UCHWAŁA XVI/49/2016
RADY POWIATU GRUDZIĄDZKIEGO

z dnia 28 grudnia 2016 r.

w sprawie uchwalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Powiatu Grudziądzkiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art., 40 ust. 1, art. 42 ust. 1 i art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 814 i 1579), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 i art. 13 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1867)

Rada Powiatu
uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Powiatu Grudziądzkiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Grudziądzkiego.

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

Przewodniczący Rady

Krzysztof Klonowski

Załącznik nr 1 do
Uchwały nr XVI/49/2016

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU GRUDZIĄDZKIEGO

Spis treści

Spis treści

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

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Załącznik nr 1

Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie grudziądzkim

Spis tabel

Spis rysunków

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

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

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

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

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

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

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu grudziądzkiego, jest funkcjonowanie oraz

rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego może opracować m.in. powiat – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu grudziądzkiego, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju

Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;

- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684);
- Ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r. poz. 1138 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 915 z późn. zm.) oraz:
- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
- „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego” (stan na dzień 15 grudnia 2015 r.);
- „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”;

- „Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020”;
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”;
- „Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020” (CCI 2014PL16M2OP002);
- „Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego w 2013 r.”
- „Program Ochrony Środowiska z planem gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”;
- „Program ochrony powietrza dla strefy kujawsko-pomorskiej ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM10 oraz poziomu docelowego dla arsenu oraz ze względu na ozon”;
- „Projekt Planu Działań Krótkoterminowych dla stref województwa kujawsko-pomorskiego ze względu na ryzyko wystąpienia przekroczenia wartości docelowych benzo(α)pirenu w powietrzu”;
- „Strategia Obszaru Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Grudziądzkiego”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin na obszarze powiatu grudziądzkiego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie kujawsko-pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

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

1.3. Definicje i określenia

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

- plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – zwany w opracowaniu „planem" lub „planem transportowym" – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;

- 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 publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

- organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;

- podmiot wewnętrzny – odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;

- przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

- przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;

- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

- rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

- umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

- zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

- zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

- zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju trans-portu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;

- gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

- 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;

- powiatowe przewozy pasażerskie – 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, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **metropolitalne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;
- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie.
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, powiatowo-gminnymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie społeczności powiatu grudziądzkiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla powiatu grudziądzkiego, została opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Grudziądzkiego. Informacja ta przesłana została również gminom z terenu powiatu oraz lokalnym mediom. Tekst planu wyłożony został również do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Starostwa Powiatowego w Grudziądzu.

Konsultacje trwały w dniach od 8 do 29 listopada 2016 r. W czasie ich trwania wpłynęły tylko jedne uwagi – od Gminy Grudziądz. W zakresie uwag dotyczących treści planu transportowego Gmina wnioskowała o dopisanie linii użyteczności publicznej łączących miasto Grudziądz z miejscowościami w gminie Grudziądz oraz linii zapewniających możliwość dowozu i odwozu uczniów z i do placówek oświatowych na terenie gminy. Wnioski te uwzględniono wpisując do planu transportowego linie nr 111-118 wg przedstawionej propozycji. Dopisano także linie szkolne 121-125 (linia 124 zastąpiła wcześniej zaprojektowaną linię 110) dostosowując ich trasy do potrzeb przewozów powiatowych. Dla linii 124 i 125, aby mogły funkcjonować konieczne będzie zawarcie porozumienia między powiatem grudziądzkim i kwidzyńskim, gdyż wjeżdżają do miejscowości Rusinowo w powiecie kwidzyńskim, stąd dopisano je do tabeli 20 obejmującej takie połączenia. Oprócz tego wprowadzono drobne korekty treści nie mające wpływu na zakres merytoryczny. W pozostałym zakresie udzielono wnioskodawcy wyjaśnień na temat treści planu, m.in. w zakresie źródeł danych.

W wyniku autopoprawki, na wniosek Starostwa Powiatowego w Grudziądzu, dodano także nową projektowaną linię nr 110 w relacji Grudziądz – Łasin – Szynwałd, która zwiększa dostępność do transportu publicznego w północno-wschodniej części powiatu.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO_2, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO_2. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO_2 i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

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

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

i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

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

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

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

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

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie,

zgodnie z tą umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

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

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź").

