	Zapewniane skomunikowanie
8	Świecie – Gruczno – Poledno – Bukowiec – Jeziorki – Lubodzież – Siemkowo – Lniano	Świecie	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Lniano	<ul style="list-style-type: none"> – linie powiatowe 4 i 10 – transport indywidualny
9	Świecie – Wiąg – Dolna Grupa – Bzowo – Warlubie – Wielki Komorsk– Nowe – Twarda Góra – Rychława	Świecie	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 14 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Warlubie	<ul style="list-style-type: none"> – linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 10 i 11 – transport indywidualny
		Nowe	<ul style="list-style-type: none"> – linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 7, 10, 12 i 13 – transport indywidualny
10	Bładzim – Lniano – Tleń – Osie – Lipinki – Płochocin– Warlubie – Nowe^	Lniano	<ul style="list-style-type: none"> – linie powiatowe 4 i 8 – transport indywidualny
		Osie	<ul style="list-style-type: none"> – linia kolejowa 20 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linie powiatowe 3 i 6 – transport indywidualny
		Warlubie	<ul style="list-style-type: none"> – linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 9 i 11 – transport indywidualny
		Nowe	<ul style="list-style-type: none"> – linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 7, 9, 12 i 13 – transport indywidualny
11	Bukowiec – Gródek – Laskowice Pomorskie – Jezewo	Laskowice Pomorskie	<ul style="list-style-type: none"> – linie kolejowe 2, 15 i 50 – linie powiatowe 4 i 6 – transport indywidualny

Linia	Relacja trasy	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła lub przystanku	Zapewniane skomunikowanie
	– Płochocin – Warlubie [^]	Warlubie	– linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 9 i 10 – transport indywidualny
12	Lipinki – Zdrojewo – Nowe – Rychława	Nowe	– linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 7, 9, 10 i 13 – transport indywidualny
13	Bochlin – Nowe – Wielki Komorsk	Nowe	– linia kolejowa 2 – wojewódzka linia autobusowa 108 – linie powiatowe 7, 9, 10 i 12 – transport indywidualny
14	Dólsk – Biechowo – Plewno – Polski Konopat – Drozdowo – Terespol Pomorski – Świecie	Świecie	– linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 15 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny
		Terespol Pomorski	– linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzka linia autobusowa 214 – linie powiatowe 2 i 3 – komunikacja miejska – transport indywidualny
15	Parlin – Małociechowo – Gruczno – Chrystkowo – Niedźwiedź – Sulnówko – Dziki – Skarszewo – Belno – Czapelki – Świecie	Świecie	– linie kolejowe 2 i 50 – wojewódzkie linie autobusowe 102, 122 i 214 – linie powiatowe 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 14 – komunikacja miejska – przewozy dalekobieżne komercyjne – transport indywidualny

* – do czasu uruchomienia wojewódzkiej linii autobusowej nr 214.

[^] – po uruchomieniu Warlubskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego – w zależności od potrzeb.

Źródło: opracowanie własne.

Szczególnym rodzajem przewozów są linie regularne dedykowane dowozom dzieci do szkół. Linie te mają po części charakter linii gminnych i po części powiatowych – jeśli obejmują miejscowości w kilku gminach. Linie te mają dostosowane trasy, pory kursowania i godziny kursów do lokalnych potrzeb, które mogą zmieniać się w kolejnym okresie nauki (roku szkolnym). Linie takie zaspokajają ważne potrzeby

społeczeństwa gmin i powiatu, ale błędnym byłoby ustalanie ich tras w planie transportowym dla powiatu na okres 10-letni. W tabeli 27 przedstawiono dwie linie uzupełniające nr 14 i 15, obsługujące miejscowości położone najbliżej miasta w okolicznych wobec miasta Świecia gminach. Linie te powiat świecki może uruchomić w porozumieniu z zainteresowanymi gminami – z ich partycypacją finansową.

Zakłada się, że powiat świecki uruchomi połączenia dedykowane dowozom dzieci do szkół, na trasach zgodnych z załącznikiem graficznym do niniejszego planu, w uzgodnieniu z jednostkami oświatowymi i gminami, gdy wystąpi taka potrzeba. Zakłada się, że gminy zainteresowane funkcjonowaniem takich połączeń będą udzielały wsparcia finansowemu powiatowi w niezbędnym zakresie. Alternatywnie, linie takie mogą być uruchamiane jako przewozy gminne, a tam gdzie zajdzie taka potrzeba – także w drodze porozumienia pomiędzy gminami.

W tabeli 28 przedstawiono proponowane liczby kursów powiatowej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej – w skali zapewniającej spełnienie kryteriów dostępności czasowej, określonych w tabelach 23 i 24. Trasy linii przyjęto zgodnie z tabelą 27.

Tab. 28. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej

Linia	Relacja trasy	Liczba par kursów					
		minimalnie			optymalnie		
		powsz edni	sobota	niedzi ela	powsz edni	sobota	niedzi ela
1	Świecie – Gruczno – Topolno – Zbrachlin – Pruszcz – Łowinek – Serock	10	2	2	14	2	2
2	Świecie – Terespol Pomorski – Przysiersk – Bukowiec – Korytowo – Szewno – Świekatowo	12	6	5	14	8	6
3	Świecie Terespol Pomorski – Przysiersk – Plewno – Drzycim – Żur – Osie – Tleń – Łązek*	8	4	3	8	6	5
4	Świecie – Sulnowo – Laskowice Pomorskie – Krąplewice – Gródek – Drzycim – Jakubowo – Brzemiona – Lnianek – Lniano – Mukrz – Huta – Bładzim	8	4	3	10	6	5
5	Świecie – Sulnowo – Czapple – Jeżewo – Pięcmorgi – Lipinki	4	2	2	4	2	2
6	Świecie – Sulnowo – Laskowice Pomorskie – Jeżewo – Czersk Świecki – Osie – Miedzno	4	2	2	6	4	4

Linia	Relacja trasy	Liczba par kursów					
		minimalnie			optymalnie		
		powsz edni	sobota	niedzi ela	powsz edni	sobota	niedzi ela
7	Świecie – Wiąg – Sartowice – Michale – Dragacz – Wielki Lubień – Tryl – Nowe – Bochlin	4	2	2	8	4	3
8	Świecie – Gruczno – Poledno – Bukowiec – Jezioroki – Lubodziez – Siemkowo – Lniano	4	2	2	4	2	2
9	Świecie – Wiąg – Dolna Grupa – Bzowo – Warlubie – Wielki Komorsk – Nowe – Twarda Góra – Rychława	4	2	2	12	6	3
10	Błądzim – Lniano – Tleń – Osie – Lipinki – Płochocin – Warlubie – Nowe [^]	wg potrzeb			wg potrzeb		
11	Bukowiec – Gródek – Laskowice Pomorskie – Jezewo – Płochocin – Warlubie [^]	wg potrzeb			wg potrzeb		
12	Lipinki – Zdrojewo – Nowe – Rychława	4	2	2	4	2	2
13	Bochlin – Nowe – Wielki Komorsk	4	2	2	4	2	2
14	Dólsk – Biechowo – Plewno – Polski Konopat – Drozdowo – Terespol Pomorski – Świecie**	4	-	-	4	-	-
15	Parlin – Małociechowo – Gruczno – Chrystkowo – Niedźwiedź – Sulnówko – Dziki – Skarszewo – Belno – Czapelki – Świecie**	4	-	-	4	-	-

* – do czasu uruchomienia wojewódzkiej linii autobusowej nr 214.

** – linie uzupełniające – z kursami tylko w dni powszednie w okresie roku szkolnego.

[^] – po uruchomieniu Warlubskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, w zależności od potrzeb.

Źródło: opracowanie własne.

