

Powiat nakielski



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU NAKIELSKIEGO**

Nakło nad Notecią 2021 r.

**Opracowanie zostało wykonane na zlecenie
powiatu nakielskiego.**

*Autorami niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego dla powiatu
nakielskiego są członkowie zespołu specjalistów
ds. publicznego transportu zbiorowego
REFUNDA z Wrocławia.*



www.refunda.pl

SPIS TREŚCI

1 WYKAZ UŻYTYCH POJĘĆ, SKRÓTÓW I AKRONIMÓW.....	5
2 CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO.....	8
2.1 CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO.....	9
2.2 METODOLOGIA TWORZENIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO.....	9
2.3 KONSULTACJE SPOŁECZNE.....	10
3 PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO.....	11
3.1 INFORMACJE OGÓLNE.....	12
3.1.1 POWIAT NAKIELSKI.....	12
3.1.2 JEDNOSTKI SAMORZĄDOWE WCHODZĄCE W SKŁAD POWIATU NAKIELSKIEGO.....	13
3.2 SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU.....	15
3.2.1 LICZBA LUDNOŚCI I GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA.....	15
3.2.2 Gęstość zaludnienia.....	17
3.2.3 STRUKTURA FUNKCJONALNA LUDNOŚCI.....	18
3.2.4 BEZROBOCIE.....	19
3.2.5 PROGNOZY LICZBY LUDNOŚCI.....	20
3.2.6 PODSUMOWANIE.....	21
3.3 UKŁAD DROGOWY.....	22
3.4 UKŁAD TOROWY.....	22
4 SIEĆ KOMUNIKACYJNA.....	24
4.1 OBECNA SIEĆ KOMUNIKACYJNA.....	25
4.1.1 POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE.....	25
4.1.2 NIEPOWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE DOSTĘPNE NA TERENIE POWIATU NAKIELSKIEGO.....	26
4.2 SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ JEST PLANOWANE WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	31
5 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU NAKIELSKIEGO.....	36
5.1 LOKALIZACJA OBIEKTÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	37
5.1.1 URZĘDY I INSTYTUCJE PUBLICZNE.....	37
5.1.2 PLACÓWKI OŚWIATOWE.....	38
5.1.3 STREFY PRZEMYSŁOWE I DUŻE ZAKŁADY PRACY.....	38
5.1.4 OBIEKTY SPORTOWE, REKREACYJNE I KULTURALNE.....	40
5.1.5 PUBLICZNE PLACÓWKI SŁUŻBY ZDROWIA.....	40
5.2 DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU NAKIELSKIEGO.....	41
5.3 ZMIANY POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU NAKIELSKIEGO W ZALEŻNOŚCI OD CZASU ICH WYSTĘPOWANIA.....	42
5.3.1 ZMIANY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD DNIA TYGODNIA.....	42
5.3.2 ZMIANY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD PORY DNIA.....	43
5.4 ZAPEWNIENIE DOSTĘPU OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM ORAZ OSOBOM O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	43
5.5 PODSUMOWANIE.....	44
6 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	45
6.1 ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA.....	46
6.2 RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH.....	47
7 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	48
7.1 WSKAŹNIK MOTORYZACJI.....	50
7.2 PREFEROWANE CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ.....	52
7.3 PODSUMOWANIE.....	56
8 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW ..57	
8.1 POWIAT NAKIELSKI JAKO ORGANIZATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	58

8.2	PRZEWIDYWANY TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	60	DOSTĘPNOŚCI PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	67	
8.3	PRZYSTANKI KOMUNIKACYJNE I DWORCE, KTÓRYCH WŁAŚCICIELEM LUB ZARZĄDZAJĄCYM JEST POWIAT NAKIELSKI	61	9.3.2	DOCELOWY STANDARD PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH.....	67
9	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	62	10	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	70
9.1	INFORMACJE OGÓLNE	63	10.1	PLANOWANY SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ.....	71
9.2	POŻĄDANY STANDARD TABORU OBSŁUGUJĄCEGO SIEĆ KOMUNIKACYJNĄ.....	64	10.2	PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ	72
9.2.1	UWZGLĘDNIE NIE W POŻĄDANYM STANDARDZIE USŁUG PRZEWOZOWYCH ASPEKTÓW ZWIĄZANYCH Z OCHRONĄ ŚRODOWISKA NATURALNEGO	64	11	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE POWIATU NAKIELSKIEGO.....	73
9.2.2	UWZGLĘDNIE NIE W POŻĄDANYM STANDARDZIE USŁUG PRZEWOZOWYCH DOSTĘPU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	65	11.1	MODERNIZACJA I BUDOWA NOWYCH PRZYSTANKÓW.....	76
9.2.3	STANDARDY WYPOSAŻENIA POJAZDÓW W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM.....	66	11.2	SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ	77
9.3	POŻĄDANY STANDARD INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	67	12	WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO.....	78
9.3.1	UWZGLĘDNIE NIE W POŻĄDANYM STANDARDZIE USŁUG PRZEWOZOWYCH		13	CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO.....	80
				Spis tabel.....	82
				Spis rysunków.....	82
				Spis wykresów	82

1 WYKAZ UŻYTYCH POJĘĆ, SKRÓTÓW I AKRONIMÓW

BIP – Biuletyn Informacji Publicznej.

Dopłata – partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

Dotacja - postać rekompensaty przyznawana z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Gminy – gminy wchodzące w skład powiatu nakielskiego, tj.: Gmina Nakło nad Notecią, Gmina Szubin, Gmina Kcynia, Gmina Sadki, Gmina Mrocza.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

K&R - parking „kiss and ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu lub obiektu.

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, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na: sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych- wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy.

Operator – 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.

Organizator – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

PKP PLK - PKP Polskie Linie Kolejowe

POLREGIO – pasażerski przewoźnik kolejowy POLREGIO sp. z o.o.

PT, Plan transportowy – zaktualizowany Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego.

Przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Przystanek komunikacyjny - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Publiczny transport zbiorowy/PTZ – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

P&R - parking „park and ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

Rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011.117.684).

Sieć komunikacyjna - układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

SDIP – System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.

SIP – System Informacji Pasażerskiej.

TLK – Twoje Linie Kolejowe - to rozległa, ogólnopolska sieć dziennych i nocnych kolejowych połączeń pospiesznych.

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych - ustawa z dnia 11 stycznia o 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2021 poz. 110 t.j.).

Ustawa/Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2020 poz. 1944 t.j.).

Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego - ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r. poz. 295 ze zm.).

Ustawa o transporcie drogowym - ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r. poz. 919 ze zm.).

Prawo przewozowe - ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 8).

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247).

Zrównoważony transport – idea efektywnej, ekonomicznej i ekologicznej komunikacji.

2 CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO

2.1 CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO



Celem *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego* jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu nakielskiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym Planie transportowym, przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnić będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

2.2 METODOLOGIA TWORZENIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO



Zakres *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego* jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Według Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym podmiot odpowiedzialny za opracowanie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do jego **aktualizacji w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 80).**

Przy opracowywaniu niniejszego Planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Nakle nad Notecią i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje branżowe pochodzące ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

2.3 KONSULTACJE SPOŁECZNE



Niniejszy *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego*, jako akt prawa miejscowego, w dniach r. poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym.

Celem konsultacji społecznych było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu nakielskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego została ogłoszona w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

3 PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO

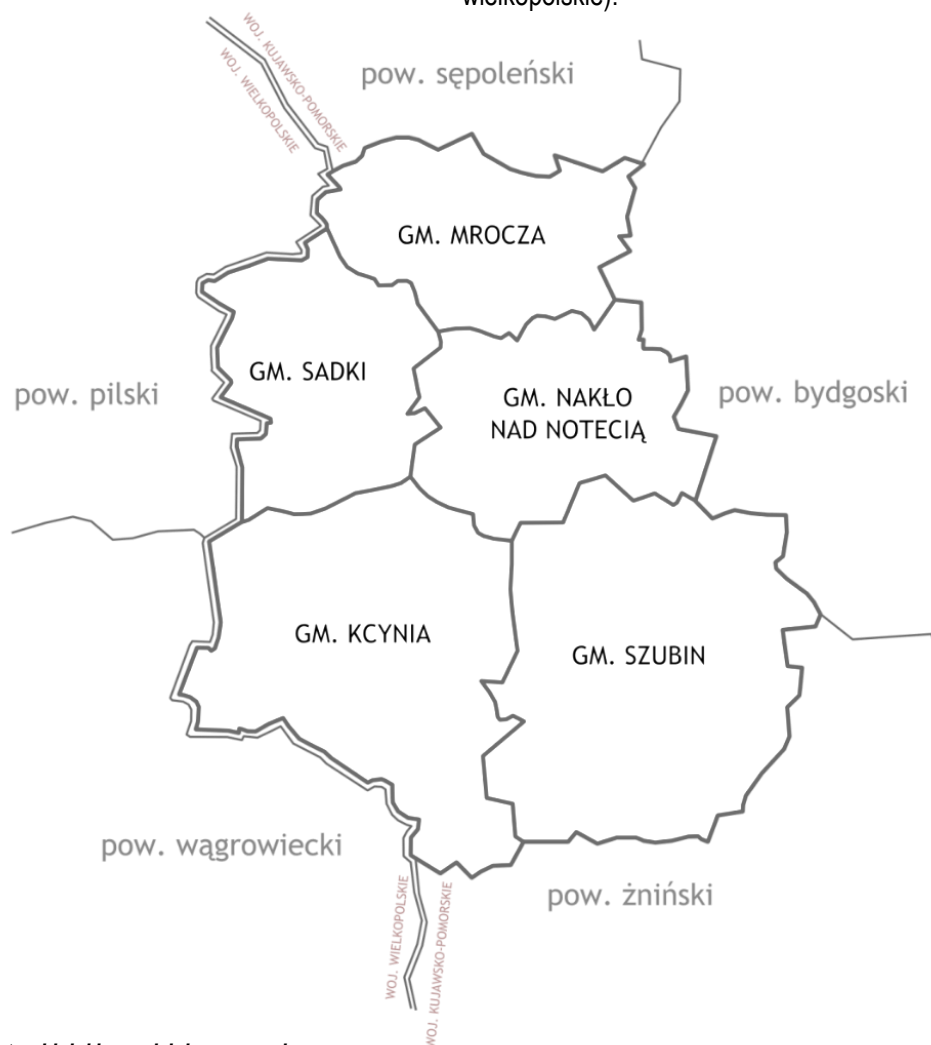
3.1 INFORMACJE OGÓLNE

3.1.1 POWIAT NAKIELSKI



Powiat nakielski położony jest w zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Zajmuje powierzchnię 1 120 km² i liczy 86 226 mieszkańców¹. Obejmuje gminy miejsko – wiejskie: Kcynia, Mrocza, Nakło nad Notecią, Szubin oraz gminę wiejską Sadki.

Powiat nakielski graniczy z pięcioma powiatami: od północy z powiatem sępoleńskim, od wschodu z powiatem bydgoskim, od południowego wschodu z powiatem żnińskim, od południowego zachodu z powiatem wągrowieckim (woj. wielkopolskie), zaś od północnego zachodu z powiatem pilskim (woj. wielkopolskie).

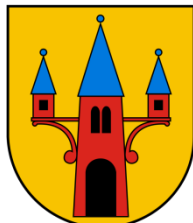


Rysunek 1. Powiat nakielski z podziałem na gminy
Źródło: opracowanie własne.

¹ Według Głównego Urzędu Statystycznego, stan na 30.06.2020 r.

3.1.2 JEDNOSTKI SAMORZĄDOWE WCHODZĄCE W SKŁAD POWIATU NAKIELSKIEGO

Gmina Nakło nad Notecią



Gmina miejsko-wiejska Nakło nad Notecią położona jest w województwie kujawsko-pomorskim, we wschodniej części powiatu nakielskiego. Sąsiaduje z 6 gminami: od północy z gminą Mrocza, od zachodu z gminą Sadki, od południowego zachodu z gminą Kcynia, od południa z gminą Szubin, od południowego wschodu z gminą Białe Błota (powiat bydgoski), zaś od północnego wschodu z gminą Sicienko (powiat bydgoski).

Powierzchnia Gminy Nakło nad Notecią, którą zamieszkuje 31 552 osób², wynosi 187 km² (16,7% powierzchni powiatu).

Gmina Nakło nad Notecią składa się z miasta Nakło nad Notecią oraz 20 sołectw: Bielawy, Chrzastowo, Gorzeń, Gumnowice, Karnowo, Karnówko, Kazin, Małocin, Michalin, Minikowo, Olszewka, Paterek, Polichno, Potulice, Rozwarzyn, Suchary, Ślesin, Trzeciewnica, Wieszki oraz Występ.

Gmina Kcynia



Gmina miejsko-wiejska Kcynia zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w południowo-zachodniej części powiatu nakielskiego. Sąsiaduje z 7 gminami: od północy z gminą Sadki, od północnego wschodu z gminą Nakło nad Notecią, od wschodu z gminą Szubin, od południowego wschodu z gminą Żnin (powiat żniński), od południa z gminą Wapno (woj. wielkopolskie, powiat wągrowiecki), od zachodu z gminą Gołańcz (woj. wielkopolskie, powiat wągrowiecki), zaś od północnego zachodu z gminą Wyrzysk (woj. wielkopolskie, powiat pilski).

Gmina Kcynia, w której zameldowanych jest 13 204 mieszkańców³, zajmuje powierzchnię 297 km² (26,52% powierzchni powiatu).

W skład Gminy Kcynia wchodzi miasto Kcynia oraz 36 sołectw: Chwaliszewo, Dębogóra, Dobieszewo, Dobieszewo, Dziewierzewo, Elizewo, Głogowiniec, Górki Zagajne, Grocholin, Gromadno, Iwno, Karmelita, Kazimierzewo, Laskownica, Ludwikowo, Łankowice, Malice, Miastowice, Mieczkowo, Nowa Wieś Notecka, Palmierowo, Paulina, Piotrowo, Rozpętek, Sierniki, Sipiory, Słupowa, Słupowiec, Smogulecka Wieś, Studzienki, Suchoręcz, Szczepice, Tupadły, Turzyn, Żarczyn oraz Żurawia.

² Według Głównego Urzędu Statystycznego, stan na 31.12.2020 r.

³ Według Głównego Urzędu Statystycznego, stan na 31.12.2020 r.

Gmina Mrocza



Gmina miejsko-wiejska Mrocza zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w północnej części powiatu nakielskiego. Sąsiaduje z 6 gminami: od południa z gminą Nakło nad Notecią, od południowego zachodu z gminą Sadki, od zachodu z gminą Łobzenica (woj. wielkopolskie, powiat pilski), od północy z gminami Więcbork (powiat sępoleński) oraz Sośno (powiat sępoleński), zaś od wschodu z gminą Sicienko (powiat bydgoski).

Gmina Mrocza zajmuje powierzchnię 150 km² (13,39% powierzchni powiatu) i jest zamieszkała przez 9 193 osoby⁴.

W skład Gminy Mrocza wchodzi miasto Mrocza oraz 15 sołectw: Białowieża, Drażno, Drzewianowo, Izabela, Jeziorki Zabartowskie, Kaźmierzewo, Kosowo, Krukówko, Matyldzin, Ostrowo, Rościmin, Samsiecznynek, Wiele, Witosław oraz Wyrza.

Gmina Szubin



Gmina miejsko-wiejska Szubin położona jest w województwie kujawsko-pomorskim, w południowo-wschodniej części powiatu nakielskiego. Sąsiaduje z 5 gminami: od zachodu z gminą Kcynia, od północnego zachodu z gminą Nakło nad Notecią, od północnego wschodu z gminą Białe Błota (powiat bydgoski), od południowego wschodu z gminą Łabiszyn (powiat żniński), zaś od południa z gminą Żnin (powiat żniński).

Gmina Szubin zajmuje powierzchnię 332 km² (29,64% powierzchni powiatu), natomiast liczba mieszkańców Gminy Szubin wynosi 24 917⁵.