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO_2. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

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

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

2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatu grudziądzkiego oraz z innymi ośrodkami miejskimi.

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

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

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

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

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na

rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

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

W ramach Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim

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

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

W ramach realizacji priorytetu „modernizacji przestrzeni miast i wsi" wyodrębniono ośrodki koncentrujące funkcje powiatowe, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego

regionu, a wśród nich także ośrodki uzupełniające siedziby powiatów. Z obszaru powiatu grudziądzkiego miasto Łasin zaliczono jako ośrodek uzupełniający siedzibę powiatu, a Radzyń Chełmiński jako lokalny ośrodek rozwoju. W dokumencie tym siedziby gmin wiejskich zaliczono do kategorii obszarów wiejskich wraz z lokalnymi ośrodkami rozwoju i wskazano, że oczekiwaną rolą i znaczeniem w rozwoju województwa będzie dla nich aktywizacja społeczno-gospodarcza na poziomie lokalnym.

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

Dla realizacji potrzeb określonych priorytetami zdefiniowano osiem celów strategicznych:

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

Cel strategiczny „gospodarka i miejsca pracy” wyznacza zadania istotne dla wszystkich priorytetów i jest dla województwa kujawsko-pomorskiego szczególnie ważny, z uwagi na jedną z wyższych w kraju stóp bezrobocia.

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

Ponadto, w „Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”, zakłada się działania na rzecz:

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

Dla transportu zbiorowego – w zakresie zwiększenia dostępności – istotne znaczenie będzie miało wdrożenie przez samorząd województwa zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego.

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

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

W dokumencie zdefiniowano także obszary strategicznej interwencji w województwie, do których w szczególny sposób będzie adresowana polityka regionalna. Takimi wyznaczonymi obszarami są m.in. „przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa" (co dotyczy również powiatu grudziądzkiego) oraz „polityka miejska i rewitalizacja miast".

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

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

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

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

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

ze strategią rozwoju województwa oraz z krajowymi i wspólnotowymi dokumentami strategicznymi i programowymi.

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

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

- aglomeracja Bydgoszczy i Torunia;
- zagospodarowanie Dolnej Wisły i nowy stopień wodny;
- Kujawy – wyspecjalizowana strefa gospodarcza dla rolnictwa;
- Bory Tucholskie – strefa wykorzystywania potencjałów endogenicznych północno-zachodniej części województwa;
- ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej;
- wzrost zatrudnienia;
- przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa;
- polityka miejska i rewitalizacja miast;
- rozwój uzdrowisk.

Polityka terytorialna realizowana będzie w latach 2014-2020 w dwunastu osiach priorytetowych, w tym:

- w osi priorytetowej 3 – efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie;
- w osi priorytetowej 5 – spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.

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

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

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

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

- 7b – zwiększenie mobilności regionalnej, poprzez łączenie węzłów drugo- i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;
- 7c – rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;
- 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

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

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

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

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu grudziądzkiego

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

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

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

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

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

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
Gęstość zatrudnienia	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.10.2016 r.

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

Powiat grudziądzki zajmuje powierzchnię 728,39 km^2 i jest średnim co do wielkości powiatem województwa kujawsko-pomorskiego – stanowi 4% jego powierzchni. Od zachodu graniczy z powiatem świeckim, od południa – z powiatami chełmińskim, wąbrzeskim i brodnickim. Od północy graniczy z powiatem kwidzyńskim w województwie pomorskim, a od wschodu – z powiatami iławskim i nowomiejskim w województwie warmińsko-mazurskim.

Jest to powiat ziemski, z siedzibą władz w Grudziądzu, który jednak – jako miasto na prawach powiatu – nie wchodzi w jego skład.