W proponowanej częstotliwości kursowania uwzględniono bezpośrednie połączenia kolejowe ze stacją Terespol Pomorski (obsługiwanej liniami kolejowymi 2 i 50), organizowane przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. Podczas wakacji liczba kursów może być zmniejszana, z wyłączeniem rejonów turystycznych (takich jak np. Tleń).

Niezależnie od połączeń wymienionych w tabelach 27 i 28, powiat świecki może uruchomić połączenia wykraczające poza jego granice, po zawarciu porozumień z powiatami sąsiadującymi. Wykaz możliwych do uruchomienia takich połączeń przedstawiono w tabeli 29. W przypadku zawarcia porozumienia powiatu

świeckiego z powiatem sąsiadującym, siatka połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, przedstawiona w tabeli 27, ulegnie poszerzeniu o połączenia wymienione w tabeli 29.

Tab. 29. Proponowana sieć powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach porozumień międzypowiatowych

Linia	Relacja trasy	Węzły i przystanki przesiadkowe	Jednostki samorządowe poza powiatem świeckim objęte trasą danej linii
21	Świecie – Wiąg – Sartowice – Wielkie Stwolno – Bratwin – Dragacz – Grudziądz	Świecie Grudziądz	miasto Grudziądz – powiat grodzki
22	Świecie – Górna Grupa – Grupa – Grudziądz	Świecie Grudziądz	miasto Grudziądz – powiat grodzki
23	Nowe – Mątawy – Wielkie Zajączkowo – Dragacz – Grudziądz	Świecie Grudziądz	miasto Grudziądz – powiat grodzki
24	Nowe – Warlubie – Wielki Komorsk – Krusze – Dragacz – Grudziądz	Świecie Grudziądz	miasto Grudziądz – powiat grodzki
25	Pruszcz – Łowin – Łowinek – Serock – Koronowo	Pruszcz Serock Koronowo	powiat bydgoski
26	Pruszcz – Łowin – Łowinek – Serock – Wudzyn – Karolewo	Pruszcz Serock Karolewo	Powiat bydgoski
27	Serock – Glinki	Serock	powiat bydgoski
28	Świecie – Chełmno	Świecie Chełmno	powiat chełmiński

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku podjęcia przez powiat świecki decyzji o organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, poszczególne trasy mogą być odmienne od zaproponowanych, aby w maksymalnym stopniu zaspokoić potrzeby mieszkańców, w zależności od zakresu podpisanego porozumienia. W szczególności mogą być przedłużone do innych wybranych miejscowości w powiecie. W tabeli 30 zestawiono liczby par kursów z obszarów poszczególnych gmin do Świecia – z uwzględnieniem linii kolejowych i autobusowych ujętych w planie transportowym przyjętym przez sejmik województwa. W zestawieniu tym nie ujęto linii, których uruchomienie musi być poprzedzone zawarciem porozumienia pomiędzy powiatem świeckim i powiatem ościennym, wymienionych w tabeli 29.

Tab. 30. Zakres obsługi komunikacyjnej powiatu świeckiego w warunkach organizowania przewozów autobusowych i kolejowych przez samorząd województwa oraz autobusowych przez samorząd powiatowy

Gmina	Liczba par kursów autobusowych i kolejowych organizowanych przez powiat świecki i województwo kujawsko-pomorskie			Minimalna liczba par kursów na 1 tys. mieszkańców w wieku powyżej 14 lat			Spełnienie kryterium dostępności [tak/nie]
	dzień powszedni i	sobota	niedziela	dzień powszedni i	sobota	niedziela	
Bukowiec	38,0	22,0	20,0	7,98	5,16	4,69	tak
Dragacz	13,0	9,0	9,0	2,18	1,51	1,51	tak
Drzycim	30,0	18,0	16,0	6,23	4,31	3,83	tak
Jeżewo	30,5	18,5	17,5	4,01	2,80	2,65	tak
Lniano	12,0	6,0	5,0	3,45	1,72	1,44	tak
Nowe	21,5	13,5	13,5	2,38	1,49	1,49	tak
Osie	22,0	16,0	15,0	4,89	3,55	3,33	tak
Pruszcz	46,0	34,0	34,0	5,21	4,22	4,22	tak
Świekatowo	12,0	6,0	5,0	4,06	2,03	1,69	tak
Warlubie	21,5	13,5	13,5	3,97	2,49	2,49	tak

Źródło: opracowanie własne.

Brak interwencji, polegający na zaniechaniu organizowania linii autobusowych w ramach publicznego transportu zbiorowego przez województwo kujawsko-pomorskie i przez powiat świecki, uniemożliwi otrzymywanie rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych w opłatach za przejazd przez przewoźników komercyjnych, co wpłynie na spadek konkurencyjności przewozów i spowoduje dalszy spadek liczby pasażerów, a w rezultacie – ograniczanie przez przewoźników liczby realizowanych kursów. Najmniejszym ograniczeniom podlegać będą przewozy na trasie do/z Bydgoszczy i Grudziądza, szczególnie realizowane taborem kolejowym oraz przewozy szkolne (aczkolwiek gminy będą musiały zwiększyć skalę ich finansowania). W tabeli 31 przedstawiono prawdopodobne liczby kursów i osiągnięte wskaźniki – przy braku interwencji ze strony województwa kujawsko-pomorskiego i powiatu świeckiego. W takich uwarunkowaniach, tylko gmina Dragacz będzie miała zapewnioną minimalną dostępność komunikacyjną do Świecia.

Tab. 31. Zakres obsługi komunikacyjnej powiatu świeckiego w warunkach rezygnacji z organizowania przewozów autobusowych przez samorząd województwa i samorząd powiatowy

Gmina	Liczba par kursów autobusowych i kolejowych organizowanych przez powiat świecki i województwo kujawsko-pomorskie			Minimalna liczba par kursów na 1 tys. mieszkańców w wieku powyżej 14 lat			Spełnienie kryterium dostępności [tak/nie]
	dzień powszedni	sobota	dzień powszedni	sobota	dzień powszedni		
Bukowiec	21	8	0	2,5	0,9	0,0	nie
Dragacz	36	18	164	3,0	1,5	1,3	tak
Drzycim	36	6	0	4,3	0,7	0,0	nie
Jeżewo	35	18	13	2,7	1,4	1,0	nie
Lniano	24	6	0	3,5	0,9	0,0	nie
Nowe	6	0	0	0,3	0,0	0,0	nie
Osie	20	4	0	2,2	0,4	0,0	nie
Pruszcz	33	18	19	2,1	1,1	1,2	nie
Świekatowo	4	0	0	0,7	0,0	0,0	nie
Warlubie	6	0	0	0,6	0,0	0,0	nie

Źródło: opracowanie własne.

Wśród miejscowości obecnie obsługiwanych komunikacją zbiorową, w połączeniach ze Świeciem szczególnie zagrożone utratą połączeń są najbardziej oddalone od centrum gminy oraz zlokalizowane na końcówkach tras linii. Są to:

- w gminie Bukowiec – Korytowo i Poledno;
- w gminie Dragacz – Bratwin, Wielkie Stwolno i Wielkie Zajązkowo;
- w gminie Drzycim – Biechówko, Dólsk i Dąbrówka;
- w gminie Jeżewo – Białe, Taszewko, Piskarki, Czersk Świecki i Pięcmorgi;
- w gminie Lniano – Brzemiona i Siemkowo;
- w mieście i gminie Nowe – Mątawy, Tryl i Bochlin;
- w gminie Osie – Łązek, Miedzno i Jaszcz;
- w gminie Pruszcz – Grabowo, Zawada, Brzeźno i Bagniewko;
- w gminie Świekatowo – Tuszyny, Szewno, Stążki i Świekatowo;

– w gminie Warlubie – Płochocin i Lipinki.