W skład Gminy Szubin wchodzi miasto Szubin oraz 32 sołectwa: Chomętowo, Chraplewo, Ciężkowo, Dąbrówka Słupska, Gąbin, Godzimierz, Grzeczna Panna, Kołaczkowo, Kornelin, Kowalewo, Królikowo, Łachowo, Małe Rudy, Mąkoszyn, Pińsko, Retkowo, Rynarzewo, Samokłęski Duże, Samokłęski Małe, Słonawy, Słupy, Smolniki, Stary Jaruzyn, Szkocja, Szubin-Wieś, Tur, Wąsosz, Wolwark, Zalesie, Zamość, Żędowo oraz Żurczyn.

Gmina Sadki



Gmina wiejska Sadki położona jest w województwie kujawsko-pomorskim, w północno-zachodniej części powiatu nakielskiego. Sąsiaduje z 5 gminami: od południa z gminą Kcynia, od wschodu z gminą Nakło nad Notecią, od północnego wschodu z gminą Mrocza, od północnego zachodu z gminą Łobzenica (woj. wielkopolskie, powiat pilski), zaś od zachodu z gminą Wyrzysk (woj. wielkopolskie, powiat pilski).

Powierzchnia Gminy Sadki wynosi 154 km² (13,75% powierzchni powiatu), a liczba mieszkańców 7 253⁶.

Gmina Sadki składa się z 14 sołectw: Anieliny, Bnin, Broniewo, Dębionek, Dębowo, Jadwiżyn, Kraczkki, Liszkówko, Łodzia, Mrozowo, Radzicz, Sadki, Samostrzel oraz Śmielin.

⁴ Według Głównego Urzędu Statystycznego, stan na 31.12.2020 r.

⁵ Według Głównego Urzędu Statystycznego, stan na 31.12.2020 r.

⁶ Według Głównego Urzędu Statystycznego, stan na 31.12.2020 r.

3.2 SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU

3.2.1 LICZBA LUDNOŚCI I GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

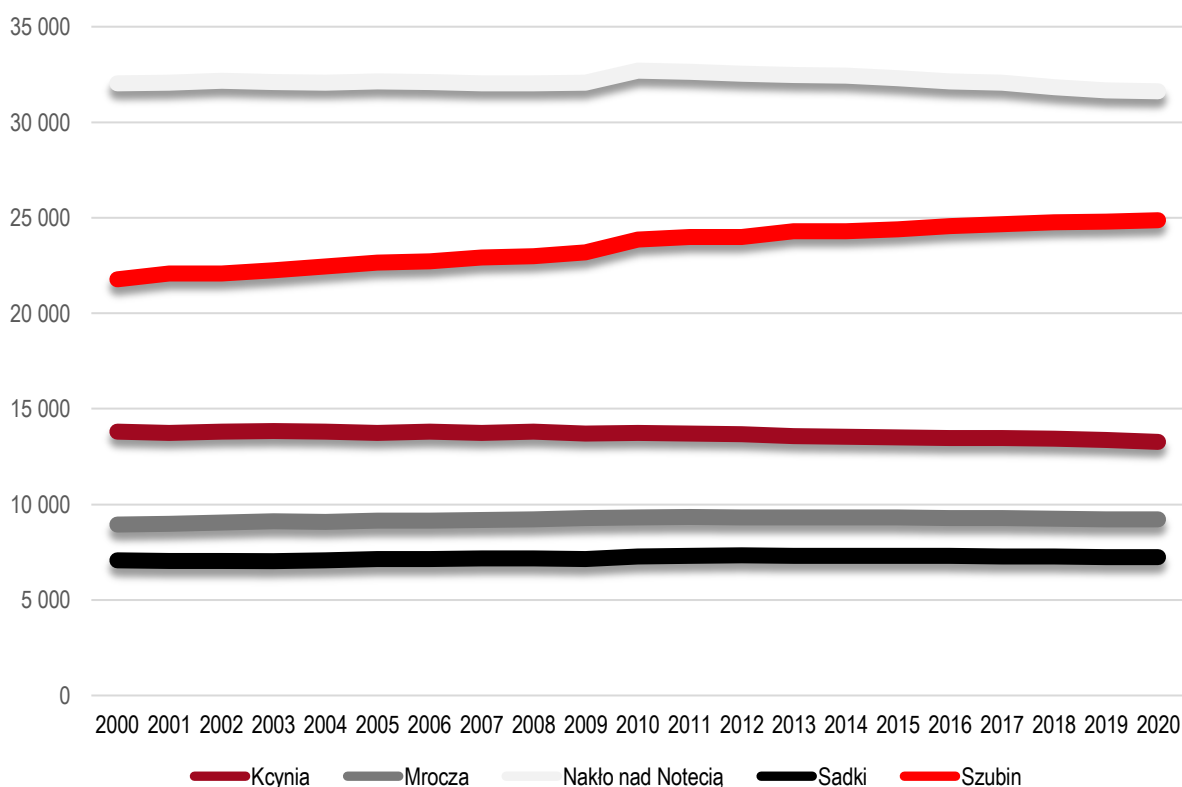
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie nakielskim w 2020 roku mieszkało 86 119 osób. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach i w całym powiecie w latach

2000, 2005, 2010, 2015 i 2020, natomiast na wykresie nr 1 zaprezentowano zmiany liczby ludności w powiecie nakielskim w ciągu ostatnich 20 lat.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie nakielskim

Jednostka terytorialna	Liczba ludności				
	2000	2005	2010	2015	2020
Gm. Nakło nad Notecią	32 029	32 124	32 699	32 289	31 552
Gm. Kcynia	13 804	13 741	13 730	13 519	13 204
Gm. Mrocza	8 945	9 135	9 309	9 309	9 193
Gm. Sadki	7 060	7 134	7 271	7 318	7 253
Gm. Szubin	21 780	22 660	23 872	24 406	24 917
powiat nakielski	83 618	84 794	86 881	86 841	86 119

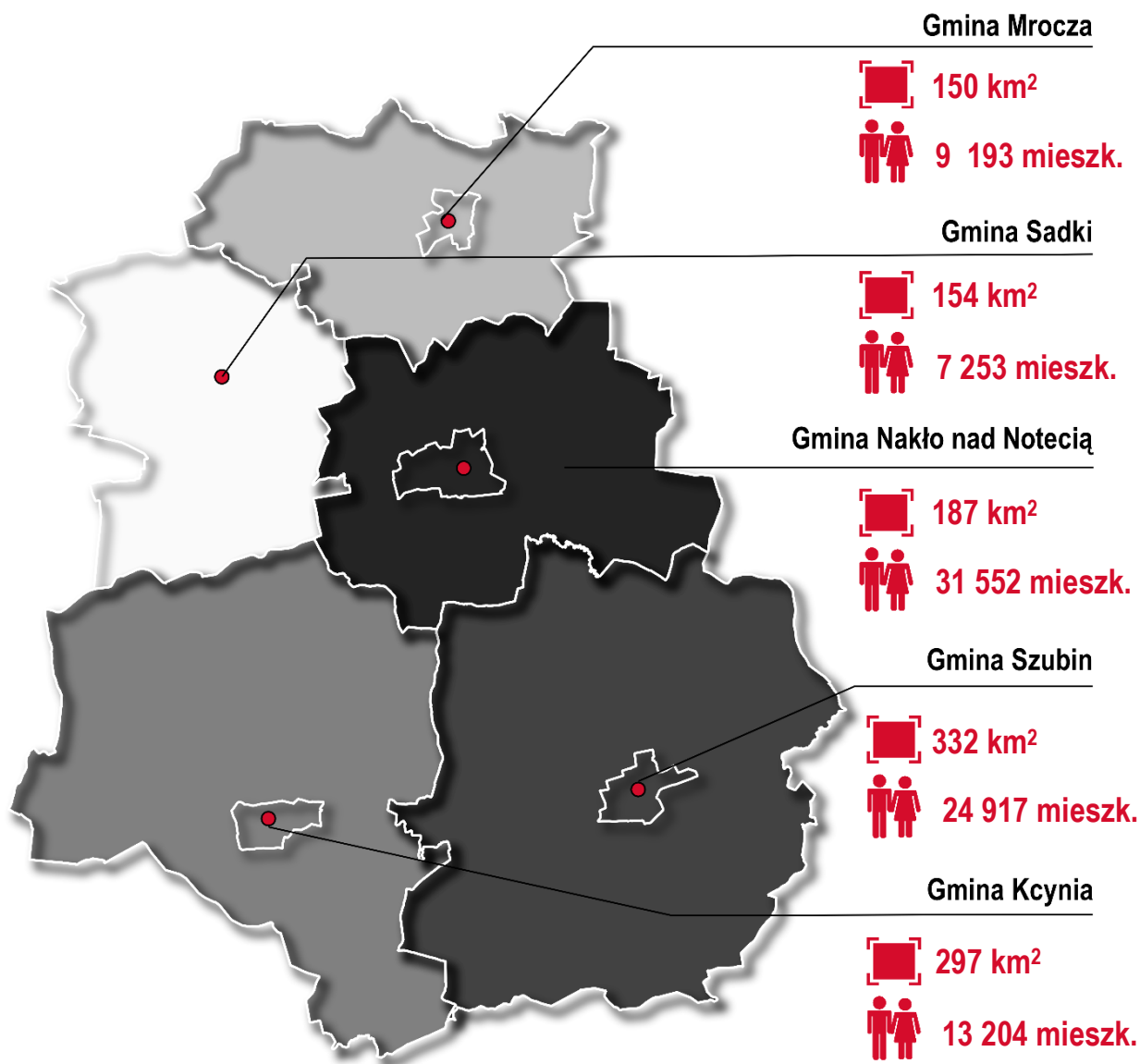
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 1. Zmiana liczby ludności w gminach powiatu nakielskiego w latach 2000-2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z powyższych danych wynika, że liczba ludności w powiecie nakielskim, w okresie od 2000 do 2020 roku wzrosła o 2 501 osób (2,99%). Największy wzrost odnotowano w Gminie Szubin (14,40%). Niewielki wzrost liczby mieszkańców w porównaniu do roku 2000 odnotowano również w Gminie Mrocza oraz Gminie Sadki. W Gminie Kcynia oraz Gminie Nakło nad Notecią zanotowano spadek liczby ludności, odpowiednio o 4,34% i 1,48%.



3.2.2 Gęstość zaludnienia

Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia i zmiany liczby ludności na 1000 mieszkańców w powiecie nakielskim oraz w poszczególnych Gminach

Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km ²	Zmiana liczby ludności na 1000 mieszkańców
Gm. Kcynia	45	- 6,8
Gm. Mrocza	61	- 3,1
Gm. Nakło nad Notecią	169	- 5,6
Gm. Sadki	47	- 2,9
Gm. Szubin	75	1,7
powiat nakielski	77	-3,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Średnia gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim w 2020 roku wyniosła 77 os./km².

Największą gęstość zaludnienia odnotowuje się w Gminie Nakło nad Notecią - w 2020 roku wartość ta wyniosła 169 os./km². Największy wzrost gęstości zaludnienia wystąpił w Gminie Szubin, gdzie w 2000 roku gęstość zaludnienia wyniosła 67 os./km², natomiast w roku 2020 wyniosła 75 os./km². W pozostałych Gminach gęstość zaludnienia nie przekracza wartości 70 os./km².

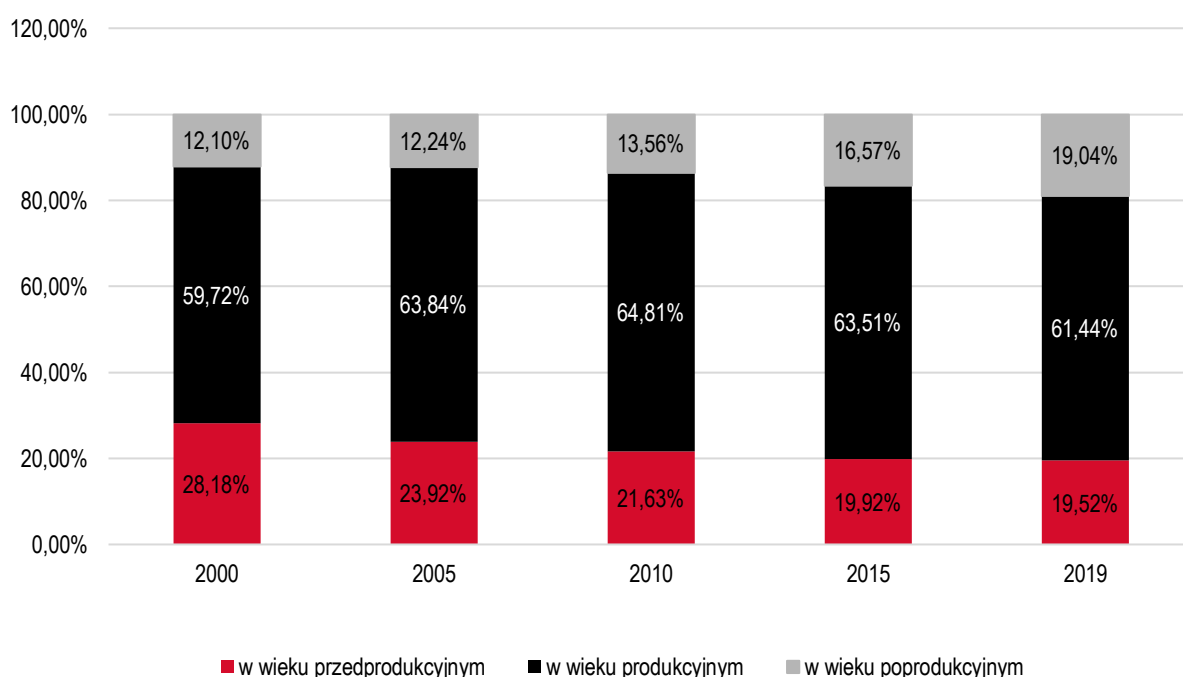
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu nakielskiego są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są: struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

3.2.3 STRUKTURA FUNKCJONALNA LUDNOŚCI

Strukturę funkcjonalną ludności charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- **w wieku przedprodukcyjnym** – przedział wiekowy 0–17 lat;
- **w wieku produkcyjnym** – przedziały wiekowe 18–59 lat (kobiety) oraz 18–64 lat (mężczyźni);
- **w wieku poprodukcyjnym** – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Poniższy wykres przedstawia udział ludności według ekonomicznych grup wieku w odniesieniu do ogólnej liczby ludności powiatu.