Powiat grudziądzki leży w większości na Ziemi Chełmińskiej. Położony jest prawym brzegu Wisły. Leży w trzech makroregionach: wschodnią część zajmuje Dolina Dolnej Wisły (mezoregiony: Kotlina Grudziądzka i Dolina Kwidzyńska), południową jego część zajmuje Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie, a północno-wschodnią – Pojezierze Iławskie.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Kujawsko-Pomorskiego, sieć osadniczą w województwie kujawsko-pomorskim tworzy osiem obszarów o różnych uwarunkowaniach. Powiat grudziądzki został zaliczony w większości do obszaru północno-wschodniego, za wyjątkiem części zachodniej (rejon nadwiślański), który został zaliczony do obszaru centralnego.

Obszar centralny uznawany jest za „rdzeń funkcjonalny" województwa, ma charakter wielofunkcyjny, z bardzo dobrze rozwiniętą przedsiębiorczością i dużym znaczeniem turystyki i rolnictwa. Posiada również dobre skomunikowania drogowe, kolejowe i wodne.

Obszar północno-wschodni ma charakter wybitnie rolniczy, określany jest jako obszar najwyższej przydatności dla rolnictwa na terenie województwa. Na obszarze północnym duże znaczenie ma funkcja turystyczna i leśna. Spora część powiatu wykazuje cechy zurbanizowanej strefy podmiejskiej – z uwagi na silne związki funkcjonalne z Grudziądzem.



Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: www.kujawsko-pomorskie.eu, dostęp: 31.10.2016 r.

Na rysunku 2 przedstawiono podział powiatu grudziądzkiego na gminy i miejscowości.



Rys. 2. Podział administracyjny powiatu grudziądzkiego

Źródło: www.powiatgrudziądzki.pl, dostęp: 31.10.2016 r.

W polityce przestrzennej województwa wyodrębniono cztery strefy, w tym dwie obejmujące powiat grudziądzki. Podział jest podobny jak w przypadku obszarów uwarunkowań – zachodnia część powiatu (dolina Wisły) zaliczona została do strefy centralnej, a pozostaa część powiatu – do strefy wschodniej. Strefa centralna to strefa o wysokiej aktywności gospodarczej, a strefa wschodnia to obszar, w której ma przeważać intensywna gospodarka rolna.

Powiat grudziądzki posiada bardzo silne związki z Grudziądzem i właśnie to miasto, z uwagi na swój potencjał, jest głównym ośrodkiem oddziaływania na obszar powiatu.

W skład powiatu grudziądzkiego wchodzi sześć podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- dwie gminy miejsko-wiejskie – Łasin i Radzyń Chełmiński;
- cztery gminy wiejskie: Gruta, Rogoźno, Świecie nad Osą i Grudziądz.

Układ osadniczy w województwie przedstawiono na rysunku 3.



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

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

Wg danych GUS na 31 grudnia 2015 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 40 346 osób, co oznacza gęstość zaludnienia 55 mieszkańców na km^2. Jest to gęstość zaludnienia dużo niższa od średniej w województwie (116 mieszkańców/km^2). Najsłabiej zaludnioną gminą jest Rogóźno (36 osób/km^2). Powierzchnie gmin i miast powiatu grudziądzkiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2.

Na terenie powiatu grudziądzkiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 76%. Lasy i wody zajmują natomiast ok. 18% powierzchni powiatu.