Liczba pasażerów, zmniejszająca się wskutek wzrostu cen biletów – z uwagi na wygaśnięcie prawa przewoźników do refundacji strat przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych – wpłynie na spadek rentowności linii i wprowadzenie ograniczeń. Początkowo ograniczenia dotyczyć będą liczby kursów, ale w dalszej kolejności polegać będą na likwidacji całych linii o mniejszych potokach pasażerskich. Zapobiec takiej sytuacji może tylko podjęcie przez województwo, powiat i gminy interwencji, polegającej na organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Już samo utrzymanie prawa do refundacji ulg ustawowych wpłynie na zdecydowaną poprawę rentowności linii, szczególnie obsługujących trasy dojazdów do szkół różnych szczebli. Znaczna część obecnych linii komunikacyjnych może nadal funkcjonować bez dodatkowych dopłat ze strony samorządów, jednak pod warunkiem utrzymania refundacji ulg.

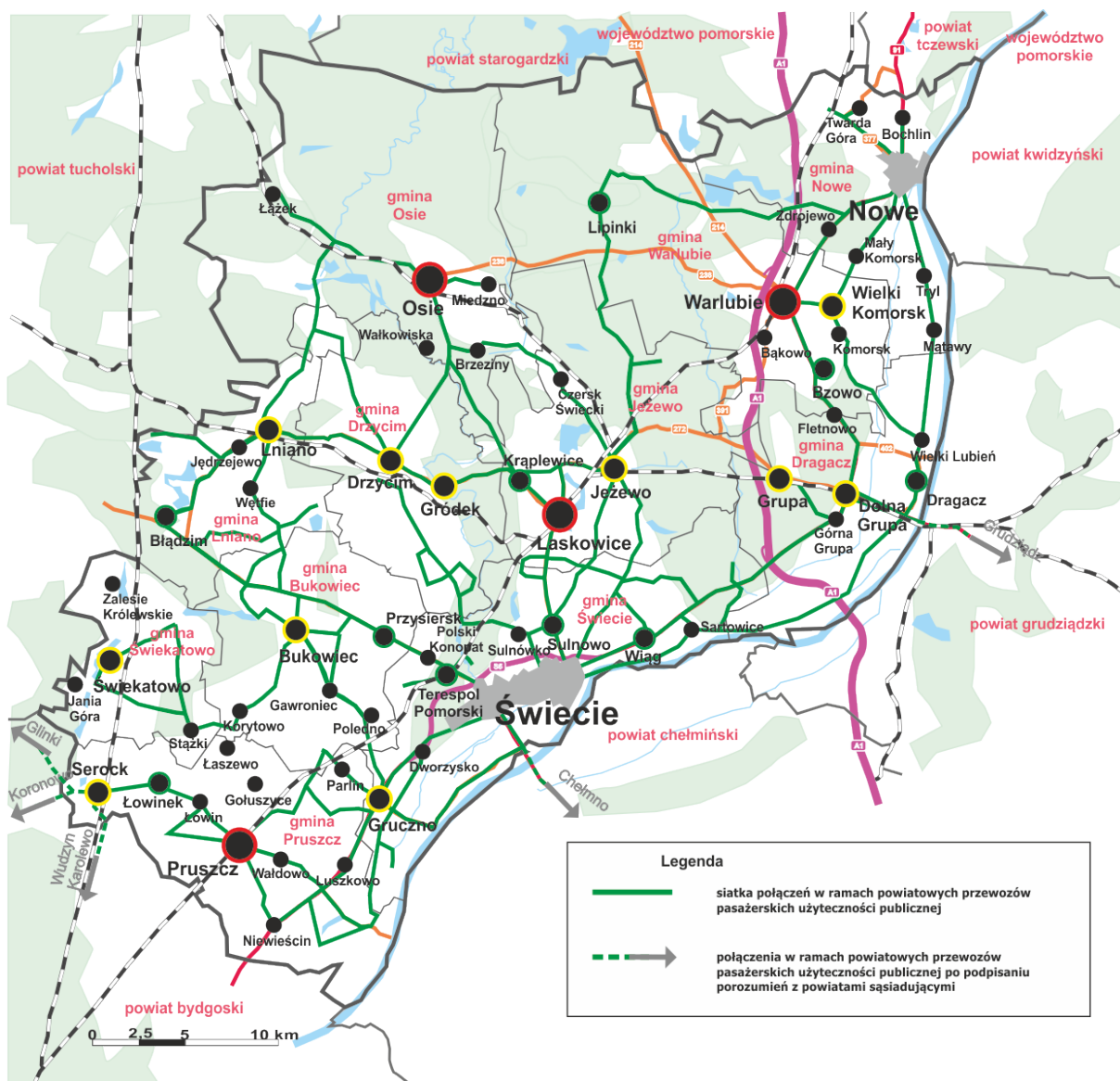
Na rysunku 19 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu świeckiego. Na zaprezentowanych trasach mogą być uruchamiane linie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Zakłada się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy do pracy i szkół w Świeciu oraz powroty z nich. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego.

Przewozy planowane do uruchomienia przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego na liniach obejmujących powiat świecki, częściowo zapewniają spełnienie określonych wyżej kryteriów dostępności i zmniejszają niezbędny stopień zaangażowania powiatu świeckiego w organizację przewozów powiatowych.

Przedstawione propozycje liczby par kursów dla warunków minimalnych należy traktować jako niezbędne dla zapewnienia minimalnej dostępności komunikacyjnej z poszczególnych gmin do siedziby powiatu. Na większości tras dzienna liczba kursów jest niewielka – zapewnia jedynie niezbędny zakres połączeń dla realizacji podróży do głównych celów ruchu – miejsc pracy i szkół wraz z powrotem do domu. W celu wprowadzenia sprawnej komunikacji publicznej, skutecznie konkurującej z podróżami samochodami osobowymi, konieczne byłoby uruchomienie co najmniej liczby kursów na dobę zaprezentowanej w tabeli 24.

Zważyć należy ponadto, że przy małej liczbie kursów na każdej linii, nawet duża liczba połączeń na wspólnych odcinkach tras nie będzie rozłożona równomiernie, tylko skoncentrowana w szczytach przewozowych – w porach dojazdów do szkół i miejsc pracy oraz powrotów z nich. Poza tymi porami potrzeby przewozowe nadal będą musiały być zaspokajane transportem indywidualnym.



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

Źródło: opracowanie własne.

Zakłada się, że dodatkowe, niezbędne przewozy o charakterze użyteczności publicznej na obszarach poszczególnych gmin, będą organizowane przez powiat święcki we współpracy z zainteresowaną gminą (i przy jej partycypacji finansowej) albo będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie lub jako przewozy komercyjne. W szczególności dotyczy to połączeń o zakresie ponadgminnym, uruchamianych w celu zaspokojenia potrzeb dowozu dzieci do szkół.

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.

Organizacja linii wymienionych w tabeli 29 uzależniona jest od podpisania porozumień z powiatami sąsiadującymi. W przypadku linii kończących się w pobliżu granicy powiatu, dopuszcza się ich przedłużenie na teren powiatu sąsiedniego – po podpisaniu odpowiedniego porozumienia pomiędzy powiatami o wspólnej organizacji takiej linii wraz z określeniem ewentualnej partycypacji w kosztach.

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 podróżach międzypowiatowych, ale i w podróżach 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.

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 32 przedstawiono węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planie transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu świeckiego.

Tab. 32. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu świeckiego

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			Zadane 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 + komunikacja miejska 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

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			Zadane miejsca siedzące	Informacja	P&R/ B&R/ K&R	Możliwość zakupu biletu
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

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R/ B&R/ K&R	Możliwość zakupu biletu
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.

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

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 pomiędzy 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 urządzony zintegrowany węzeł przesiadkowy 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

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego);
- 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 powiat świecki, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich komunikacji miejskiej w Świeciu oraz w gminach – jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych 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 staje 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 stają się, dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie

pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. 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 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 unijnych.