Wykres 2. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie nakielskim
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

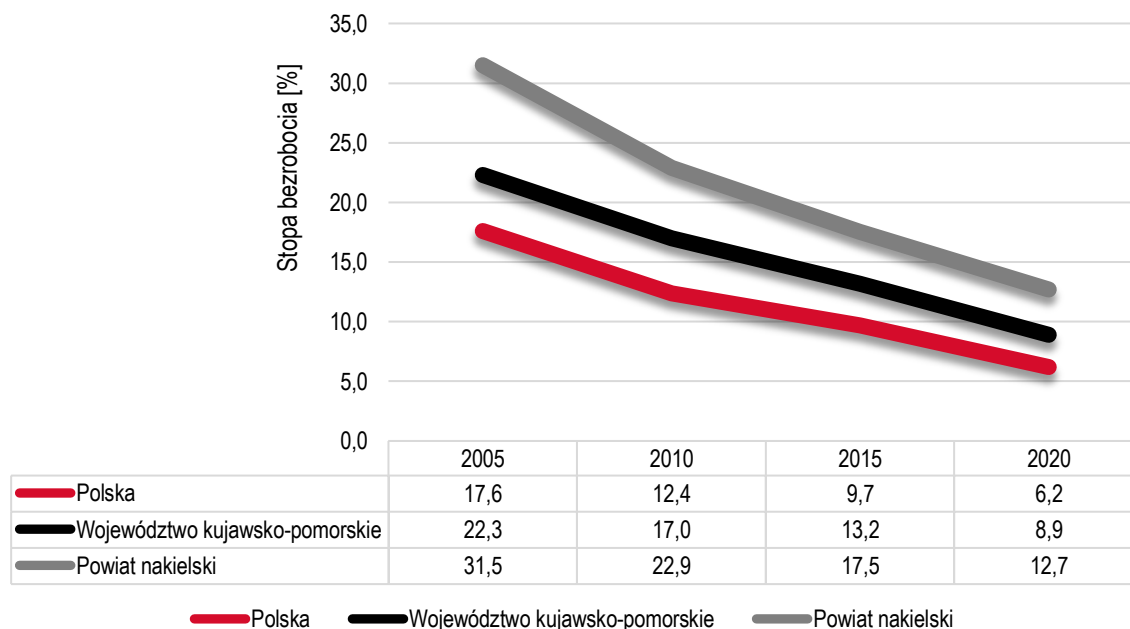
W ostatnich latach w Polsce i Europie obserwuje się proces starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie nakielskim, co wyraźnie widać na powyższym wykresie. W latach 2000–2019 udział osób w wieku przedprodukcyjnym regularnie spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Dla sporządzenia Planu transportowego ta informacja ma kluczowe znaczenie: liczba osób odbywających podróże obowiązkowe (do szkół, a za kilka, kilkanaście

lat do pracy) będzie stopniowo zmniejszać się na rzecz osób odbywających podróże o charakterze incydentalnym (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy).

W razie utrzymania się tego trendu na przestrzeni lat może się zmienić także udział podróżujących w godzinach szczytu i poza nim.

3.2.4 BEZROBOCIE

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie nakielskim, województwie kujawsko-pomorskim oraz całym kraju w ostatnich 20 latach.



Wykres 3. Stopa bezrobocia w powiecie nakielskim, województwie kujawsko-pomorskim i Polsce w latach 2005-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie nakielskim jest znacznie wyższa niż w Polsce, a także wyższa niż w województwie kujawsko-pomorskim. Jednakże należy podkreślić, iż od 2005 roku stopa bezrobocia systematycznie zmniejsza się, zarówno w powiecie nakielskim, jak i całym województwie i kraju. Stopa bezrobocia na terenie powiatu nakielskiego jest wysoka, co oznacza, że blisko co trzynasty mieszkaniec powiatu nakielskiego, będący w grupie ludności aktywnej ekonomicznie, jest zarejestrowany w Powiatowym Urzędzie Pracy jako osoba bezrobotna.

Wahania stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży i będą uwzględnione przy planowaniu sieci komunikacyjnej w powiecie nakielskim.

3.2.5 PROGNOZY LICZBY LUDNOŚCI

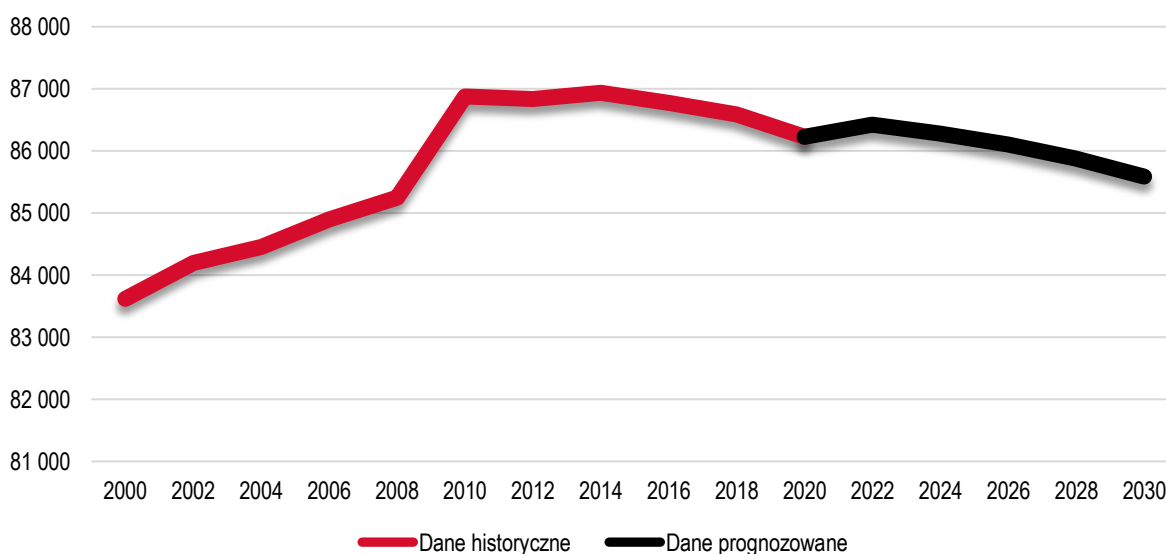
Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować konieczne zmiany w sferze transportu zbiorowego.

Poniżej znajduje się tabela i wykres z prognozą liczby ludności w powiecie nakielskim do 2030 roku.

Tabela 3. Prognoza liczby ludności powiatu nakielskiego na lata 2021-2030

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach					
	2020	2022	2024	2026	2028	2030
Gm. Nakło nad Notecią	31 620	31 618	31 425	31 217	30 992	30 738
Gm. Kcynia	13 272	13 141	13 035	12 927	12 814	12 693
Gm. Mroczka	9 220	9 273	9 269	9 261	9 248	9 226
Gm. Sadki	7 242	7 319	7 325	7 333	7 337	7 337
Gm. Szubin	24 872	25 072	25 228	25 366	25 490	25 593
powiat nakielski	86 226	86 423	86 282	86 104	85 881	85 587

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030” opracowanej na podstawie długoterminowych założeń „Prognozy ludności Polski na lata 2014-2050” oraz „Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014-2050”.

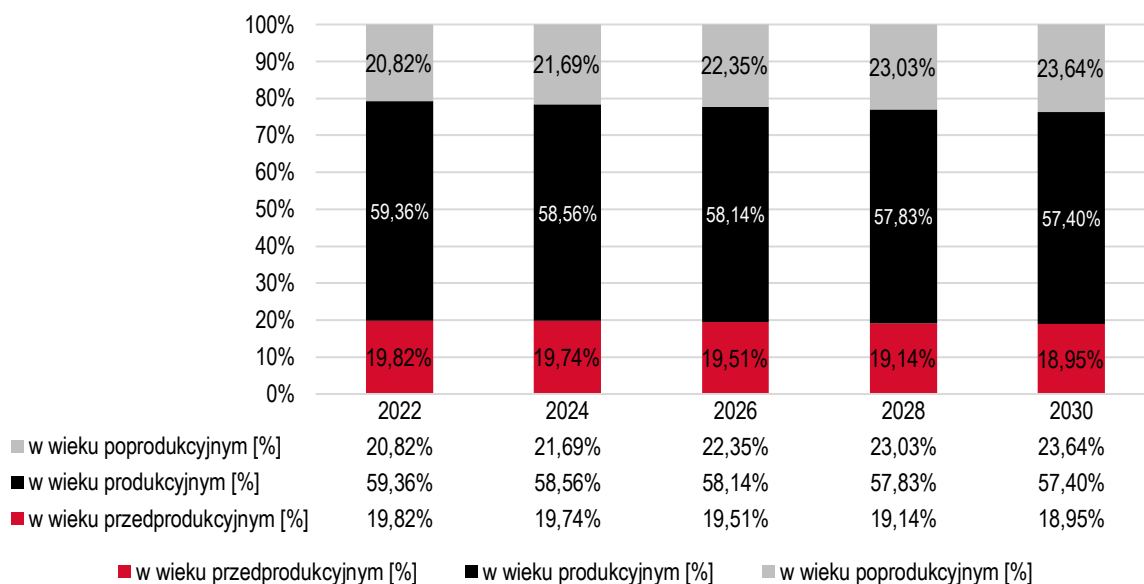


Wykres 4. Prognoza liczby ludności powiatu nakielskiego na lata 2020-2050

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030” opracowanej na podstawie długoterminowych założeń „Prognozy ludności Polski na lata 2014-2050” oraz „Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014-2050”.

Według prognoz GUS liczba mieszkańców powiatu nakielskiego w kolejnych latach będzie corocznie zmniejszać się – w roku 2030 liczba mieszkańców

zmaleje się w porównaniu do roku 2020 o 639 osób, tj. 0,74%.



Wykres 5. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030” opracowanej na podstawie długoterminowych założeń „Prognozy ludności Polski na lata 2014-2050” oraz „Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014-2050”.

Prognozy wskazują, że udział ludności w wieku poprodukcyjnym będzie stale rósł kosztem pozostałych grup wiekowych. Takie szacunki, w połączeniu ze stale zmniejszającą się liczbą ludności sugerują, że znacznie zmniejszy się liczba osób podróżujących obligatoryjnie – do szkoły i pracy.

3.2.6 PODSUMOWANIE

Powiat nakielski tworzy 5 gmin z siedzibą w Nakle nad Notecią. W ostatnich latach w powiecie liczba ludności maleje i taki trend będzie się utrzymywał. Ponadto powiat charakteryzuje postępujące starzenie się społeczeństwa. Stopa bezrobocia zmienia się w relacji do stopy wojewódzkiej i krajowej, jednak utrzymuje się na wysokim poziomie. Bazując na powyższych danych można stwierdzić, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom i dom – praca – dom), natomiast może wzrosnąć liczba osób podróżujących incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

3.3 UKŁAD DROGOWY

Na układ drogowy powiatu nakielskiego składają się drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Przez obszar objęty Planem transportowym przebiegają drogi krajowe nr 5 oraz 10.

- Droga krajowa nr 5 łączy (wraz z odcinkiem drogi krajowej nr 91) Trójmiasto z aglomeracjami: bydgoską, poznańską, wrocławską oraz wałbrzyską.
- Droga krajowa nr 10 łączy aglomerację szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Przecinając powiat nakielski, przebiega kolejno przez gminy Sadki oraz Nakło nad Notecią.

Drogi wojewódzkie przebiegające przez powiat nakielski to:

- droga wojewódzka nr 241, prowadząca z powiatu sępoleńskiego przez gminy: Mrocza, Nakło nad Notecią, Kcynia do granicy z województwem wielkopolskim;
- droga wojewódzka nr 243 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ulic Kościuszki i Bydgoskiej w mieście Mrocza i prowadzi do granicy z powiatem bydgoskim;
- droga wojewódzka nr 246 łączy drogę wojewódzką nr 241 z powiatem żnińskim i prowadzi przez Gminę Nakło nad Notecią oraz Gminę Szubin;
- droga wojewódzka nr 247 jest łącznikiem dróg wojewódzkich nr 241 oraz 246 i przechodzi przez obszar Gminy Kcynia oraz Gminy Szubin.

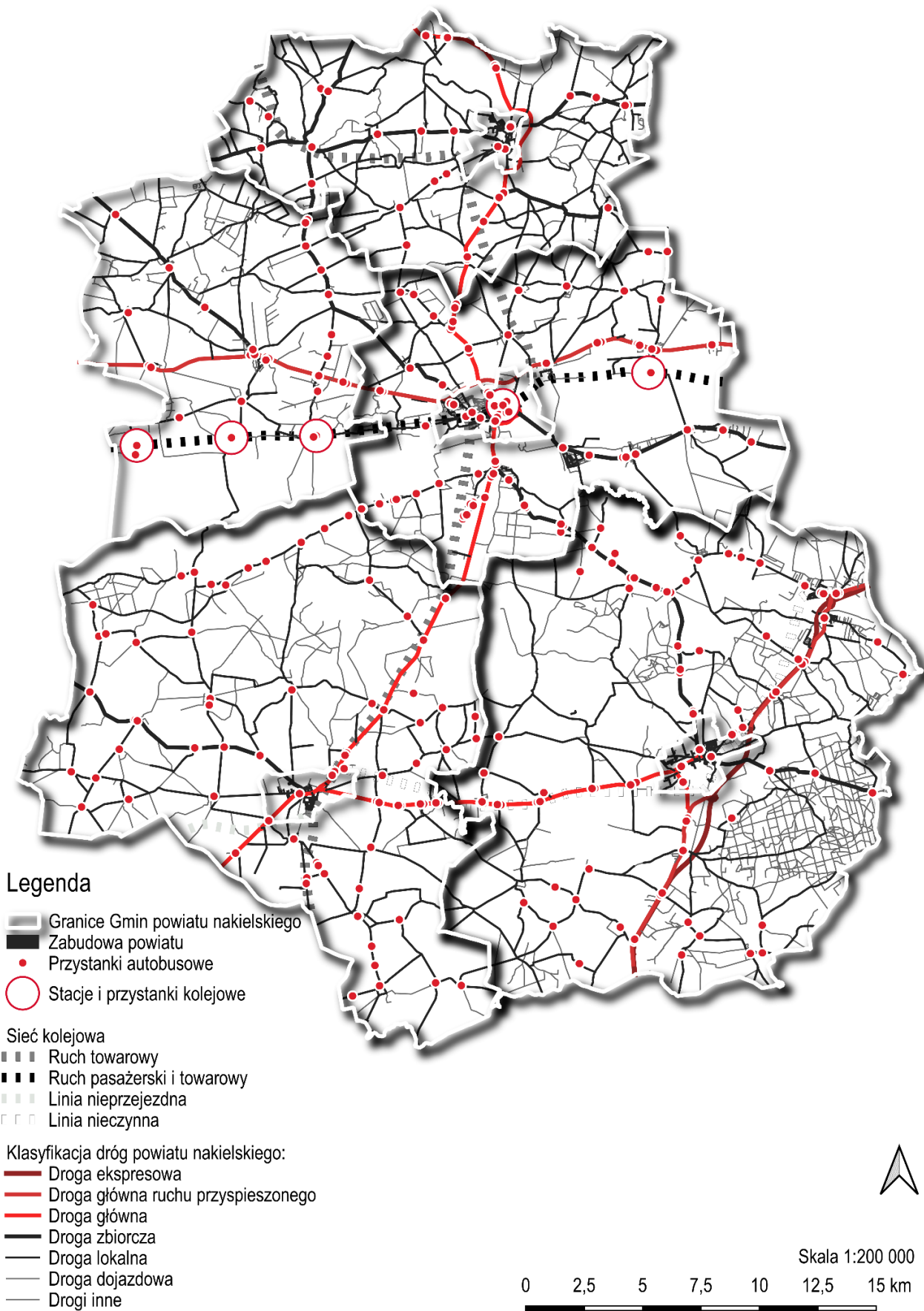
Uzupełnienie sieci dróg stanowią drogi powiatowe i gminne, które umożliwiają podróże w relacjach powiatowych niezapewnionych przez drogi wyższych kategorii.

3.4 UKŁAD TOROWY

Przez powiat nakielski przebiegają linie kolejowe numer 18, 281 oraz 356. W granicach powiatu linia nr 18 jest zelektryfikowana i dwutorowa, zaś linie nr 281 oraz 356 to linie jednotorowe, niezelektryfikowane.

- Linia nr 18 (linia znaczenia pierwszorzędowego, dwutorowa zelektryfikowana) łączy stację Kutno i Piła Główna. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii 18 oraz położone na terenie powiatu nakielskiego to: Jadwiżyn, Samostrzel, Anieliny, Nakło nad Notecią oraz Ślesin.
- Linia nr 281 (linia znaczenia drugorzędowego, niezelektryfikowana) łączy Oleśnicę z Chojnicami. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii 281, położone na terenie powiatu nakielskiego to: Kcynia, Szczepice, Studzienki, Nakło nad Notecią, Kozia Góra Krajeńska, Mrocza, Witosław oraz Rajgród.
- Linia nr 356 (linia znaczenia drugorzędowego, jednotorowa) łączy stację Poznań Główny i Bydgoszcz Główny. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii 356 na terenie powiatu nakielskiego to: Grocholin, Kcynia, Szaradowo Zalesie, Pińsko Wielkopolskie, Szubin, Kołaczkowo oraz Rynarzewo.