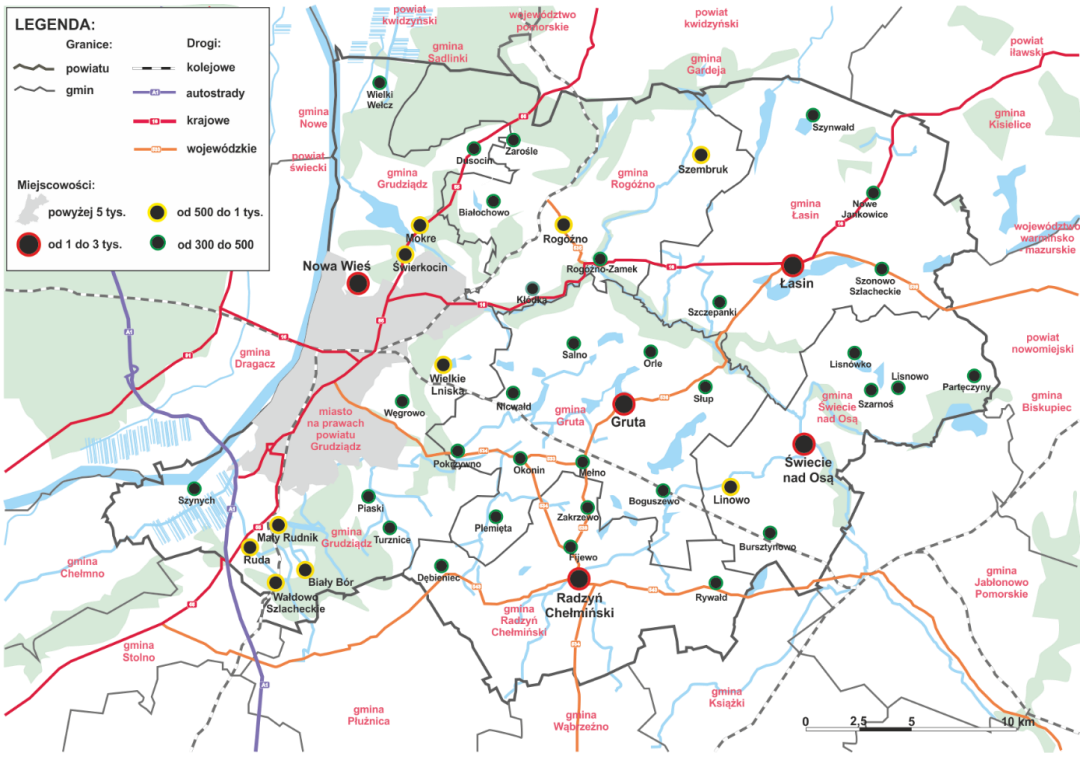
Powiat grudziądzki, charakteryzuje się względnie dobrą dostępnością komunikacyjną do ośrodka wojewódzkiego w Toruniu.

Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie grudziądzkim – stan na 31 grudnia 2015 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km^2]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km^2]	Liczba miejscowości/ solectw
1.	Grudziądz	165	12 363	75	34/25
2.	Gruta	124	6 535	53	18/17
3.	Łasin	137	8 125	59	23/18
	w tym miasto	5	3 387	677	1/0
4.	Radzyń Chełmiński	91	4 803	53	19/15
	w tym miasto	2	1 889	945	1/0
5.	Rogóźno	116	4 196	36	14/11
6.	Świecie nad Osą	95	4 324	46	16/13
Razem		**728**	**40 346**	**55**	**109/99**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

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



Rys. 4. Największe miejscowości powiatu grudziądzkiego

Źródło: opracowanie własne.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem

Poszczególne gminy powiatu grudziądzkiego posiadają zróżnicowaną strukturę przestrzenną. Zestawienie podstawowych wskaźników charakteryzujących gminy przedstawiono w tabeli 3. Pod tabelą przedstawiono z kolei syntetyczny opis każdej z gmin.

Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatu grudziądzkiego – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km^2]	Udział wg kierunków wykorzystania		
			użytki rolne	lasy i wody	tereny zurbanizowane i pozostałe
1.	Grudziądz	165,3	64,6%	27,9%	7,5%
2.	Gruta	123,8	81,6%	13,0%	5,3%
3.	Łasin	136,6	84,6%	9,7%	5,7%
	w tym miasto	4,8	33,8%	46,3%	19,8%
4.	Radzyń Chełmiński	91,1	91,4%	2,6%	6,0%
	w tym miasto	1,8	71,3%	2,2%	26,4%
5.	Rogóźno	116,2	59,4%	35,8%	4,8%
6.	Świecie nad Osą	94,8	83,7%	11,0%	5,3%
Razem		**727,8**	**76,3%**	**17,8%**	**5,9%**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

Grudziądz

Gmina Grudziądz obejmuje miejscowości wiejskie usytuowane w otoczeniu miasta Grudziądza, które stanowi odrębną gminę (i nie wchodzi w skład powiatu grudziądzkiego). Obszar gminy rozciąga się po północnej, wschodniej i południowej stronie miasta, a na zachodzie sięga rzeki Wisły. To największa gmina w powiecie grudziądzkim (165 km^2). Większość obszaru gminy (blisko 65%) to tereny rolnicze, ale aż 7,5% zajmują tereny zurbanizowane i pozostałe (to największy udział w powiecie na obszarach pozamiejskich). W gminie istnieją duże obszary leśne (około 25% terenu gminy).