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 publiczny 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 2013 r. przychody ze sprzedaży biletów wyniosły 444,3 tys. zł, a dopłata Urzędu Miejskiego w Świeciu – 487,0 tys. W 2014 r. przychody ze sprzedaży biletów osiągnęły kwotę 442,2 tys. zł, a wysokość dopłaty – 496,1 tys. zł. Współczynnik odpłatności wyniósł odpowiednio 47,7 i 47,1%.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r. zmianie ulega system refundacji z budżetu państwa strat przychodów przewoźników związanych ze stosowaniem przez nich ulg ustawowych. Od tego dnia o taką refundację będzie mógł się ubiegać wyłącznie operator, za pośrednictwem organizatora. To organizator będzie stroną występującą w imieniu operatora o refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych do Urzędu Marszałkowskiego. Prawo do występowania o taką rekompensatę straci natomiast przewoźnik. Nie dotyczy to komunikacji miejskiej, w której – podobnie jak obecnie – refundacja udzielanych ulg ustawowych nie będzie obowiązywać.

Brak uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej przez Starostę Powiatu Świeckiego spowoduje, że na liniach autobusowych o trasach zawierających się na obszarze powiatu, żaden z przewoźników nie będzie otrzymywał refundacji udzielanych ulg, co oznaczać będzie albo wzrost cen biletów, albo ograniczenie, aż do likwidacji włącznie, intensyfikacji obsługi poszczególnych połączeń.

Starosta Powiatu Świeckiego powinien zatem rozważyć uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich – celem zapewnienia minimalnych potrzeb transportowych i dla utrzymania co najmniej obecnego zakresu drogowych przewozów pasażerskich w powiecie.

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Starosta, po określeniu linii, na których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora

w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym²⁵, na podstawie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zaleca się, aby w trakcie prowadzenia postępowania koncesyjnego odpowiednio wykorzystywać postanowienia art. 21 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dla zapewnienia realizacji przewozów w zakresie minimalnych potrzeb transportowych.

W przypadku, gdy zaspokojenie potrzeb pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nie będzie możliwe z powodu braku zainteresowania danymi liniami lub pakietami linii i zostanie to potwierdzone wynikiem postępowania koncesyjnego, może zostać podjęta decyzja o organizowaniu tych przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych powiatu i gmin. Powiat świecki, wspólnie z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

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 (lub powiatu i gmin) z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone 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 zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządu powiatowego, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Przyjmując szacunkowo koszt wozokilometra w drogowych przewozach powiatowych w kwocie 4,00 zł i wskaźnik odpłatności w wysokości 55%, a współczynnik średnich dopłat do biletów ulgowych – w wysokości 55% całości wpływów z biletów, niezbędne roczne dofinansowanie dla spełnienia kryteriów minimalnych przedstawiono w tabeli 33. Zaprezentowana wysokość dopłat, które mogą wystąpić w sytuacji, gdy postępowanie o udzielenie koncesji nie przyniesie oczekiwanego rozstrzygnięcia, ma charakter szacunkowy i zostanie w rzeczywistości zweryfikowana w procesie kontraktowania operatora.

²⁵ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. nr 5 z 2011 r., poz. 13 z późn. zm.

Tab. 33. Finansowanie drogowych przewozów powiatowych w powiecie świeckim w 2025 r. przy zapewnieniu minimalnych kryteriów dostępności [ceny z 2015 r.]

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość
Roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	872,7
Liczba kursów w roku	[tys.]	43,6
Koszt pracy eksploatacyjnej	[tys. zł]	3 490,9
Wpływy z biletów	[tys. zł]	1 920,0
Dopłata do biletów ulgowych	[tys. zł]	1 056,0
Maksymalna kwota dopłaty do realizowanych wozokilometrów	[tys. zł]	514,9
- w tym dopłaty z budżetu powiatu	[tys. zł]	200,0
- w tym dopłaty z budżetów gmin	[tys. zł]	314,9
Wskaźnik dopłat do wozokilometra	[%]	15%

Źródło: opracowanie własne.

Zaproponowane połączenia mogą być także współfinansowane przez powiat świecki oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję komunikacji gminnej. Powiat świecki podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Powiat będzie, wspólnie z gminami, finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy postępowanie koncesyjne nie doprowadzi do wyboru operatora. Alternatywą w stosunku do braku interwencji powiatu (i gmin) będzie dalsze ograniczanie oferty przez przewoźników i niespełnianie kryteriów dostępności, przedstawionych w tabeli 30.

Umowa z operatorem powinna być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, z zachowaniem zasad konkurencyjności, w trybie koncesji. Ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosi wówczas operator. Wybór operatora z zapewnionym dofinansowaniem z budżetu powiatu (lub od powiatu i gmin) – rekompensaty w wysokości określonej w złożonej ofercie, nastąpi wtedy, gdy postępowanie koncesyjne nie doprowadzi do wyboru operatora. Podstawą do obliczenia rekompensaty za zrealizowaną pracę eksploatacyjną, będą wysokości stawek umownych za 1 wozokilometr za wykonane usługi przewozowe. Ponadto, za pośrednictwem organizatora operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia jego przychodów w związku z honorowaniem 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 istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Powiatu.

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.

Elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie świeckim, są nakłady inwestycyjne z nim związane. W latach 2008-2014 wszystkie nakłady inwestycyjne ponoszone przez powiat świecki w dziale transport związane były z budową, remontami oraz przebudową dróg i mostów, a także z remontami dróg. W tym czasie zrealizowano 13 odcinków dróg, w tym przebudowę drogi powiatowej nr 1286C, stanowiącej dojazd do obszarów Vistula Park I i PSSE. Przebudowano łącznie 70,3 km dróg, częściowo je poszerzając, dostosowując do zwiększonego obciążenia, modernizując skrzyżowania oraz usprawniając funkcjonowanie i poprawiając bezpieczeństwo ruchu. Ponadto, na niektórych odcinkach wybudowano chodniki i ścieżki rowerowe oraz zatoki przystankowe. Zakres inwestycji w tym okresie był – jak na możliwości powiatu – wyjątkowo szeroki.

Powiat świecki korzystał ze wsparcia środkami pomocowymi z Narodowego Funduszu Przebudowy Dróg Lokalnych, dotacji państwowych oraz środków z Unii Europejskiej (EFRR). Powiat korzystał także ze wsparcia finansowego w postaci dotacji od gmin zainteresowanych inwestycją. W tabeli 34 przedstawiono nakłady poniesione przez powiat świecki w dziale transport w latach 2008-2014.

Tab. 34. Inwestycje w zakresie transportu zrealizowane w powiecie świeckim w latach 2008-2014.

Rodzaj inwestycji	Kwota [tys. zł]
Remont dróg	1 961,6
w tym:	
– dofinansowanie z NPPDL	980,8
– wsparcie finansowe gmin	316,8
Przebudowa dróg	55 321,9
w tym:	
– dofinansowanie z EFRR	13 733,9
– dofinansowanie z NPPDL	13 796,1
– wsparcie finansowe gmin	5 833,0
Razem:	57 283,5

Rodzaj inwestycji	Kwota [tys. zł]
- w tym dofinansowanie razem	34 660,6

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Świeciu.

W ramach uzupełnienia sieci TEN-T planuje się przebudowę dróg powiatowych wchodzących w skład ciągu drogowego: węzeł autostradowy A1 Warlubie – droga wojewódzka nr 238 – droga powiatowa nr P1203C – droga powiatowa nr P1211C – droga wojewódzka nr 239 – droga powiatowa nr P1240C – droga powiatowa nr P1266C – droga ekspresowa S-5. Trasa ta, przebiegająca przez cały obszar powiatu od strony północnej i zachodniej, ma bardzo duże znaczenie dla zapewnienia spójności transportowej powiatu. W ramach realizacji zadania zaplanowano w 2017 r. przebudowę dróg powiatowych nr 1211C Tleń – Lniano i nr 1240C Błądzim – Łowin oraz przebudowę drogi powiatowej nr 1266C: droga krajowa nr 56 – Serock – Łowin – Pruszcz – Zbrachlin. Przebudowa tych dróg wpłynie na polepszenie ich parametrów techniczno-użytkowych oraz poprawi poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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 autobusy 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 2017 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.