W przypadku wszystkich linii zarządcą jest PKP PLK S.A.



Rysunek 2. Istniejąca sieć transportowa na terenie powiatu nakielskiego
 Źródło: opracowanie własne.

4 SIEĆ KOMUNIKACYJNA

4.1 OBECNA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA

4.1.1 POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”.

Obecnie powiat nakielski nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat nakielski nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu nakielskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Nakielskiego. Mając na względzie powyższe, zaleca się stały kontakt przedstawicieli Starostwa Powiatowego z przewoźnikami prywatnymi w celu kontrolowania oraz nadzorowania popytu na usługi transportu publicznego.

W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Nakielskiego.

Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego

Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
1	Szubin - Kcynia	004/13	Krajowy Drogowy Przewóz Osób Transport - Usługi - Handel Masłowski Jacek	16
2	Nakło nad Notecią – Gromadno – Kcynia	007/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	12
3	Nakło nad Notecią - Wyrza - Mrocza	008/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	5
4	Szubin - Zalesie - Kcynia	009/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
5	Mrocza – Nakło nad Notecią – Lubaszcz	010/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
6	Nakło nad Notecią - Sipiory - Kcynia	014/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	7
7	Nakło nad Notecią - Kosowo - Mrocza	015/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	22
8	Mrocza - Nakło nad Notecią - Izabela	019/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	10
9	Kcynia - Mieczkowo - Nakło nad Notecią	029/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
10	Szubin - Tur - Nakło nad Notecią	030/13	Usługi Przewozowo-Osobowe Tomasz Jakubowski "Trans-Tom"	16
11	Mrocza – Kosowo – Nakło nad Notecią	034/15	Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowe Karol Bala 4Sprint	36

Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
12	Nakło nad Notecią – Śmielin – Dębowo – Sadki	027/19	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
13	Szubin – Tur – Nakło nad Notecią	035/19	Usługi Transportowe Artur Kasprzak	12
14	Mrocza – Nakło nad Notecią	003/20	„Maj-Trans” Usługi Transportowe Rafał Maik	14
15	Nakło nad Notecią – Rościmin – Mrocza	005/20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2
16	Nakło nad Notecią – Śmielin – Samostrzel	011/20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy sp. z o.o.	7
17	Nakło nad Notecią – Lubaszcz – Liszkówko	013/20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy sp. z o.o.	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego.

Łącznie na 17 liniach o charakterze powiatowym wykonywane są 168 kursy (licząc za jeden kurs przejazd od pętli do pętli). Większość kursów przebiega przez Miasto Nakło nad Notecią, jednak dwie linie nie dojeżdżają do siedziby powiatu – linie te obsługują trasę Szubin – Kcynia (numery zezwoleń odpowiednio: 004/13 i 009/13).

Zdecydowaną większość połączeń obsługuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.

4.1.2 NIEPOWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE DOSTĘPNE NA TERENIE POWIATU NAKIELSKIEGO

Transport drogowy

Oprócz powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie nakielskim wykonywane są przewozy pasażerskie gminne na podstawie zezwoleń wydanych przez przedstawicieli Gminy: Kcynia, Szubin, Nakło nad Notecią oraz Mrocza.

Wydane zezwolenia zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 5. Wykaz zezwoleń wydanych przez gminy Kcynia, Szubin, Nakło nad Notecią oraz Mrocza

Lp.	Organ wydający	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne	Rodzaj linii
1	Burmistrz Kcyni	Kcynia – Mieczkowo – Chwaliszewo – Kcynia	1/2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4	R
2	Burmistrz Kcyni	Kcynia – Gromadno – Paulina – Józefkowo – Kcynia	2/2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	R
3	Burmistrz Kcyni	Kcynia – Rozpętek – Mieczkowo – Sierniki – Kcynia	3/2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	R

Lp.	Organ wydający	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne	Rodzaj linii
4	Burmistrz Kcyni	Kcynia – Sipiory – Suchoręczek – Kcynia	4/2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	R
5	Burmistrz Kcyni	Kcynia – Dziewierzewo – Żarczyn – Kcynia	5/2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	R
6	Wójt Gminy Sadki	Sadki – Śmielin – Dębionek	1/2020	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2	RS
7	Wójt Gminy Sadki	Sadki – Samostrzel – Mrozowo – Liszkówko – Śmielin – Broniewo - Sadki	1/2019	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	40	RS
8	Burmistrz Szubina	Szubin – Retkowo – Szubin	RDG.7342.2.1.2020	Krajowy Drogowy Przewóz Osób Transport-Uslugi-Handel Jacek Maslowski	8	RS
9	Burmistrz Szubina	Szubin – Dąbrówka Słupska – Retkowo	WSO.7342.2.1.2015 1/2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	12	RS
10	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią – Paterek – Nakło nad Notecią	1/2020	Transport Osobowy Paweł Barczykowski	35	R
11	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Lubaszcz – Nakło nad Notecią	2/2020	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3	R
12	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią – Potulice – Nakło nad Notecią	3/2017	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej „ARGOS” Tomasz Jaroński	34	R
13	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią – teren Nakła nad Notecią	1/2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej „ARGOS” Tomasz Jaroński	9	R
14	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Paterek – Nakło nad Notecią – Ślesin szkoła – Nakło nad Notecią	1/S/2021	Transport Osobowy Paweł Barczykowski	71	RS
15	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Drzewianowo – Ostrowo – Mrocza	RO.7342.1.1.2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	5	R
16	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Samsiecznynek – Mrocza przez Krukówko, Drażno	RO.7342.2.1.2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	6	R
17	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Białowieża – Wiele przez Białowieżę	RO.7342.3.1.2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	3	R
18	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Wiele – Konstantowo – Mrocza	RO.7342.4.1.2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	3	R
19	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Wyrza – Mrocza przez Matyldzin	RO.7342.5.1.2021	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	3	R

Lp.	Organ wydający	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne	Rodzaj linii
20	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Kosowo – Mrocza przez Krukówko	RO.7342.6.1.20 21	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	5	R
21	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Rościmin – Mrocza przez Witosław, Orle, Orlinek, Białowieżę	RO.7342.7.1.20 21	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	7	R
22	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Rościmin przez Białowieżę, Orlinek, Orle, Witosław	RO.7342.8.1.20 21	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	7	R
23	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Kosowo – Mrocza – Rościmin	RO.7342.1.202 1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	13	R
24	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Ostrowo – Mrocza	SSZ.7342.2.20 18	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	6	R
25	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Samsiecznynek – Mrocza	SSZ.7342.3.20 17	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	2	R
26	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Wiele – Mrocza	SSZ.7342.3.20 18	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	3	R

R – linia regularna.

RS – linia regularna specjalna.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów gmin powiatu nakielskiego.

Na mapie poniżej została przedstawiona obecna sieć komunikacyjna opracowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego oraz wójtów i burmistrzów Gmin wchodzących w skład powiatu.

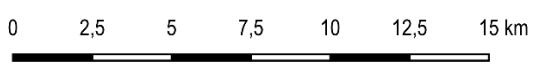


Legenda

- ▭ Granice gmin powiatu nakielskiego
- Miejscowości powiatu nakielskiego
- Linie komunikacyjne - zezwolenia wydane przez Starostę
- Linie komunikacyjne - zezwolenia wydane przez wójtów i burmistrzów
- Sieć dróg w powiecie nakielskim
- Sieć kolejowa powiatu
- ▬▬▬ Ruch towarowy
- ▬▬▬ Ruch pasażerski i towarowy
- ▬▬▬ Linia nieprzejezdna
- ▬▬▬ Linia nieczynna



Skala 1:200 000



Rysunek 3. Sieć linii regularnych w powiecie nakielskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego oraz wójtów i burmistrzów gmin w powiecie nakielskim.

Transport kolejowy

Przez powiat nakielski przebiega jedna czynna w ruchu pasażerskim linia kolejowa – linia nr 18, po której kursują pociągi dwóch przewoźników pasażerskich:

- PKP Intercity S.A.;
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. pod marką POLREGIO.

Zgodnie z rozkładem jazdy, ważnym w dniach 14.03.2021 do 21.06.2021, uruchamiane są połączenia kolejowe w kierunku stacji Bydgoszcz Główna, Piła Główna, Warszawa Gdańska, Gdynia Główna, Szczecin Główny, Hrubieszów Miasto, Kołobrzeg, Wyrzysk, Lublin Główny i Gorzów Wielkopolski.

PKP Intercity S.A. prowadzi tą linią pociągi kategorii IC, IC-TLK, które zatrzymują się tylko na stacji „Nakło nad Notecią”.

Na zlecenie Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego przewoźnik POLREGIO w dni robocze uruchamia 11 połączeń do Bydgoszczy oraz 9 połączeń w kierunku stacji Piła Główna.

Warto podkreślić, że w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego Solidarność (CPK) planowane jest wybudowanie nowej linii kolejowej nr 400, która docelowo ma łączyć Gminę Nakło Nad Notecią z miejscowością Okonek w powiecie Złotowskim, zapewniając tym samym szybki dojazd w kierunku północnym do Koszalina. Według założeń Pakietu Kolejowego CPK mieszkańcy Gminy Nakło nad Notecią dotrą do portu lotniczego w 2 godziny i 15 minut.

Wszystkie linie kolejowe przebiegające przez powiat nakielski mają bardzo duże znaczenie dla mieszkańców powiatu. Pomimo, że na 2 z 3 linii kolejowych aktualnie nie są wykonywane przewozy pasażerskie należy dążyć do rewitalizacji linii, aby przystosować je do ruchu pasażerskiego. Zarówno władze powiatu, Gmin jak i województwa powinny wspólnie podjąć działania zmierzające do rewitalizacji linii kolejowych. W trakcie pisania niniejszego opracowania został rozstrzygnięty przetarg zorganizowany przez Polskie Linie Kolejowe na projekt przebudowy linii kolejowej nr 356 w województwie wielkopolskim od Wągrowca przez Gołańcz do granicy województwa. Toczy się również postępowania mające na celu wyłonienie wykonawcy projektu przebudowy linii nr 356 na odcinku od granicy województw do Kcyni, gdzie linia łączy się linią kolejową nr 281. Postępowanie obejmuje również projekt budowy tzw. mijanki na linii kolejowej nr 281 w celu zwiększenia przepustowości linii. Po zrealizowaniu inwestycji mieszkańcy powiatu nakielskiego zyskają bezpośrednie połączenie ze stacją Poznań Główny oraz Bydgoszcz Główna przez Nakło nad Notecią, Kcynię, Gołańcz, Wągrowiec, Skoki, Murowana Goślina i Poznań Wschód.

4.2 SIĘĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ JEST PLANOWANE WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Powiat nakielski planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat nakielski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo - komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów, które dotyczą tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynnikiem wpływającym na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia;
- zmiany społeczno-gospodarcze;
- rozwój przestrzenny powiatu nakielskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- **wariant podstawowy** – połączenia łączące siedziby Gmin z siedzibą powiatu - Nakłem nad Notecią;
- **wariant uzupełniający I** - połączenia uwzględniające obecnie funkcjonujące linie;
- **wariant uzupełniający II** – połączenia, które pozwalają łączyć siedzibę powiatu – Nakło nad Notecią z sąsiednimi powiatami.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące wariantu podstawowego sieci komunikacyjnej.

Tabela 6. Linie komunikacyjne w wariantcie podstawowym

Numer linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
120	Nakło nad Notecią - Paterek - Szczepice - Tupadły - Kcynia	21	6	4*	4*
130	Nakło nad Notecią - Paterek - Wieszki - Samokłęski Duże - Samokłęski Małe - Szubin Wieś - Szubin	23	6	4*	4*
140	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Śmielin - Sadki	14	6	4*	4*
150	Nakło nad Notecią - Chrzastowo - Kosowo - Krukówko - Mrocza	13	6	4*	4*

* dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach
 Źródło: opracowanie własne.

Przewidzianą do realizacji w pierwszej kolejności jest sieć podstawowa (**wariant podstawowy**), natomiast linie sieci uzupełniających (wariant uzupełniający I i II) uruchamiane będą w miarę możliwości finansowych powiatu nakielskiego i faktycznego zapotrzebowania wśród mieszkańców.

W ramach sieci podstawowej (obligatoryjnej) planuje się zapewnić standard obsługi w postaci prowadzenia co najmniej 6 par połączeń w dni robocze (w układzie pozwalającym na dojazd do Nakła nad Notecią na godzinę 06:00, 08:00 i 10:00 oraz powrót po 14:00, 16:00 i 18:00). W dni wolne od pracy planuje się co najmniej 4 pary połączeń. W ramach potrzeb i możliwości organizacyjnych oferta może być zwiększana.

Wariant uzupełniający I jest rozwinięciem wariantu podstawowego o przedłużenie zaplanowanych linii oraz ich uzupełnienie o kolejne w kierunkach do mniejszych miejscowości. Numeracja linii wynika z numeru, który został nadany dla każdej Gminy, a numeracja Gmin jest następująca;

- Gmina Nakło nad Notecią nr 1;
- Gmina Kcynia nr 2;
- Gmina Szubin nr 3;
- Gmina Sadki nr 4;
- Gmina Mrocza nr 5.

Zgodnie z przedstawioną numeracją linii komunikacyjne, które łączą dwie gminy mają zapis trzycyfrowy np. linia łącząca Gminę Nakło nad Notecią oraz Gminę Mrocza ma nr 15x, gdzie x to kolejny nr linii. Linia łącząca Gminę Kcynia z Gminą Szubin będzie mieć nr 23x. Linie, które będą kursować tylko po terenie danej Gminy będą mieć nr dwucyfrowe, np. linia kursująca tylko po Gminie Sadki będzie kursować z nr 4x, gdzie x to kolejny nr linii.

Tabela 7. Linie komunikacyjne w wariantcie uzupełniającym I

Numer linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń*		
			Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
121	Nakło nad Notecią - Paterek - Sipiory -Szczepice - Tupadły - Kcynia	29	4	3	3
122	Nakło nad Notecią - Paterek - Rozwarzyn - Polichno - Józefkowo - Paulina - Weronika - Piotrowo - Kowalewko - Ludwikowo - Gromadno - Iwno - Łankowice - Kcynia	33	5	3	3
131	Nakło nad Notecią - Paterek - Wieszki - Samokłęski Duże - Samokłęski Małe - Tur - Samokłęski Małe - Szubin Wieś - Szubin	25	4	3	3
132	Nakło nad Notecią - Paterek - Wieszki - Samokłęski Duże - Samokłęski Małe - Tur - Olek - Zamość - Rynarzewo - Kołaczkowo - Szubin	30	4	3	3
141	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Śmielin - Samostrzel - Sadki - Radzicz - Liszkówko	20	4	3	3
142	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Śmielin - Sadki - Mrozowo - Kraczki	18	4	2	2
143	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Śmielin - Sadki - Samostrzel - Bnin	17	4	2	2
151	Nakło nad Notecią - Chrząstowo - Małocin - Wyrza - Matyldzin - Mrocza - Białowieża - Witosław - Izabela - Rościmin	31	5	3	2
152	Nakło nad Notecią - Olszewka - Dębowo - Broniewo - Dębionek - Witosław - Jeziorki Zabartowskie	16	5	3	2

Numer linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń*		
			Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
153	Nakło nad Notecią - Chrząstowo - Kosowo – Krukówko – Drażno – Samsiecznynek – Drażno - Krukówko - Mrocza	23	2	1	1
154	Nakło nad Notecią - Chrząstowo - Kosowo - Krukówko – Mrocza – Białowieża – Wiele – Konstantowo - Mrocza	30	2	1	1
155	Nakło nad Notecią - Chrząstowo - Kosowo - Krukówko – Mrocza – Ostrowo – Drzewianowo – Mrocza	33	2	1	1
231	Mieczkowo - Laskownica - Nowa Wieś Notecka - Iwno - Łankowice - Kcynia - Malice - Suchoręcz - Szaradowo - Słonawy - Szaradowo - Pińsko - Wolwark - Szubin	39	4	3	2
232	Laskownica - Smogulecka Wieś - Chwaliszewo - Sierniki - Kcynia - Zalesie - Wolwark – Szubin	35	4	3	2
233	Chwaliszewo - Słupowa - Dobieszewo - Dobieszewko - Rozpętek - Miaskowo - Grocholin - Kcynia - Malice - Miastowice - Dziewierzewo - Żarczyn - Górki Zagajne - Retkowo - Ciężkowo - Smarzykowo - Królikowo - Słupy - Dąbrówka Słupska - Kowalewo – Szubin	60	2	2	2
10	Bielawy - Nakło nad Notecią - Występ – Potulice – Gorzeń	15	5	3	2
11	Nakło nad Notecią - Trzeciwnica - Ślesin - Minikowo - Ślesin - Kazin - Ślesin - Gumnowice	23	5	3	2
12	Nakło nad Notecią - Trzeciwnica - Suchary - Karnówko - Karnowo - Chrząstowo	16	5	3	2
30	Szubin – Kowalewo – Gażyn – Chomętowo – Żędowo – Wąsosz – Kowalewo - Szubin	27	5	3	2

* dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach.
 Źródło: opracowanie własne.

W wariantcie **uzupełniającym II** linie komunikacyjne zapewniające zaspokojenie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do powiatów sąsiednich. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego, powiat nakielski może nie być jedynym organizatorem tych połączeń, lecz będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową.

Głównym, naturalnym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest miasto Nakło nad Notecią. W stolicy powiatu ogniskują się cele podróży (generatory ruchu) oraz spotykają się wszystkie linie komunikacyjne, łączące siedziby wszystkich Gmin z siedzibą powiatu, a ponadto zlokalizowana jest tam najistotniejsza dla regionu stacja kolejowa. Niezależnie od przebiegu linii międzypowiatowej jej trasa powinna przebiegać przez siedzibę Gminy, przez którą przejeżdża.

Powiat nakielski nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów – Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego - o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

W przypadku zakupu i eksploatacji pojazdów o napędzie zeroemisyjnym, powiat nakielski planuje w pierwszej kolejności obsługę tego typu taborem linii, które przebiegają przez najbardziej zagęszczone obszary. W związku z powyższym planuje się wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych na liniach w wariantcie podstawowym, które przebiegają przez miasto powiatowe, na terenie, którego możliwe będzie zlokalizowanie dla tego rodzaju pojazdów infrastruktury do ładowania/ tankowania.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna Planu transportowego) znajduje się w rozdziale 13.

5 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU NAKIELSKIEGO

5.1 LOKALIZACJA OBIEKTÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku Planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu nakielskiego.

5.1.1 URZĘDY I INSTYTUCJE PUBLICZNE

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu nakielskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie nakielskim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres
1	Starostwo Powiatowe w Nakle nad Notecią	ul. Dąbrowskiego 54, 89-100 Nakło nad Notecią
2	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
3	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
4	Powiatowa Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
5	Dom Pomocy Społecznej	ul. Parkowa 8, 89-100 Nakło nad Notecią
6	Środowiskowy Dom Samopomocy	ul. Parkowa 8, 89-100 Nakło nad Notecią
7	Zarząd Dróg Powiatowych	ul. Młyńska 5, 89-100 Nakło nad Notecią

Źródło: opracowanie własne na podstawie zamieszczonych na stronie <http://powiat-nakielski.pl/>.

5.1.2 PLACÓWKI OŚWIATOWE

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego, stale korzystających z usług przewozowych. Zatem niezbędne okazuje się zapewnienie im sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest

zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

Tabela 9. Wykaz placówek oświatowych w powiecie nakielskim

Lp.	Nazwa szkoły/placówki	Adres szkoły/placówki
1	I Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Krzywoustego w Nakle nad Notecią	ul. Gimnazjalna 3, 89-100 Nakło nad Notecią
2	I Liceum Ogólnokształcące im. Stanisława Wyspiańskiego w Szubinie	ul. Kcyńska 1, 89-200 Szubin
3	Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Komandora Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią	ul. Dąbrowskiego 4, 89-100 Nakło nad Notecią
4	Zespół Szkół im. Stanisława Staszica w Nakle nad Notecią	ul. Staszica 18, 89-100 Nakło nad Notecią
5	Zespół Szkół im. Wł. Łokietka w Lubaszczu	Lubaszcz 11a, 89-100 Nakło nad Notecią
6	Zespół Szkół im. prof. Emila Chroboczka w Szubinie	ul. Kochanowskiego 1, 89-200 Szubin
7	Zespół Szkół Specjalnych w Karnowie	Karnowo 56, 89-100 Nakło nad Notecią
8	Zespół Szkół Specjalnych im. Janusza Korczaka w Kcyni	ul. Rynek 32, 89-240 Kcynia
9	Zespół Szkół Specjalnych w Szubinie	ul. Kochanowskiego 1, 89-200 Szubin
10	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Samostrzelu	Samostrzel 7, 89-110 Sadki
11	Powiatowa Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna w Nakle nad Notecią	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
12	Zespół Szkół im. Jana Pawła II	ul. Kcyńska 6A, 89-100 Paterok

Źródło: opracowanie własne.

5.1.3 STREFY PRZEMYSŁOWE I DUŻE ZAKŁADY PRACY

Największe tereny przemysłowe w powiecie nakielskim znajdują się w Gminie Nakło nad Notecią oraz na południe od miasta powiatowego, w miejscowości Paterok. W Paterku znajduje się Nadnotecki Park Przemysłowy, który jest włączony do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Dodatkowo w miejscowości Żurawia w Gminie Kcynia oraz w miejscowości Kowalewo w Gminie Szubin znajdują się tereny przeznaczone pod zabudowę przemysłową i produkcyjną, które również włączone zostały w Pomorską Specjalną Strefę ekonomiczną.

Lokalizacja stref przemysłowych stanowi istotny element przy planowaniu transportu zbiorowego, z uwagi na możliwość powstania tam firm, które mogą zatrudniać dużą liczbę mieszkańców powiatu nakielskiego i powiatów sąsiadujących.

Wykaz firm istotnych z punktu widzenia generowania potrzeb przewozowych znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 10. Wykaz dużych zakładów pracy w powiecie nakielskim

Lp.	Nazwa firmy	Adres firmy
1	Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego "PATEREK" S.A.	Paterek, ul. Przemysłowa 1, 89-100 Nakło nad Notecią
2	„Spomasz” Nakło Sp. z o.o.	ul. Potulicka 1, 89-100 Nakło nad Notecią
3	MTB Trzebińscy Sp. j.	ul. Dolna 1a, 89-100 Nakło nad Notecią
4	Zakłady Sprzętu Instalacyjnego Polam Nakło S.A.	ul. Kościelna 8, 89-100 Nakło nad Notecią
5	„Krajan” Browary Kujawsko-Pomorskie Sp. z o.o.	ul. Browarna 1, Trzeciewnica, 89-100 Nakło nad Notecią
6	P.P.H. Zelan	ul. Staszica 21, 89-100 Nakło nad Notecią
7	Farmaceutyczne Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Analityczno-Handlowe „PROLAB” Halkiewicz i Ratajczyk Sp. j.	Paterek, ul. Przemysłowa 3, 89-100 Nakło nad Notecią
8	PATEREK TEXTILE Sp. z o.o.	Paterek, ul. Przemysłowa 1, 89-100 Nakło nad Notecią
9	Polskie Młyny S.A.	ul. Młyńska 15, 89-100 Nakło Nad Notecią
10	Krajowa Spółka Cukrowa S.A. „Cukrownia Nakło”	ul. Rudki 1, 89-100 Nakło nad Notecią
11	ROMET sp. z o.o. Centrum logistyczne w Kowalewie	ul. Leśna 2, 89-200 Kowalewo
12	P.W. Acord. Sp. z o.o. Zakład Produkcji Nadwozi	Kowalewo 35 89-200 Szubin
13	HSF Logistics Polska Sp. z o.o.	ul. Jana Pawła II 38, 89-200 Szubin
14	MOTO BUDREX SP. Z O. O.	ul. Sportowa 6b, 89-200 Szubin
15	P.W. Iechpol sp. z o.o.	ul. Jana Pawła II 36, 89-200 Szubin
16	Zakład Karny	Aleja Parkowa 1, 89-120 Potulice

Źródło: opracowanie własne.

5.1.4 OBIEKTY SPORTOWE, REKREACYJNE I KULTURALNE

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

Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 11. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie nakielskim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Kryta Pływalnia "NAQUARIUS" w Nakle nad Notecią	ul. Kazimierza Wielkiego 21, 89-100 Nakło nad Notecią
2	Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna w Nakle nad Notecią	ul. Bartkowskiego 1, 89-100 Nakło nad Notecią
3	Stadion Miejski w Szubinie	ul. Jana Pawła II 14, 89-200 Szubin
4	Stadion Miejski im. Klemensa Biniakowskiego	ul. Armii Krajowej 4, 89-103 Nakło nad Notecią

Źródło: opracowanie własne.

5.1.5 PUBLICZNE PLACÓWKI SŁUŻBY ZDROWIA

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym.

Spis tych placówek w powiecie nakielskim przedstawia poniższa tabela.

Tabela 12. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie nakielskim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Nowy Szpital w Nakle i Szubinie Sp. z o.o.	ul. Mickiewicza 7, 89-100 Nakło nad Notecią ul. Ogrodowa 9, 89-200 Szubin

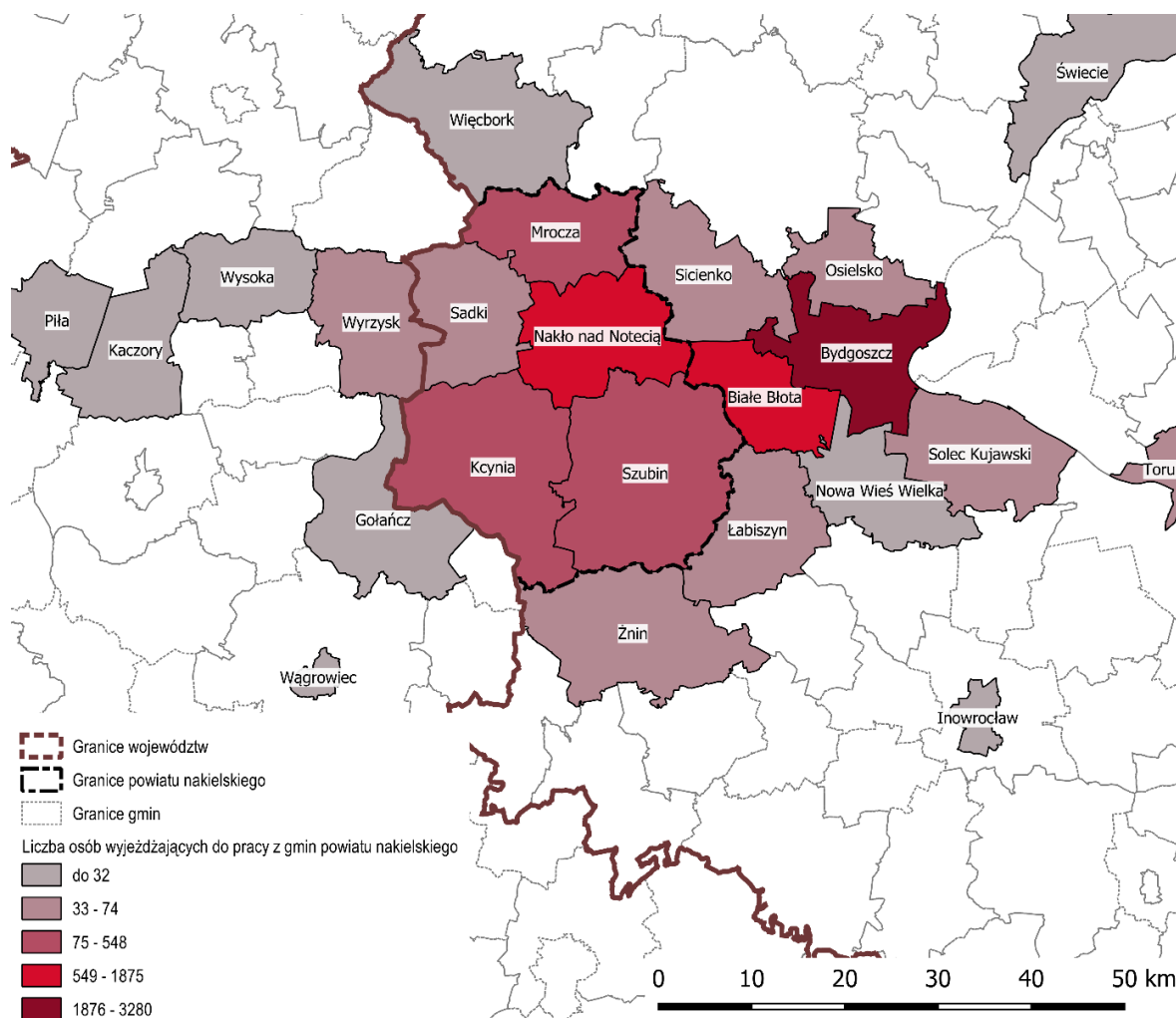
Źródło: opracowanie własne.

5.2 DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU NAKIELSKIEGO

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu nakielskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego – „Dojazdy do pracy – NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano analizy osób dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z ich zatrudnieniem.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najchętniej wyjeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu nakielskiego.



Rysunek 4. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu nakielskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014 r.

Zdecydowanie najatrakcyjniejszym obszarem jest miasto Bydgoszcz – tam, według wyników badań, pracuje niemal 40% osób wyjeżdżających do pracy z powiatu nakielskiego. Poza powiatem nakielskim duży udział mieszkańców znajduje zatrudnienie również w Gminie Białe Błota. W ramach powiatu nakielskiego dużym ciężeniem charakteryzuje się Gmina Nakło nad Notecią, przy czym większym zainteresowaniem cieszy się obszar miejski – w mieście pracuje 66% przyjeżdżających do pracy do tej Gminy.

Najatrakcyjniejsze kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu nakielskiego to kolejno:

- Nakło nad Notecią (miasto) → Bydgoszcz;
- Szubin (obszar wiejski) → Bydgoszcz;
- Nakło nad Notecią (obszar wiejski) → Bydgoszcz;
- Nakło nad Notecią (obszar wiejski) → Nakło nad Notecią (miasto);
- Nakło nad Notecią (miasto) → Nakło nad Notecią (obszar wiejski);
- Szubin (miasto) → Bydgoszcz.

5.3 ZMIANY POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU NAKIELSKIEGO W ZALEŻNOŚCI OD CZASU ICH WYSTĘPOWANIA

Zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie nakielskim jest zróżnicowane ze względu na występowanie czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Poza gęstością

zaludnienia, strukturą społeczeństwa, wskaźnikami ekonomicznymi czy lokalizacją generatorów ruchu, na zmiany potrzeb przewozowych wpływ mają przede wszystkim: typ i pora dnia odbywania podróży.

5.3.1 ZMIANY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD DNIA TYGODNIA

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz szkoły są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół

i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet cztero-pięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

5.3.2 ZMIANY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD PORY DNIA

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, z tym, że przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 06:00 a 08:00, a lekcje w szkołach – między 08:00 a 09:00). Dzieje się tak przede wszystkim za sprawą różnych godzin zakończenia nauki w szkołach, zazwyczaj między godz. 12:00 a godz. 16:00, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny lekcyjnej).

Po szczycie popołudniowym, w okresie wieczornym, występuje wyraźnie zmniejszony popyt na usługi przewozowe.