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności powiatu. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji komunikacji organizowanej przez poszczególnych organizatorów i przewoźników, czego przykładem jest praktyczny brak obsługi dworca kolejowego w Terespolu Pomorskim przez komunikację miejską w Świeciu.

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 niedosłyszącym); 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 niepełnosprawnym, 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:

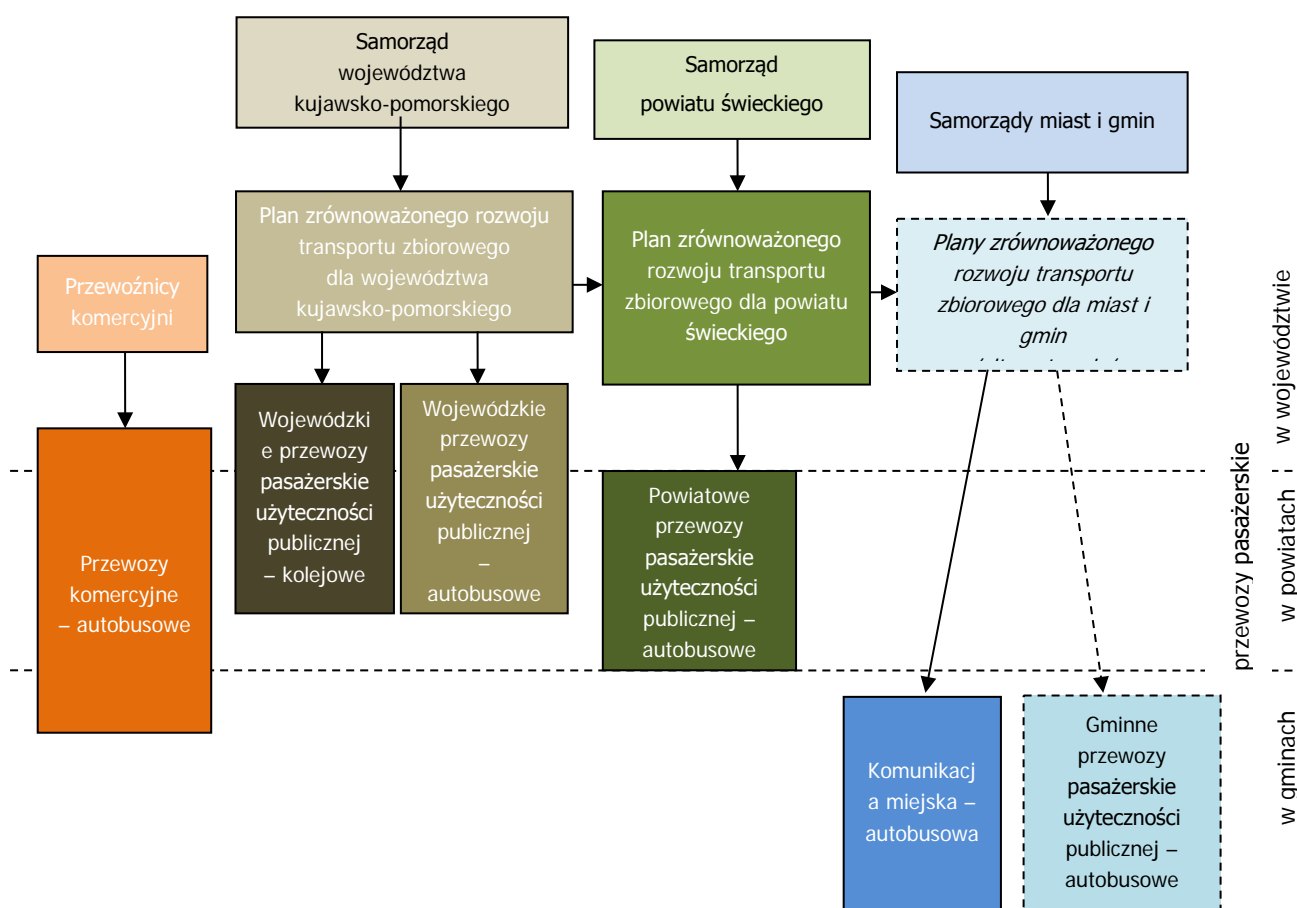
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyły dla pieszych, dogodne lokalizacje 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 wyłobieniami 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 15 lutego 2015 r., operatorem realizującym przewozy był PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.

Powiat świecki będzie finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej we własnym zakresie, a postępowanie koncesyjne nie doprowadzi do wyboru operatora.

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 operatorów (operatora):

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, 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 starostwa powiatowego są: Rada Powiatu i Zarząd Powiatu. Zadania Rady i Zarządu Powiatu określa Regulamin Organizacyjny²⁶ Starostwa uchwalony na podstawie Statutu Starostwa Powiatowego w Świeciu²⁷. 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 Komunikacji i Dróg – w przypadku podjęcia decyzji przez powiat świecki o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji i Dróg wymienione w Regulaminie Organizacyjnym, zostaną odpowiednio rozszerzone.

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, jaką ma zamiar utworzyć – zgodnie z postanowieniami wojewódzkiego planu transportowego – samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. Wojewódzki Zarząd Transportu dla województwa kujawsko-pomorskiego 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:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną 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 transportu publicznego.

²⁶ Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Świeciu uchwalony Uchwałą Rady Powiatu Świeckiego nr VI/42/15 z dnia 27.03.2015 r.

²⁷ Statut Powiatu Świeckiego uchwalony Uchwałą Rady Powiatu Świeckiego nr III/19/2002 z dnia 13.12.2002 r. z późn. zm.

W województwie kujawsko-pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Wojewódzki Zarząd Transportu (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednego, zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej przystąpi także Starosta Powiatu Świeckiego, jako organizator powiatowych przewozów 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 miasto i gmina Świecie, zapewniając odpowiednie skomunikowanie centrum miasta z dworcem kolejowym w Terespolu Pomorskim.

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 węźle 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;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednie 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 gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają 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.

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych w integracji taryfowej przewoźników publicznych i komercyjnych, do 2020 r. nie przewiduje się zaawansowanej integracji taryfowo-biletowej transportu zbiorowego komercyjnego i organizowanego przez jednostki samorządowe.

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 aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 35.

Tab. 35. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw 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– wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný przejaw realizacji usług
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> – wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego – dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym – utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² – uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej 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 (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) – 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 parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej – wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych – uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet – dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný przejaw realizacji usług
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% – sukcesywna odnowa taboru autobusowego
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

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451) oraz w związku z zmianami wprowadzonymi w art. 73, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, poz. 13), od dnia 1 stycznia 2017 r. zarządzający przystankami i dworcami, zobowiązani będą do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

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 zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (dotychczasowe brzmienie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31 grudnia 2016 r. – Dz. U. 2013 poz. 1414).

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- a) 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 – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- b) 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, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- c) zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarke rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- d) 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 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 powiązany 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.

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. 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 napelnienie, 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 napelnienie samochodu osobowego 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 i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w powiecie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Powiat świecki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszerza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napelnień w pojazdach. Obecna podaż usług transportu publicznego jest już bardzo niewielka, 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.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie świeckim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.7., 2.8. i 2.9. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.11. planu transportowego);

- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.4. i 2.5. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- dostęp do infrastruktury transportowej (p. 2.6. planu transportowego);
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.10. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5. planu transportowego).