5.4 ZAPEWNIENIE DOSTĘPU OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM ORAZ OSOBOM O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego. W związku z powyższym istotnym elementem w rozwoju komunikacji zbiorowej jest podjęcie próby skoordynowania dowozów osób korzystających z usług warsztatów terapii, środowiskowego domu samopomocy, ośrodka dziennego pobytu oraz innych zorganizowanych form aktywności w taki sposób, aby transport pasażerów był w maksymalny sposób optymalny dla tej grupy społeczeństwa.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

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

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego);
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych;
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów;

- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej;
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

W rozdziale 9.2.2 niniejszego *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego* uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

5.5 PODSUMOWANIE

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

Większość obiektów użyteczności publicznej, istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych, jest zlokalizowanych w mieście Nakło nad Notecią.

Ponadto kluczowe znaczenie ma Nadnotecki Park Przemysłowy, który jest jednym z głównych ognisk miejsc pracy w regionie i docelowo może wymagać sprawnych i częstych połączeń komunikacyjnych.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych.

Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, na głównych trasach łączących Nakło nad Notecią z siedzibami Gmin, natomiast najatrakcyjniejszymi kierunkami pozapowiatowymi są trasy: Nakło nad Notecią – Bydgoszcz i Szubin - Bydgoszcz.

Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu nakielskiego. Na liniach rentownych realizowane będą przewozy na zasadach komercyjnych, które będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców obszarów, przez które będą przebiegać ww. przewozy.

6 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

6.1 ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA

Obecnie powiat nakielski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń.

Powiat nakielski będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat nakielski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat nakielski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów;
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu nakielskiego, o ile zostaną ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat nakielski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu nakielskiego;
- środki z budżetu państwa.

6.2 RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Powiat nakielski nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu nakielskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do miasta powiatowego - Nakła nad Notecią.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie. Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe zakłada się, iż planowana sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej zarówno w wariantcie podstawowym jak i wariantcie uzupełniającym I, będzie siecią rentowną dla operatorów.

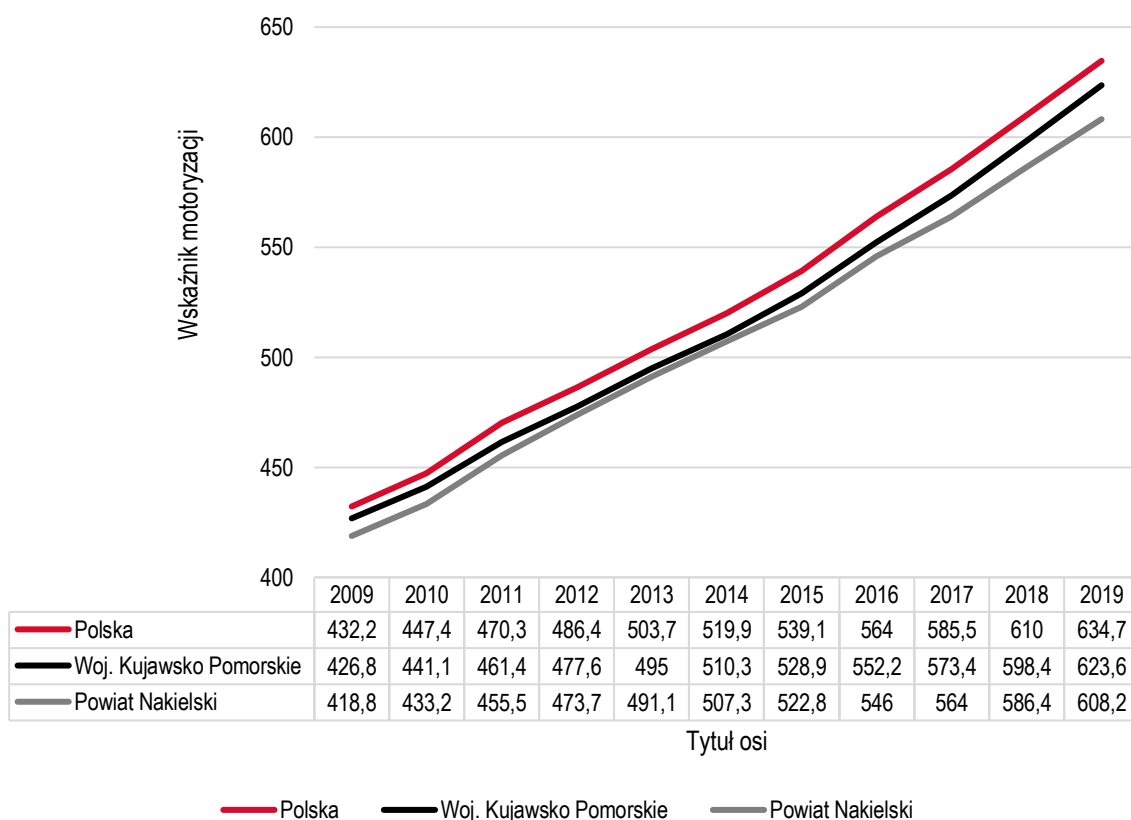
7 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Skuteczna polityka transportowa prowadzi do zmniejszenia uciążliwości związanych z transportem w życiu codziennym wszystkich mieszkańców. Rosnący wskaźnik motoryzacji, a co za tym idzie, zwiększenie zatłoczenia na drogach powoduje między innymi zwiększenie emisji spalin, które uwalniane są do atmosfery, hałas komunikacyjny oraz szybszą degradację dróg publicznych. Zadaniem, przed którym stoją władze miast, gmin i powiatów to takie kształtowanie polityki transportowej, aby mieszkańcy mieli dostęp do szybkiego, częstego, atrakcyjnego cenowo i dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych transportu publicznego, który będzie zaspokajał podstawowe potrzeby przewozowe. Kształtowanie zarówno siatki połączeń komunikacyjnych oraz taryfy biletowej powinno być konsultowane wraz z mieszkańcami w taki sposób, aby brali oni czynny udział w procesie tworzenia polityki transportowej (np. poprzez konsultacje społeczne, ankiety i spotkania otwarte z osobami zarządzającymi i tworzącymi układ transportowy).

Istotną rolą przy wyborze środka transportu jest również infrastruktura. W przypadku transportu indywidualnego rowerowego jest ona kluczowa. Dobrze zaprojektowana oraz przebiegająca przez odpowiednie miejsca powoduje wzrost udziału rowerzystów w podziale modalnym środków transportu. Transport rowerowy jest nie tylko najbardziej ekologiczną formą przemieszczania się, ale również wpływa pozytywnie na zdrowie mieszkańców. Ponadto nakłady inwestycyjne i utrzymywanie infrastruktury są relatywnie niskie. W powiecie nakielskim sukcesywnie rośnie ilość dróg dla rowerów - zgodnie z danymi pochodzącymi z Głównego Urzędu Statystycznego w 2015 roku na 10 000 km² funkcjonowało 50,9 km dróg dla rowerów, w roku 2019 roku było to już 216,9 km, co oznacza czterokrotny wzrost długości dróg rowerowych dla powiatu nakielskiego. Trend ten należy utrzymywać, ponieważ przyczynia się on do zwiększenia liczby użytkowników rowerów w codziennych podróżach, co bezpośrednio przekłada się na jakość życia mieszkańców powiatu.

7.1 WSKAŹNIK MOTORYZACJI

Wskaźnik motoryzacji to liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przypadająca na 1 000 mieszkańców danego obszaru. Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu nakielskiego w latach 2009–2019 oraz – dla porównania – wskaźniki dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz Polski.

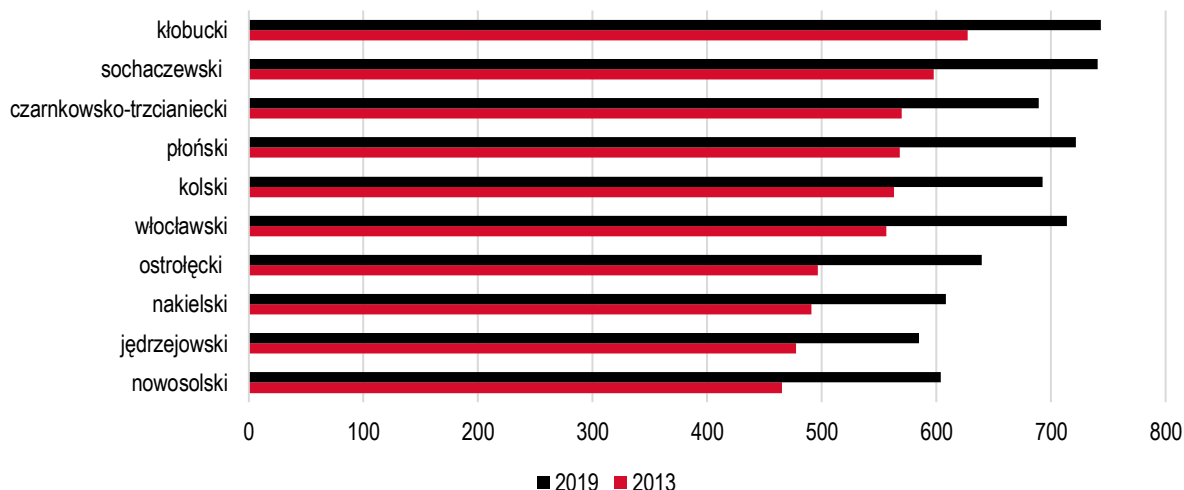


Wykres 6. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu nakielskiego w latach 2009-2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując powyższy wykres należy zauważyć, że wskaźnik motoryzacji w powiecie nakielskim w latach 2009-2019 jest niższy zarówno od wskaźnika motoryzacji w województwie kujawsko-pomorskim, jak i w Polsce. Różnica między województwem i powiatem wraz z upływem czasu zmniejsza się.

Wykres poniżej porównuje wskaźnik motoryzacji w podobnych pod względem liczby ludności powiatach w Polsce.



Wykres 7. Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie nakielskim z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności w latach 2013 i 2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 13. Porównanie wskaźnika motoryzacji dla powiatów o podobnej liczbie mieszkańców w latach 2013 i 2019

	2013 r.	2019 r.	Dynamika wzrostu	Różnica pomiędzy 2013 r. a 2019 r.
Powiat Nowosolski	465,3	603,7	130%	138,4
Powiat Jędrzejowski	477,5	584,6	122%	107,1
Powiat Nakielski	491,1	608,2	124%	117,1
Powiat Ostrołęcki	496,6	639,3	129%	142,7
Powiat Wrocławski	556,4	713,7	128%	157,3
Powiat Kolski	563,2	692,2	123%	129,7
Powiat Płoński	568,2	721,5	127%	153,2
Powiat Czarnkowsko-Trzcianiecki	569,9	689,1	121%	119,2
Powiat Sochaczewski	597,9	740,4	124%	142,5
Powiat Kłobucki	627,2	743,2	118%	116

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na tle podobnych powiatów pod względem liczby mieszkańców wskaźnik motoryzacji w powiecie nakielskim jest relatywnie niski. Średnia dynamika wzrostu wskaźnika motoryzacji w powyższych powiatach to 125%, dla powiatu nakielskiego jest to 124%, co wskazuje na wskaźnik niższy od średniej.

Rosnący wskaźnik motoryzacji powoduje, że transport indywidualny stanowi coraz większą konkurencję dla publicznego transportu zbiorowego. Aby zmniejszyć stopień wykorzystywania samochodów osobowych w najbliższych latach, konieczne jest zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

7.2 PREFEROWANE CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu nakielskiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja kolejowa i autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróży powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego.

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera.

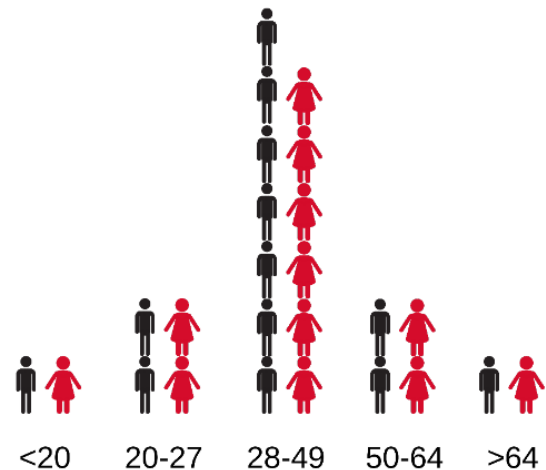
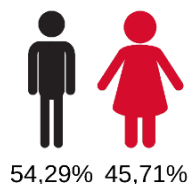
Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży.

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych i postulatów transportowych mieszkańców powiatu nakielskiego zostały przeprowadzone w maju i czerwcu 2021 r., poprzez elektroniczną ankietę umieszczoną na stronach informacyjnych powiatu.

Wśród przebadanej grupy respondentów udział kobiet stanowił nieco ponad 45%.

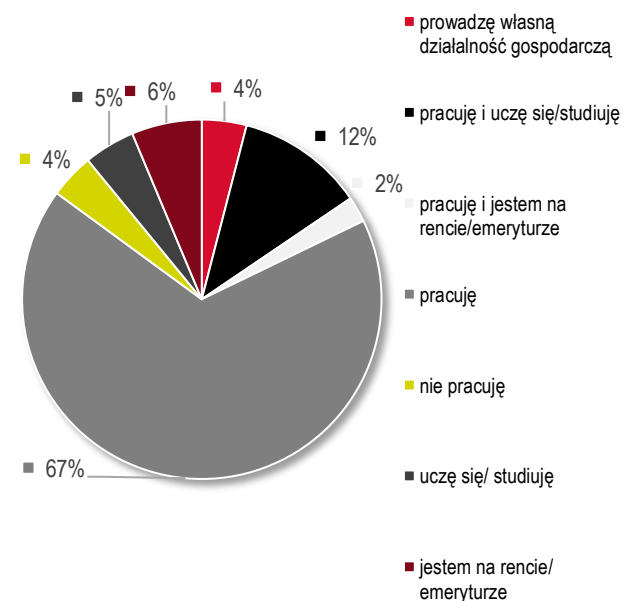
Respondenci podzieleni zostali na 5 grup wiekowych:

- poniżej 20 lat;
- 20-27 lat;
- 28-49 lat;
- 50-64 lat;
- powyżej 64 lat.



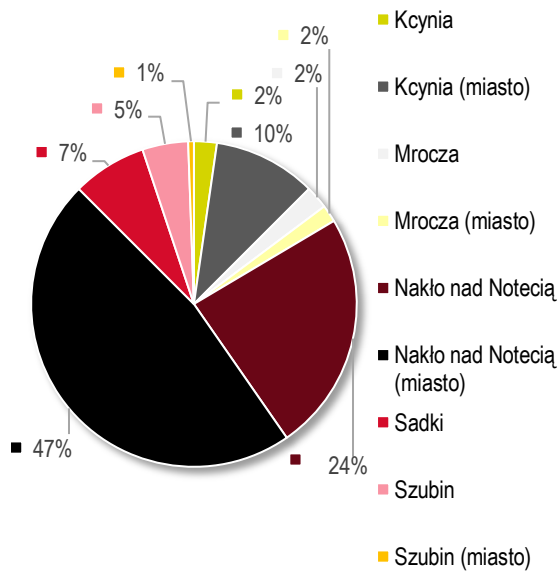
W badaniu skupiono się na tym, aby zapoznać się z opinią i preferencjami każdej grupy wiekowej obszaru objętego niniejszym opracowaniem. Prawie 75% wszystkich respondentów stanowiły osoby w wieku produkcyjnym (20-49 lat). 2% ankietowanych to osoby młode, które nie ukończyły 19 lat, a 1% ankietowanych stanowiły osoby po 64 roku życia.

Zdecydowana większość ankietowanych to osoby pracujące (85,06%), z czego 4,02% prowadzi własną działalność gospodarczą. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową zaprezentowano na poniższym wykresie.



Wykres 8. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

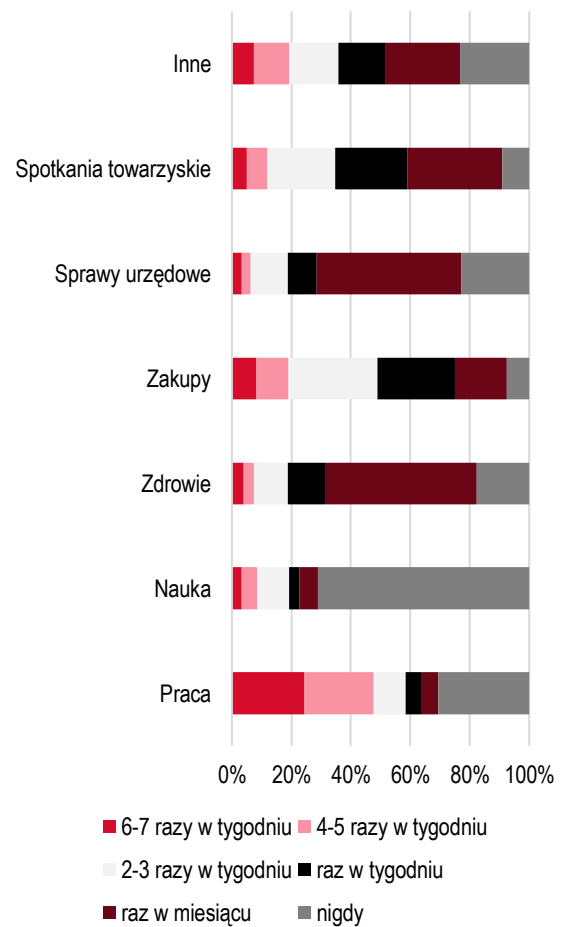
W przeważającej części respondentami były osoby zamieszkujące miasto Nakło nad Notecią.



Wykres 9. Podział respondentów ze względu na miejsce zamieszkania

Pierwsze pytanie skierowane do ankietowanych odnosiło się do tego, czy posiadają czynne prawo jazdy. 77,71% respondentów zadeklarowało, że posiada odpowiednie uprawnienia do kierowania samochodem osobowym, a 71,02% ankietowanych posiada samochód osobowy do codziennej, samodzielnej dyspozycji.

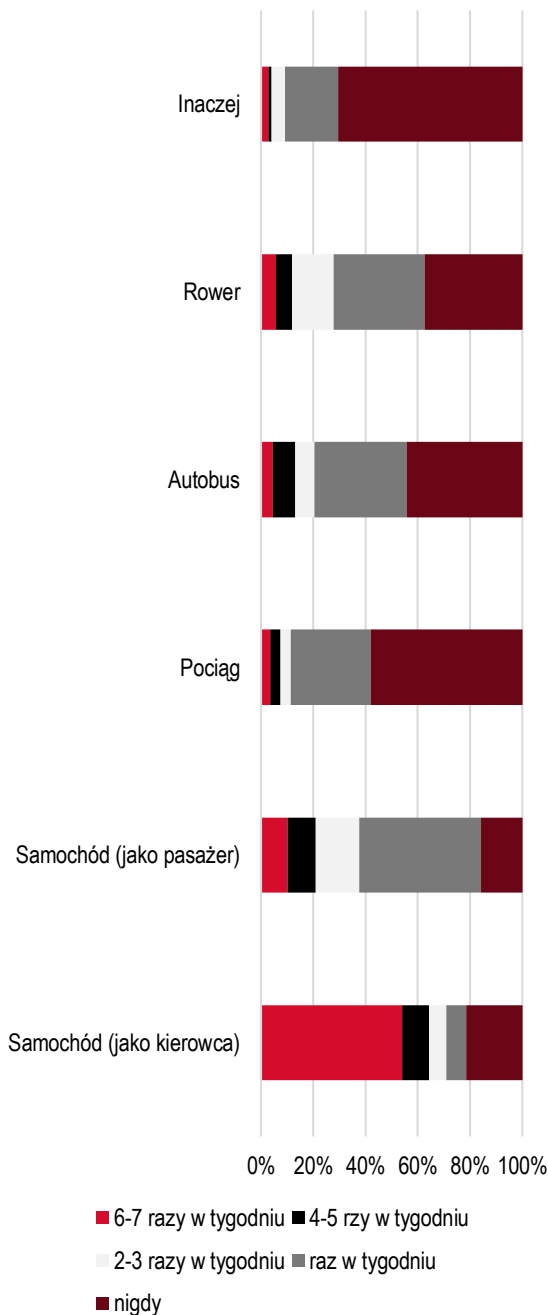
W pytaniu trzecim ankietowani zostali zapytani, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, w celach taki jak praca, nauka, zdrowie, zakupy, sprawy urzędowe, spotkania towarzyskie i inne. Uzyskane odpowiedzi zostały przedstawione na wykresie nr 10.



Wykres 10. Częstotliwość i powód podróży poza gminę zamieszkania

Uzyskane wyniki pokazują, że główną motywacją częstych podróży międzygminnych (6-7 razy w tygodniu) jest praca, a w drugiej kolejności zakupy. Są to podróże cykliczne, najczęściej w godzinach szczytów przewozowych. Zdecydowana większość mieszkańców jednak nie odbywa częstych podróży poza swoją gminę zamieszkania. Podróże sporadyczne generują takie motywacje jak zdrowie i sprawy urzędowe, a te najczęściej odbywają się poza szczytami komunikacyjnymi.

W kolejnym pytaniu ankietowani udzielili odpowiedzi na pytanie, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, przy wykorzystaniu wskazanych środków transportu, takich jak: samochód (jako kierowca), samochód (jako pasażer), pociąg lub autobus. Ankietowani mogli również udzielić odpowiedzi „inaczej” i wskazać inne formy podróży.



Wykres 11. Częstość i forma najczęstszych podróży poza gminę zamieszkania

Częste i regularne podróże odbywane są najczęściej prywatnymi samochodami osobowymi. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku podróży sporadycznych, gdyż mieszkańcy poruszają się wówczas samochodem osobowym (jako pasażer lub kierowca). Połączenia autobusowej komunikacji zbiorowej wybierane są przez mieszkańców obszaru opracowania do podróży incydentalnych i sporadycznych. **Może to wynikać z niedostosowania sieci i oferty kolejowej do potrzeb przewozów międzygminnych.**

Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie nakielskim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:



bezpośredniość - możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się



częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami



dostępność - odległość z/do przystanku



koszt - wysokość opłaty taryfowej



niezawodność - pewność dojechania do celu



punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy



rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku



czas podróży - całkowity czas przemieszczenia się do celu



wygoda - komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku



informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach



bezpieczeństwo - zarówno w pojeździe jak i podczas oczekiwania na przystanku



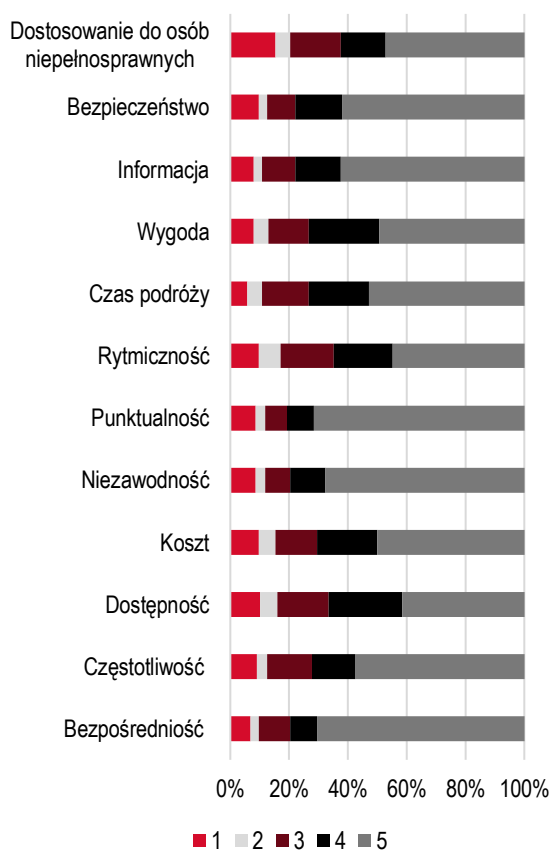
dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych

Ankietowani oceniali istotność dostosowania systemu transportowego w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 – bardzo istotny.

Najistotniejszym postulatem wskazanym przez ankietowanych jest bezpośredniość. Postulat ten otrzymał średnią ocen 4,34. Na kolejnych miejscach znalazły się: punktualność (4,32), niezawodność (4,27)

i dostęp do informacji pasażerskiej (4,22). Najmniej istotnymi postulatami, w ocenie ankietowanych, jest dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych (3,74), dostępność (3,82) oraz rytmiczność (3,83).

Uwagę zwraca wyższy wynik niezawodności i punktualności niż czasu podróży. Oznacza to, że pasażerowie mogą zgodzić się na dłuższą podróż pod warunkiem, że zawsze ich podróż będzie przewidywalna i skuteczna. Istotne jest również odniesienie poszczególnych wyników do rezultatu postulatu „koszt”. Według deklaracji ankietowanych są oni w stanie zapłacić więcej za bezpieczeństwo, niezawodność, bezpośredniość i punktualność.



Wykres 12. Postulaty transportowe respondentów

Warto pamiętać, iż wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego. Wyniki badań ankietowych wskazują, że w przypadku planowania ofert usług przewozowych na terenie powiatu nakielskiego należy szczególną uwagę zwrócić na różne rodzaje aktywności człowieka, jego styl życia, status materialny, dyspozycje czasowe i inne uwarunkowania, a czasami nawet indywidualne preferencje w zakresie mobilności.

Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak, aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

7.3 PODSUMOWANIE

Mieszkańcy powiatu nakielskiego planując podróż wybierają między transportem indywidualnym a zbiorowym transportem publicznym. Obecnie przeważający procent podróży wykonywanych jest samochodami osobowymi, co wpływa na zwiększenie zatłoczenia na drogach, wzrost hałasu, zużycie paliwa oraz większą emisję substancji szkodliwych do otoczenia.

Z badań przeprowadzonych na obszarze powiatu nakielskiego wynika, iż mieszkańcy wybierając środek transportu kierują się głównie takimi postulatami jak: **niezawodność, bezpośredniość i punktualność**. Natomiast postulaty takie jak koszt czy wygoda mają mniejsze znaczenie przy wyborze środka transportu.

Uczniowie oraz osoby starsze w powiecie nakielskim z racji swojego wieku, a także braku uprawnień lub ograniczeń zdrowotnych czy ruchowych preferują (niejako z konieczności) transport zbiorowy lub uzupełniająco rower, skuter itp. Natomiast spośród pozostałych mieszkańców wielu wybiera transport indywidualny. Ma to związek m.in. z ciągle postępującym wzrostem poziomu zmotoryzowania Polaków, którzy nabywają coraz więcej zarówno używanych jak i nowych pojazdów osobowych. Istotnym czynnikiem jest również pewność (niezawodność) dojazdu do obranego celu na czas, a przede wszystkim bezpośredniość. Transport zbiorowy, taki jak autobus czy kolej nie zapewniają im realizacji tych postulatów. Co więcej, nawet znacznie wyższy koszt posiadania (utrzymywania) i przemieszczania się (paliwo) własnym pojazdem nie powoduje u tej grupy mieszkańców chęci zamiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy.

Tendencja ta jest zauważalna w całym kraju, stąd istotne jest, aby w pierwszej kolejności skupić się na zatrzymaniu tego niekorzystnego trendu, a dopiero w drugim kroku zastosować działania, które zachęciłyby nowe grupy mieszkańców do zamiany indywidualnego środka transportu na transport zbiorowy.

8 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

8.1 POWIAT NAKIELSKI JAKO ORGANIZATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Przepisy prawa zawarte w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu nakielskiego, w przypadku organizacji przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej, organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza wówczas przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu;
- organizowania publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

Model organizacji publicznego transportu zbiorowego możliwy jest w jednym z dwóch modeli opisanych poniżej.

Model nr I

Zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu nakielskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat nakielski.
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
- Współpraca: powiat – gmina lub powiat - powiat: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy (powiatu powierzającego) przez powiat nakielski na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji.
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej.
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym Planie transportowym;
 - wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora;
 - pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 Ustawy o finansach publicznych⁷;
 - budżet powiatu – art. 51 ust. 1 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

⁷ Dz.U.2019 poz. 869 t.j.

Model nr II

Zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu nakielskiego wykonuje związek powiatu nakielskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo – gminny.
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
- Współpraca: powiat – gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo – gminnego.
- Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej.
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego;
 - wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora;
 - budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 1 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

8.2 PRZEWIDYWANY TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat nakielski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. 2019 poz. 2019 t.j.);
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.);
- z zamówienia z wolnej ręki, jeśli spełniona jest chociażby jedna z wymienionych w art. 214 Prawie zamówień publicznych przesłanek (Dz.U. 2019 poz. 2019 t.j.).

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu nakielskiego.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 4.2 niniejszego Planu transportowego.

8.3 PRZYSTANKI KOMUNIKACYJNE I DWORCE, KTÓRYCH WŁAŚCICIELEM LUB ZARZĄDZAJĄCYM JEST POWIAT NAKIELSKI

Na podstawie przepisów zawartych w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 Ustawy prawo o ruchu drogowym⁸ za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem **D-15** „przystanek autobusowy”. Ponadto Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu nakielskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat nakielski jak i przez poszczególne Gminy. Taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

⁸ Dz.U.2021 poz. 450 t.j.

9 POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

9.1 INFORMACJE OGÓLNE

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 14. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
Częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
Dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojazdu do przystanków.
Niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
Koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
Prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
Punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
Wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne.

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględnić również:

- **ochronę środowiska naturalnego;**
- **zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.**

9.2 POŻĄDANY STANDARD TABORU OBSŁUGUJĄCEGO SIĘĆ KOMUNIKACYJNĄ

9.2.1 UWZGLĘDNIENIE W POŻĄDANYM STANDARDZIE USŁUG PRZEWOZOWYCH ASPEKTÓW ZWIĄZANYCH Z OCHRONĄ ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x);
- węglowodór (HC);
- tlenek węgla (CO);
- cząstki stałe (PM).

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi tzw. „zielone strefy”, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO lub zeroemisyjne.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów. Należy mieć jednak na uwadze, że zakup takiego pojazdu jest od 2 do nawet 3 razy droższy niż w przypadku pojazdów o napędzie konwencjonalnym.

9.2.2 UWZGLĘDNIENIE W POŻĄDANYM STANDARDZIE USŁUG PRZEWOZOWYCH DOSTĘPU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego;
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie;
- wyposażenia taboru w rampy umożliwiające wjazd wózka inwalidzkiego na pokład pojazdu;
- specjalnych przycisków do informowania kierowcy o chęci opuszczenia pojazdu przez osobę na wózku inwalidzkim;
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia;
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom niewidomym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku;
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom niewidomym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje;
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te, często z racji wieku i stanu zdrowia, nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Powiat nakielski w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie nakielskim.

9.2.3 STANDARDY WYPOSAŻENIA POJAZDÓW W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.

Tabela 15. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe (używane)
Aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat nakielski.	✓	✓
Boczna tablica kierunkowa – z prawej strony - ze wskazanym kierunkiem jazdy.	✓	✓
Herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat.	✓	✓
Miejsce na wózek inwalidzki.	✓	
Niskie wejście.	✓	
Norma spalin Euro 6.	✓	
Przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy.	✓	
Przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna).		✓
Przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim.	✓	
Rampa dla wózków.	✓	
Regulamin przewozów.	✓	✓
Taryfa przewozowa.	✓	✓
Wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i niewidomym.	✓	
Wyposażenie pojazdu w urządzenie do sprzedaży biletów zlokalizowane w kabinie kierowcy bądź w strefie pasażerskiej.	✓	✓

Źródło: opracowanie własne.

9.3 POŻĄDANY STANDARD INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

9.3.1 UWZGLĘDNIENIE W POŻĄDANYM STANDARDZIE USŁUG PRZEWOZOWYCH DOSTĘPNOŚCI PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości.