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, 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, 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: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Aktualny stan istniejących połączeń ponadgminnych w komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu świeckiego wymaga zahamowania procesu systematycznej likwidacji połączeń do mniejszych miejscowości – zmniejszającej dostępność komunikacyjną dla ich mieszkańców. Interwencja powiatu staje się koniecznością dla powstrzymania tych tendencji i realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje większość większych 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 2016 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.

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 niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania 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 socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty 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. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więzłą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 8 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

W tabeli 36 określono prognozowaną dla 2025 r. efektywność ekonomiczno-finansową funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim. W tabeli nie uwzględniono dodatkowych nakładów na inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe w komunikacji autobusowej.

Tab. 36. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie świeckim w 2025 r. [ceny z 2015 r.]

Parametr	Jednostka	Wartość
Praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	872,7
Liczba pasażerów	[tys. pasażerów]	785,4
Koszty świadczenia usług	[tys. zł]	3 490,9
Przychody z biletów	[tys. zł]	1 920,0
Wskaźnik odpłatności (z dopłatami do ulg)	[%]	85,3%
Koszty dopłaty do przewozów w przeliczeniu na 1 pasażera	[zł/pasażer]	0,66

Źródło: opracowanie własne.

Planowany w p. 4 planu transportowego kształt sieci komunikacyjnej oraz jej parametry, wynikające z rozkładów jazdy, stosowanej taryfy, a także zmian w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim. Wysokość wskaźnika odpłatności zależeć będzie od udziału tras o znacznych potokach pasażerskich, tras obsługujących miejscowości zagrożone wykluczeniem społecznym oraz tras linii dedykowanych do obsługi dowozu dzieci do szkół. Uzyskanie oczekiwanego wskaźnika odpłatności wymaga efektywnego kształtowania oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy, częstotliwości kursowania) oraz odpowiedniej taryfy, a z drugiej strony – intensywnej kontroli świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów.

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;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- 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 37 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. 37. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu świeckiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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 wyposażonych w miejsca siedzące – stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia – relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego – liczba przystanków na 1 km²
<p>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii</p>	<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
<p>Efektywność ekonomiczna transportu osób</p>	<ul style="list-style-type: none"> – liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat świecki – wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat świecki: dofinansowanie / koszty ogółem [%] – średnie napelnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej – liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem
<p>Integracja transportu</p>	<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

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
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 – liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
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. Raport z konsultacji społecznych

Podczas konsultacji społecznych wpłynęły uwagi od pięciu wnioskodawców:

- Burmistrza Świecia (jedna uwaga);
- Urzędu Gminy w Dragaczu (jedna uwaga);
- Wójta Gminy Lniano (dwie uwagi);
- Burmistrza Nowego (osiem uwag);
- gminy Pruszcz (trzy uwagi).

Burmistrz Świecia wskazał na potrzebę dokonania ponownej analizy tras linii – pod kątem obsługi miejscowości, z których dowożone są dzieci i młodzież do szkół w gminie Świecie – z uwzględnieniem skomunikowania tych miejscowości ze Świeciem. Jako rozszerzenie wniesionej uwagi, Burmistrz Świecia załączył wykaz miejscowości, z których dowożone są dzieci i młodzież do poszczególnych szkół: podstawowych, gimnazjów i specjalnych.

Większość ze zgłoszonych miejscowości położona jest w granicach gminy Świecie. W innych gminach położone są: Belno, Krąplewice i Laskowice – w gminie Jezewo, Mały Dólsk, Dólsk i Drzycim – w gminie Drzycim, Przysiersk – w gminie Bukowiec, Małociechowo i Parlin – w gminie Pruszcz oraz miasto Chełmno.

Większość połączeń obsługujących dowozy dzieci i młodzieży do szkół w gminie Świecie zawiera się w granicach gminy, stanowi więc gminne przewozy pasażerskie, które nie mogą być objęte niniejszym planem. Miejscowości znajdujące się poza gminą Świecie, wymienione w załączonym wykazie miejscowości, w części znajdowały się na trasie planowanych linii użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich w granicach powiatu świeckiego.

Zgodnie ze zgłoszoną uwagą, uznając za ważne potrzeby mieszkańców powiatu w dojazdach do szkół w Świeciu, wprowadzono dwie nowe linie powiatowe:

- Dólsk – Biechowo – Plewno – Polski Konopat – Drozdowo – Terespol Pomorski – Świecie;
- Parlin – Małociechowo – Gruczno – Chrystkowo – Niedźwiedź – Sulnówko – Dziki – Skarszewo – Belno – Czapelki – Świecie.

W planie ujęto ponadto dodatkowo połączenie międzypowiatowe Świecie – Chełmno, którego uruchomienie uzależniono od podpisania porozumienia pomiędzy powiatami świeckim i chełmińskim.

Urząd Gminy w Dragaczu wniósł o ujęcie w planie dodatkowych połączeń miejscowości w powiecie świeckim z miastem Grudziądzem – w czterech relacjach:

- Grudziądz – Zajączkowo – Mątawy – Nowe;
- Grudziądz – Krusze – Warlubie – Nowe;
- Grudziądz – Grupa – Świecie;
- Grudziądz – Bratwin – Sartowice – Świecie.

W uzasadnieniu wniosku wskazano, że mieszkańcy gminy Dragacz, a także innych sąsiadujących gmin, którzy obecnie korzystają z komunikacji autobusowej z połączeniem bezpośrednim z Grudziądzem, zostaną pozbawieni przejazdów ulgowych, ponieważ w/w linie nie zostały wpisane do planu wojewódzkiego.

Podkreślono, że największym problemem skomunikowania gminy Dragacz z miastem Grudziądzem, jest system grudziądzkiej komunikacji miejskiej, który wyklucza możliwość uzyskania z budżetu państwa dofinansowania ulgowych przejazdów poza granice administracyjne miasta. Ponadto, gmina Dragacz i zarazem powiat świecki, graniczą z miastem na prawach powiatu (powiat grodzki) a jedynym miejscem umożliwiającym komunikację jest most kolejowo-drogowy na rzece Wiśle, przez który przebiega ta granica. Fakt ten dodatkowo stwarza barierę dla gminy Dragacz w rozwiązaniu problemu przewozów pasażerskich na w/w liniach – zgodnie z nowymi przepisami o transporcie zbiorowym.

Uruchomienie połączeń pomiędzy miastem Grudziądzem i miejscowościami w powiecie świeckim jest możliwe w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej tylko wówczas, gdy podpisane zostanie porozumienie pomiędzy powiatem grodzkim – miastem Grudziądzem – i powiatem świeckim. W planie, w tabeli 29, ujęto wykaz połączeń, które może uruchomić powiat świecki pod warunkiem podpisania porozumień z powiatami sąsiadującymi. W wykazie tym ujęto postulowane przez gminę Dragacz połączenia – pod nr 21, 22, 23 i 24.

Pierwsza uwaga Wójta Gminy Lniano dotyczyła rozszerzenia linii nr 4 o dodatkowe miejscowości w gminie Lniano, aby trasy linii obejmowały wszystkie miejscowości w gminie. Zmiana dotyczyła opisu trasy na odcinku Drzycim – Błądzim. Zaproponowano przebieg trasy: Drzycim – Brzemiona – Mszano – Lnianek – Lniano – Jędrzejewo – Mukrz – Ostrowite – Huta – Błądzim. W uzasadnieniu wniosku zauważono, że młodzież szkolna i inni mieszkańcy korzystają z sieci takich połączeń autobusowych.

W planie zmieniono trasę linii nr 4 w taki sposób, że objęła ona wszystkie wymienione we wniosku miejscowości.

Druga uwaga Wójta Gminy Lniano dotyczyła analogicznego rozszerzenia trasy nr 8. Zmiana dotyczyła opisu trasy na odcinku Bukowiec – Lniano. Zaproponowano nowy przebieg trasy: Bukowiec – Jezioriki – Karolewo – Lubodzież – Siemkowo – Wętfie – Lniano. W uzasadnieniu wniosku zauważono, że młodzież szkolna i inni mieszkańcy korzystają z sieci takich połączeń autobusowych. W planie zmieniono trasę linii nr 8 w taki sposób, że objęła ona wszystkie wymienione we wniosku miejscowości.

Pierwsza uwaga Burmistrza Nowego dotyczyła rozszerzenia trasy linii nr 7 o miejscowość Bochlin. Zmiana dotyczyła wydłużenia trasy linii Świecie – Nowe do miejscowości Bochlin. W uzasadnieniu wniosku zauważono, że młodzież szkolna i inni mieszkańcy korzystają z takiego połączenia autobusowego, a brak jest miejscowości Bochlin w wykazie tras w planie. W planie wydłużono trasę linii nr 7 do miejscowości Bochlin, zmieniając relację nr 7 na Świecie – Bochlin.

Druga uwaga dotyczyła, w konsekwencji uwagi pierwszej, wydłużenia linii nr 7 do miejscowości Bochlin w wykazie liczby par kursów w tabeli 28. Uwagę tę także uwzględniono.

Trzecia uwaga Burmistrza Nowego dotyczyła rozszerzenia trasy linii nr 9 o miejscowość Rychława. Zmiana dotyczyła wydłużenia trasy linii Świecie – Twarda Góra do miejscowości Rychława. W uzasadnieniu wniosku zauważono, że młodzież szkolna i inni mieszkańcy korzystają z takiego połączenia autobusowego, a brak jest miejscowości Rychława w wykazie tras w planie. W planie wydłużono trasę linii nr 9 do miejscowości Rychława, zmieniając relację nr 9 na Świecie – Rychława.

Czwarta uwaga dotyczyła, w konsekwencji uwagi trzeciej, wydłużenia linii nr 9 do miejscowości Rychława w wykazie liczby par kursów w tabeli 28. Uwagę tę także uwzględniono.

Piąta uwaga Burmistrza Nowego dotyczyła propozycji zamieszczenia w planie nowej linii – w relacji: Nowe – Lipinki – Zdrojewo – Rychława. W uzasadnieniu wniosku zauważono, że młodzież szkolna i inni mieszkańcy korzystają z takiego połączenia autobusowego obsługiwanego obecnie przez przewoźnika, a brak jest takiego połączenia w wykazie tras w planie. W planie wprowadzono nowe połączenie nr 12 – w relacji: Lipniki – Zdrojewo – Nowe – Rychława, obejmujące całą wnioskowaną trasę.

Szоста uwaga dotyczyła, w konsekwencji uwagi piątej, zamieszczenia w tabeli 28 wnioskowanej linii: Nowe – Lipinki – Zdrojewo – Rychława z liczbą 4 par kursów w dni powszednie i 2 par kursów w dni wolne (sobota i niedziela). Uwagę tę także uwzględniono, wprowadzając do tabeli 28 nowe połączenie nr 12: Lipniki – Zdrojewo – Nowe – Rychława, obejmujące całą wnioskowaną trasę, o liczbie par połączeń 4 w dni powszednie oraz 2 pary w soboty i 2 pary w niedziele.

Siódma uwaga Burmistrza Nowego dotyczyła propozycji zamieszczenia w planie nowej linii: Nowe – Bochlin – Wielki Komorsk. W uzasadnieniu wniosku zauważono, że młodzież szkolna i inni mieszkańcy korzystają z takiego połączenia autobusowego obsługiwanego obecnie przez przewoźnika, a brak jest takiego połączenia w wykazie tras w planie. W planie wprowadzono nową linię nr 13 – w relacji Bochlin – Nowe – Wielki Komorsk, obejmujące całą wnioskowaną trasę.

Ósma uwaga dotyczyła, w konsekwencji uwagi siódmej, zamieszczenia w tabeli 28 wnioskowanej linii: Nowe – Bochlin – Wielki Komorsk, z liczbą 4 par kursów w dni powszednie i 2 par kursów w dni wolne (sobota i niedziela). Uwagę tę także uwzględniono, wprowadzając do tabeli 28 nową linię nr 12: Bochlin – Nowe – Wielki Komorsk, obejmujące całą wnioskowaną trasę, o liczbie par połączeń 4 w dni powszednie oraz 2 pary w soboty i 2 pary w niedziele.

Pierwsza uwaga gminy Pruszcz dotyczyła braku w opracowaniu połączeń powiatu świeckiego – poprzez gminę Pruszcz – z powiatem bydgoskim w przewozach autobusowych.

Gmina Pruszcz zauważyła, że w opracowaniu nie uwzględniono połączeń autobusowych obsługujących pasażerów dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych w powiecie bydgoskim – w Karolewie i w Koronowie, na trasach:

- Wałdowo – Zawada – Niewieścín – Pruszcz – Łowín – Łowínek – Serock – Wudzyn – Karolewo – Serock – Koronowo;
- Serock – Glinki;

oraz połączenia Pruszcza z miejscowością Dobrcz, a docelowo z Bydgoszczą, na proponowanych trasach:

- Pruszcz – Niewieścín – Sienno – Dobrcz – Borówno – Osielsko – Bydgoszcz;
- Pruszcz – Serock – Wudzyn – Bydgoszcz.

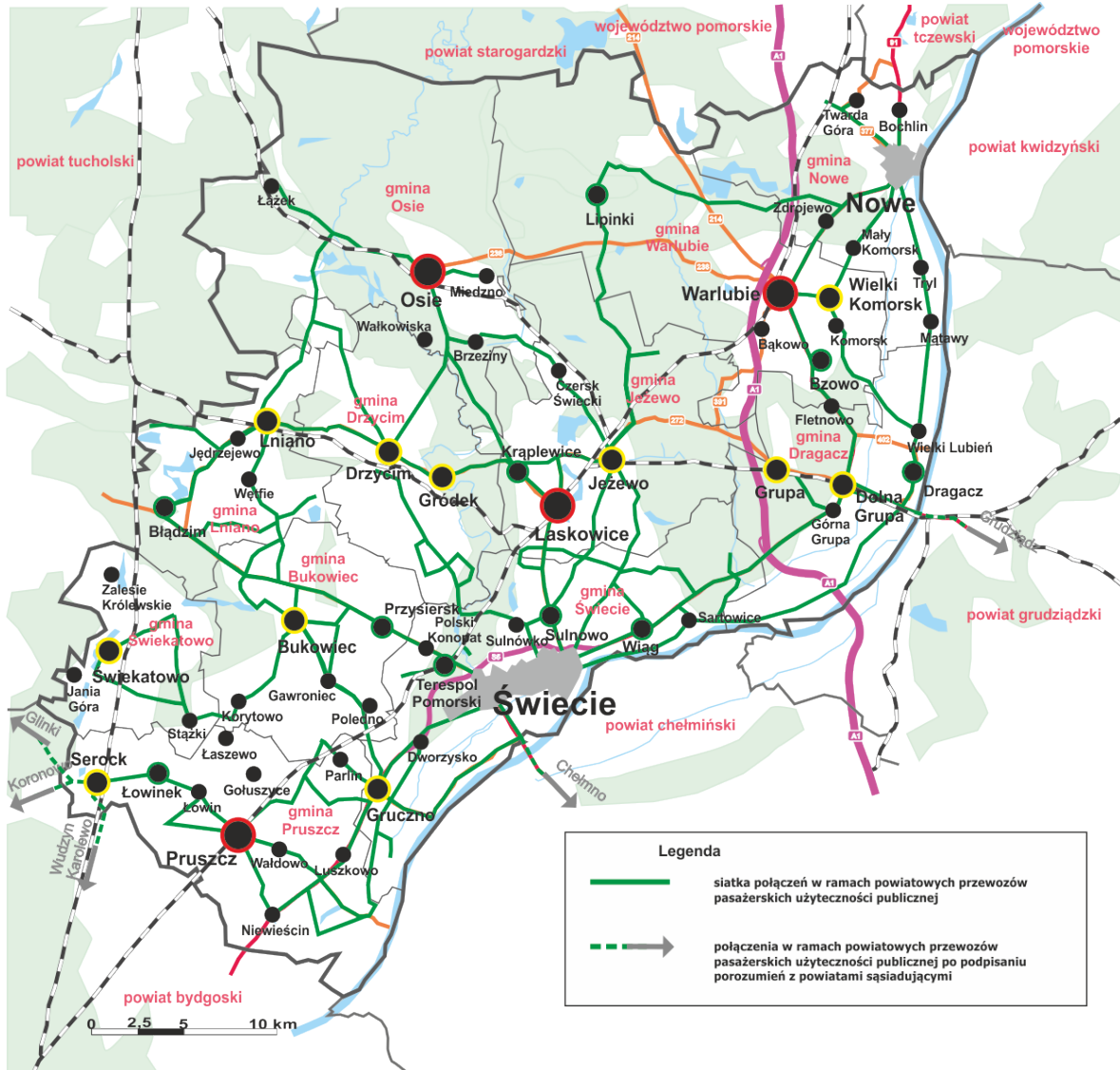
Połączenie z powiatem bydgoskim, w relacji Wałdowo – Koronowo zaproponowano jako szkolne i o szerszej użyteczności publicznej, a połączenie Serock – Glinki – jako szkolne. Połączenia z Bydgoszczą: Pruszcz – Dobrcz – Bydgoszcz zaproponowano jako użyteczności publicznej oraz Pruszcz – Wudzyn – Bydgoszcz – jako szkolne i użyteczności publicznej.