W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride lub Park&Ride w przypadku budowy centr przesiadkowych.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu nakielskiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

9.3.2 DOCELOWY STANDARD PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH

Powiat nakielski, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

Celem zwiększenia przestrzeni dostępnej dla pasażerów, uspokojenia ruchu, przyspieszenia pojazdów komunikacji zbiorowej i ograniczenia kosztów planuje się rezygnację z budowania zatok autobusowych.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz – w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – niezależnie od procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – powiat nakielski ujednotoci standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

- pełnią funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających);
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku;
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej;
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”	Znak drogowy umieszczony na słupku	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Znak drogowy stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Nazwa przystanku i numer słupka	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem): nazwa i numer przystanku informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”)	Tabliczka informująca o statusie przystanku umieszczona na słupku, pod znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	nie dotyczy – przystanki o statusie „na żądanie” i „dla wysiadających” nie będą wyposażane w wiaty	
	Piktogram informujący o zakazie palenia	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Piktogram umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zarządcy przystanku	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki z zaokrąglonymi narożnikami zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony na tabliczce	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty z wyjątkiem przystanków końcowych	Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Schemat sieci połączeń	brak		schemat wydrukowany na papierze kredowym, umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Skrócona taryfa przewozowa	brak		Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zmianie rozkładu jazdy	Informacja umieszczona na tabliczce z rozkładem jazdy	Wszystkie przystanki dla wsiadających niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej	brak		Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej umieszczona na osobnym słupie obok wiaty przystankowej wyposażona w system wygłaszania komunikatów dla osób niewidzących i niedowidzących	Przystanki węzłowe w siedzibach gmin

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Miejsce oczekiwania	Ławka	-	Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła	W obrębie przystanków z wiatami – jako (integralna) część wiaty	Wszystkie przystanki w kierunku Nakła
	Wiaty przystankowa		Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła		Wszystkie przystanki w kierunku Nakła i wybrane przystanki z kier. Nakła
Peron	Nawierzchnia peronu	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron
	Wymiary peronu	Długość peronu 18 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2 metry	Każdy peron	Długość peronu 18 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2,2 metra	Każdy peron
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	Minimum 18 cm	Każdy peron	Minimum 18 cm	Każdy peron
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	Każdy peron	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami; linia naprowadzająca między wiatą/słupkiem a krawędzią peronową; linia naprowadzająca na drodze do przystanku	Każdy peron
	Stojak rowerowy	Niezadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów. Stojaki rowerowe typu „odwrócone *U* gwarantujące bezpieczne przypięcie roweru.	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową	Zadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów. Stojaki rowerowe typu „odwrócone U**” gwarantujące bezpieczne przypięcie roweru.	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową
Inne	Słup ogłoszeniowy	Okragły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności	Okragły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności
	Śmietnik	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Wszystkie przystanki w kierunku Nakła i wybrane przystanki z kier. Nakła
	Latarnia uliczna	rozwiązanie niestosowane			Wszystkie ważniejsze przystanki w kierunku Nakła

Źródło: opracowanie własne.

*Stojak typu „odwrócone U” jest to stojak, który gwarantuje możliwość przypięcia roweru do ramy roweru. Stojak w swojej formie przypomina literę U odwróconą o 180 stopni. Stosowane wiaty przystankowe będą miały obudowane boki, gabloty natomiast – w miarę możliwości – będą podświetlane.

10 PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

10.1 PLANOWANY SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

Informacja dla pasażerów dostępna będzie:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej;
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej;
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej;
- na przystankach;
- w Internecie;
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

Sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 16. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> ● Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). ● Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). ● Regulamin przewozów. ● Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> ● Nazwa przystanku i numer słupka. ● Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). ● Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku i informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. ● Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. ● Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> ○ zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, ○ zawierający numer linii komunikacyjnej i kierunek jazdy autobusów,

Miejsce publikacji	Zakres informacji
	<ul style="list-style-type: none"> ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. <ul style="list-style-type: none"> ● Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przystankowy – Dworzec Autobusowy w Gminie Nakło nad Notecią	<ul style="list-style-type: none"> ● Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. ● Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat nakielski. ● Mapa miasta z zaznaczoną lokalizacją węzła przesiadkowego. ● Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. ● Tablica LED (lub inna o takich samych funkcjonalnościach) ze zbiorczym rozkładem jazdy zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń
Internet i aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> ● Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). ● Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim. ● Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. ● Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne.

10.2 PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat nakielski, organizator w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie nakielskim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego”;
- ustalonymi i przyjętymi w Planie transportowym standardami usług;

- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy;
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii;
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia;
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin);
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu nakielskiego jak poszczególnych Gmin.

11 KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE POWIATU NAKIELSKIEGO

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu nakielskiego powinna być dalsza integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe), a z drugiej – z bardziej lokalnym – przewozy wewnątrzgminne oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, ujednoczenie standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

W przyszłości należy również zwiększyć liczbę węzłów przesiadkowych przy wykorzystaniu wszystkich stacji i przystanków kolejowych na terenie powiatu (czynnych w ruchu pasażerskim) oraz istotnych miejsc na sieci autobusowej.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem);
- zwiększanie liczby tras;
- organizacji systemów dowozowych: tele-bus, Park&Ride oraz Bike&Ride;
- promocji usług transportu publicznego (w tym poprzez wykonywanie planów mobilności).

Zaleca się okresowo (np. co 2 lata) wykonać kompleksowe pomiary napelnień na liniach, a nie rzadziej niż co 4 lata – ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

Badania cykliczne należy prowadzić na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię.

Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnił transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnił jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu. W miarę zwiększenia atrakcyjności oraz częstotliwości siatki transportu publicznego parkingi dla samochodów powinny być zastępowane terenami rekreacyjnymi dla mieszkańców, które będą pełniły rolę miejsc do wspólnego spędzenia czasu, uprawiania sportu oraz rekreacji na świeżym powietrzu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu nakielskiego, jak i poszczególnych Gmin możliwe jest zawieranie przez powiat nakielski porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Należy podjąć działania mające na celu analizę wspólnego organizowania transportu na terenie Metropolii Bydgoszcz, czyli związku metropolitalnego, który skupia obszary 19 gmin leżących w strefie jej oddziaływania. Istnieją różne rozwiązania prawne, które pozwoliłyby na organizację transportu przez jedną jednostkę na terenie Metropolii jednak wymaga to dokładnej analizy oraz chęci współpracy wszystkich gmin.

Sugeruje się również stworzenie wspólnej taryfy biletowej pozwalającej podróżować różnymi środkami transportu np. autobus-pociąg lub autobusy różnych przewoźników na jednym bilecie. Może to się odbywać na zasadzie honorowania biletów kolejowych w autobusach, biletów autobusowych w pociągach lub biletów różnych przewoźników nawzajem. Możliwym jest również stworzenie osobnego biletu honorowanego w różnych środkach transportu np. Bilet B+K, czyli Bus + Kolej.

W przypadku tworzenia wspólnej taryfy należy określić jasne i klarowne zasady rozliczenia za przejazdy dla poszczególnych przewoźników w taki sposób, aby planowane rozszerzenie siatki połączeń lub częstotliwości nie miało wpływu na sposób rozliczania.

Należy podjąć działania edukacyjne dla osób starszych oraz osób nieradzących sobie z usługami elektronicznymi w celu zwiększenia udziału tych osób w e-usługach np. takich jak internetowe konta pacjenta, usługi e-urzędu czy e-administracji. Takie działania mogą spowodować zmniejszenie ilości nierentownych kursów przy zachowaniu dostępu do usług publicznych dla pewnej grupy mieszkańców

11.1 MODERNIZACJA I BUDOWA NOWYCH PRZYSTANKÓW

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien się jawić jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być wyznaczone i bezpieczne.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiaty powinny mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni.

Zaleca się, aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiaty powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, niestwarzającą zagrożenia, wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

11.2 SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

W ramach systemu informacji pasażerskiej powiat nakielski planuje dążyć do promowania i wykorzystywania przede wszystkim elektronicznej formy informacji pasażerskiej, w postaci:

- schematów linii komunikacyjnych oraz tras wybranego połączenia;
- udostępniania rozkładów jazdy i informacji o jego zmianach;
- tablic przystankowych elektronicznej informacji pasażerskiej informujących o tym, kiedy dany pojazd pojawi się na przystanku;
- platformy umożliwiającej planowanie tras podróży;
- platformy, gdzie na bieżąco można sprawdzić położenie pojazdu oraz jego odchylenie od rozkładu jazdy;
- udostępniania informacji o regulaminach przewozów, opłatach taryfowych wraz z informacjami o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu;
- umożliwienia zakupu biletów u operatorów.

**12 WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU
NAKIELSKIEGO**

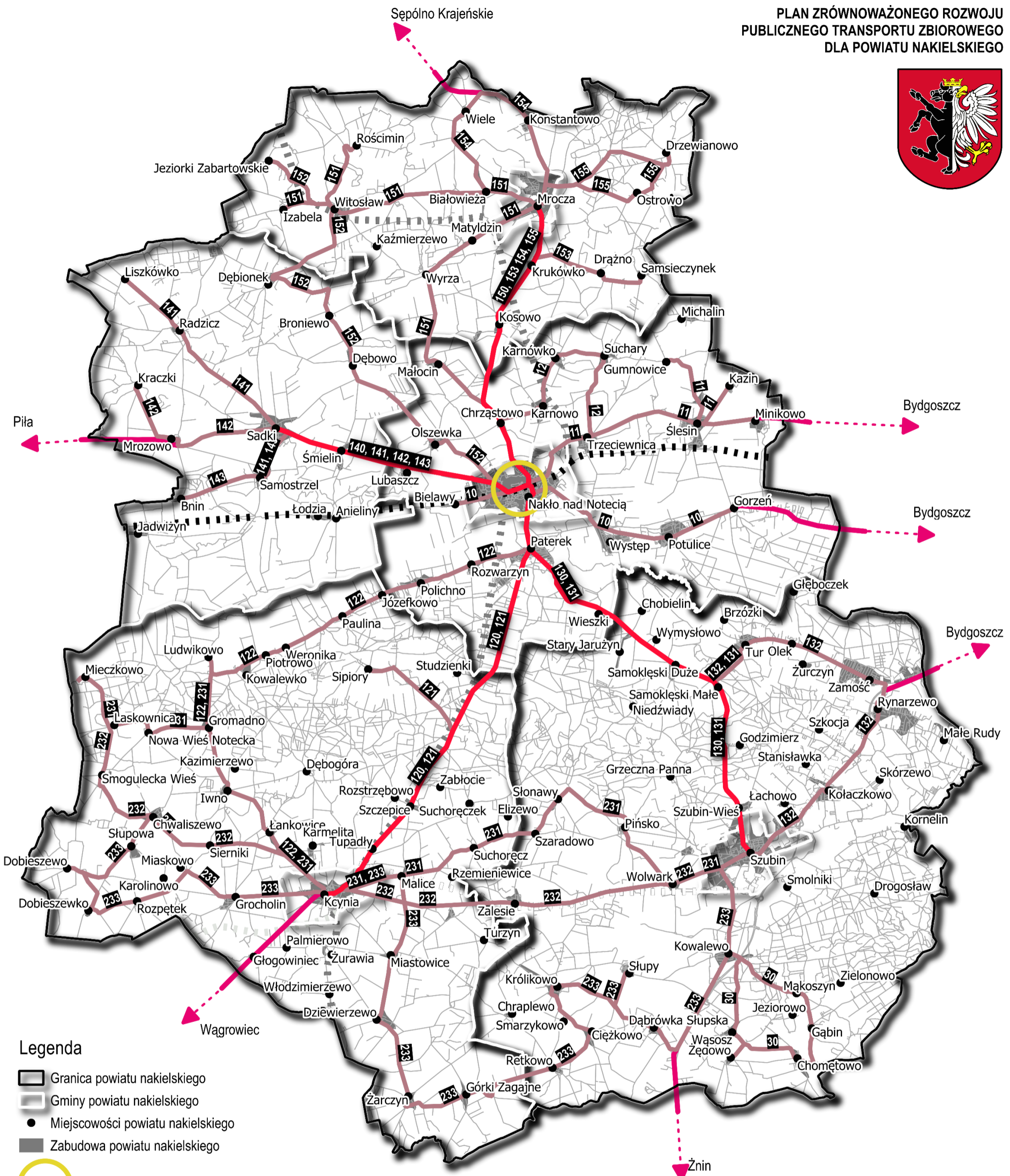
Artykuł 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że Plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego*.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu.

Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Nakielskiego.

**13 CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU NAKIELSKIEGO**

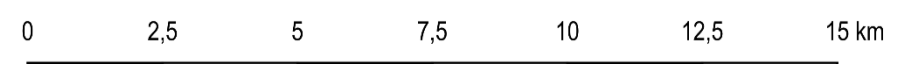
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU NAKIELSKIEGO



- Legenda**
- Granica powiatu nakielskiego
 - Gminy powiatu nakielskiego
 - Miejscowości powiatu nakielskiego
 - Zabudowa powiatu nakielskiego
 - Węzeł przesiadkowy

- Sieć drogowa powiatu nakielskiego
- Sieć kolejowa powiatu nakielskiego
- Ruch towarowy
 - Ruch pasażerski i towarowy
 - Linia nieprzejezdna
 - Linia nieczynna

- Planowana sieć komunikacyjna:**
- Wariant podstawowy
 - Wariant uzupełniający I
 - Wariant uzupełniający II



Skala 1 : 140 000

SPIS TABEL

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie nakielskim.....	15	Tabela 10. Wykaz dużych zakładów pracy w powiecie nakielskim	39
Tabela 2. Gęstość zaludnienia i zmiany liczby ludności na 1000 mieszkańców w powiecie nakielskim oraz w poszczególnych Gminach.....	17	Tabela 11. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie nakielskim.....	40
Tabela 3. Prognoza liczby ludności powiatu nakielskiego na lata 2021-2030.....	20	Tabela 12. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie nakielskim	40
Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego.....	25	Tabela 13. Porównanie wskaźnika motoryzacji dla powiatów o podobnej liczbie mieszkańców w latach 2013 i 2019.....	51
Tabela 5. Wykaz zezwoleń wydanych przez gminy Kcynia, Szubin, Nakło nad Notecią oraz Mrocza.....	26	Tabela 14. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	63
Tabela 6. Linie komunikacyjne w wariacie podstawowym sieci w powiecie nakielskim	32	Tabela 15. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	66
Tabela 7. Linie komunikacyjne w wariacie uzupełniającym I sieci w powiecie nakielskim	33	Tabela 16. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	71
Tabela 8. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie nakielskim	37		
Tabela 9. Wykaz placówek oświatowych w powiecie nakielskim	38		

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Powiat nakielski z podziałem na gminy..	12	Rysunek 4. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu nakielskiego.....	41
Rysunek 2. Istniejąca sieć transportowa na terenie powiatu nakielskiego	23		
Rysunek 3. Sieć linii regularnych w powiecie nakielskim	29		

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Zmiana liczby ludności w gminach powiatu nakielskiego w latach 2000-2020	15	Wykres 9. Podział respondentów ze względu na miejsce zamieszkania	53
Wykres 2. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie nakielskim..	18	Wykres 10. Częstotliwość i powód podróży poza gminę zamieszkania.....	53
Wykres 3. Stopa bezrobocia w powiecie nakielskim, województwie kujawsko-pomorskim i Polsce w latach 2005-2014.....	19	Wykres 11. Częstotliwość i forma najczęstszych podróży poza gminę zamieszkania	54
Wykres 4. Prognoza liczby ludności powiatu nakielskiego na lata 2020-2050.....	20	Wykres 12. Postulaty transportowe respondentów ...	55
Wykres 5. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe	21		
Wykres 6. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu nakielskiego w latach 2009-2019	50		
Wykres 7. Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie nakielskim z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności w latach 2013 i 2019	51		
Wykres 8. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.....	52		