Po przeanalizowaniu pierwszej części wniosku uznano, że uruchomienie tych połączeń jest w zasadzie – w zakresie połączeń międzygminnych. Odcinek: Wałdowo – Pruszcz pełni natomiast funkcję gminnych przewozów pasażerskich i jako taki nie powinien być ujmowany w planie transportowym dla powiatu. Połączenia z Pruszcza do Koronowa oraz z Serocka do Glinek pełnią ważną rolę dla mieszkańców powiatu świeckiego i jako takie mogą być umieszczone w planie – pod warunkiem podpisania porozumienia pomiędzy powiatem świeckim i bydgoskim. Połączenia te ujęto w tabeli 29 jako warunkowe – pod nr 25 i 27.

W drugiej części tego wniosku zaproponowano połączenia międzypowiatowe pomiędzy powiatem świeckim, powiatem bydgoskim i miastem Bydgoszczą – powiatem grodzkim. Miejscowości Pruszcz i Serock posiadają bardzo dobre połączenie z Bydgoszczą kolejowymi przewozami pasażerskimi organizowanymi przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego i wprowadzanie konkurencyjnego połączenia autobusowego nie jest uzasadnione. Uznano za zasadne natomiast wprowadzenie warunkowego połączenia Pruszcz – Serock – Wudzyn – Karolewo, jako niezbędnego dla mieszkańców powiatu świeckiego dla dojazdów do szkół w powiecie bydgoskim. Połączenie takie wprowadzono w tabeli 29 pod nr 26. Powiatu Świecki może takie połączenie uruchomić – pod warunkiem podpisania z odpowiedniego porozumienia z powiatem bydgoskim.

Reasumując, większość uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego.

Załącznik nr 2. Część graficzna:
rysunek sieci komunikacyjnej w przewozach
o charakterze użyteczności publicznej w powiecie świeckim



Spis tabel

- Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)
- Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2013 r.
- Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu świeckiego w latach 2008-2013 – dane GUS
- Tab. 4. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2008-2013
- Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat świecki
- Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30.12.2013 r.
- Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2014 r.
- Tab. 8. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze objętym planem – stan na 31 grudnia 2013 r.
- Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2013 r.
- Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie świeckim wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2013 r.
- Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie świeckim – stan na 31 grudnia 2013 r.
- Tab. 12. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie świeckim w roku 2013 r.
- Tab. 13. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie świeckim
- Tab. 14. Prognoza liczby podróży na obszarze objętym planem w 2020 r. i 2025 r.
- Tab. 15. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i z większych miejscowości do i z Świecia – stan na 15 marca 2015 r.
- Tab. 16. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Świeckiego – stan na 28 lutego 2015 r.
- Tab. 17. Połączenia ponadpowiatowe uzgadniane przez Starostę Powiatu Świeckiego od 1 stycznia 2012 r. do 28 lutego 2015 r.
- Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie świeckim – stan na 15 marca 2015 r.
- Tab. 19. Czas dojazdu transportem zbiorowym do Świecia
- Tab. 20. Trasy linii świeckiej komunikacji miejskiej – stan na 15 marca 2015 r.
- Tab. 21. Liczba wozokilometrów i kursów w świeckiej komunikacji miejskiej w 2014 r.
- Tab. 22. Porównanie parametrów komunikacji miejskiej w Świeciu oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.

- Tab. 23. Minimalne liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej
- Tab. 24. Optymalne kryteria połączeń warunkujące uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze objętym planem
- Tab. 25. Skala spełnienia minimalnych kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach powiatu świeckiego – stan na 15 marca 2015 r.
- Tab. 26. Skala spełnienia optymalnych kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach powiatu świeckiego – stan na 15 marca 2015 r.
- Tab. 27. Proponowana sieć powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej
- Tab. 28. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej
- Tab. 29. Proponowana sieć powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach porozumień międzypowiatowych
- Tab. 30. Zakres obsługi komunikacyjnej powiatu świeckiego w warunkach organizowania przewozów autobusowych i kolejowych przez samorząd województwa oraz autobusowych przez samorząd powiatowy
- Tab. 31. Zakres obsługi komunikacyjnej powiatu świeckiego w warunkach rezygnacji z organizowania przewozów autobusowych przez samorząd województwa i samorząd powiatowy
- Tab. 32. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu świeckiego
- Tab. 33. Finansowanie drogowych przewozów powiatowych w powiecie świeckim w 2025 r. przy zapewnieniu minimalnych kryteriów dostępności
- Tab. 34. Inwestycje w zakresie transportu zrealizowane w powiecie świeckim w latach 2008-2014.
- Tab. 35. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.
- Tab. 36. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie świeckim w 2025 r.
- Tab. 37. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu świeckiego

Spis rysunków

- Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego
- Rys. 2. Podział administracyjny powiatu świeckiego
- Rys. 3. Miejsce Świecia w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego
- Rys. 4. Największe miejscowości powiatu świeckiego
- Rys. 5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych

- Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu świeckiego
– stan na 31 grudnia 2013 r.
- Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu świeckiego
– w 2025 r.
- Rys. 8. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie
świeckim i jej prognoza do 2025 r.
- Rys. 9. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem
- Rys. 10. Więźba podróży międzypowiatowych publicznym transportem zbiorowym
na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego
- Rys. 11. Źródła ruchu na obszarze powiatu świeckiego
- Rys. 12. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na
22 maja 2012 r.
- Rys. 13. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich
w powiecie świeckim
- Rys. 14. Mapa docelowej sieci komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego,
na której planowane są wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej
- Rys. 15. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych na obszarze powiatu świeckiego
w dniu powszednim nauki szkolnej – stan na 15.03.2015 r.
- Rys. 16. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych na obszarze powiatu świeckiego
w dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej – stan na 15.03.2015 r.
- Rys. 17. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w sobotę i w niedzielę
w okresie nauki szkolnej na obszarze powiatu świeckiego
– stan na 30.11.2014 r.
- Rys. 18. Rozkład odjazdów z dworca autobusowego w różne dni tygodnia
- Rys. 19. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności
publicznej w powiecie świeckim
- Rys. 20. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres
przewozów w powiecie świeckim

Przewodniczący Rady
Powiatu Świeckiego

Grzegorz Chmielewski