Gmina pełni główną funkcję mieszkaniowo-wypoczynkową dla mieszkańców tego rejonu powiatu i miasta Grudziądza, w ciągu ostatnich lat nastąpił znaczny rozwój osiedli mieszkaniowych z zabudowa jednorodzinną. Na terenie gminy funkcjonuje lotnisko Grudziądz-Lisie Kąty oraz prywatne lądowisko Wielkie Lniska dla śmigłowców.

W skład gminy Grudziądz wchodzi 25 sołectw: Biały Bór, Dusocin, Gogolin, Grabowiec, Mały Rudnik, Marusza, Mokre, Nowa Wieś, Parski, Piaski, Pieńki Królewskie, Rozgarty, Ruda, Skarszewy, Sosnówka-Brankówka, Stary Folwark, Sztynwag, Szynych, Świerkocin, Turznice, Wałdowo Szlacheckie, Węgrowo, Wielkie Lniska, Wielki Wełcz, Zakurzewo.

Gruta

Gmina Gruta usytuowana jest w centralnej części powiatu grudziądzkiego. Na terenie gminy znajduje się część Rezerwatu przyrody Dolina Osy chroniącego system przyrodniczy rzeki Osy. Jest to gmina typowo rolnicza. W granicach gminy znajduje się 19 jezior o całkowitej powierzchnia 412,7 ha. Największym, najszerszym i najdłuższym zbiornikiem wodnym jest jezioro Mełno, którego powierzchnia zwierciadła wody wynosi 155,2 ha, a długość linii brzegowej 10,4 km.

Gmina składa się z 17 sołectw: Annowo, Boguszewo, Dąbrówka Królewska, Gołębiewko, Gruta, Jasiewo, Kitnowo, Mełno-Cukrownia, Mełno-ZZD, Nicwałd, Okonin, Orle, Plemięta, Pokrzywno, Salno, Słup i Wiktorowo.

Łasin

Gmina Łasin jest gminą miejsko-wiejską zlokalizowaną w północno-wschodniej części powiatu grudziądzkiego. Obszary wiejskie gminy mają charakter typowo rolniczy. W Łasinie znajduje się Muzeum Pożarnictwa Ziemi Pomorskiej.

W skład gminy wchodzi miasto Łasin oraz 18 sołectw: Goczałki, Huta-Strzelce, Jakubkowo, Jankowice, Kozłowo, Nogat, Nowe Błonowo, Nowe Mosty, Plesewo, Przesławice, Stare Błonowo, Szczepanki, Szonowo, Szynwałd, Wybudowanie Łasińskie, Wydrzno, Zawda i Zawdzka Wola.

Radzyń Chełmiński

Radzyń Chełmiński to gmina miejsko-wiejska usytuowana w południowej części powiatu grudziądzkiego. Charakteryzuje się największym udziałem użytków rolnych w skali powiatu (ponad 91% powierzchni gminy).

W Radzyniu Chełmińskim znajdują się ruiny gotyckiego zamku krzyżackiego z XIV wieku. W mieście w 1971 roku kręcono sceny serialu telewizyjnego „Pan Samochodzik i Templariusze”.

Na terenie gminy wyznaczono 15 sołectw: Czeczewo, Dębieniec, Gawłowice, Gołębiewo, Kneblowo, Mazanki, Nowy Dwór, Radzyń Chełmiński, Radzyń-Wieś, Radzyń-Wybudowanie, Rywałd, Stara Ruda, Szumiłowo, Zakrzewo i Zielnowo. Sołectwo Radzyń Chełmiński obejmuje wieś Rozental oraz osoby zamieszkujące i posiadające gospodarstwa rolne położone na terenie miasta Radzynia Chełmińskiego. W samym mieście utworzone są 2 jednostki pomocnicze – osiedla: Stare Miasto i Osiedle 750-lecia (obejmuje swoim zasięgiem ulicę Fijewo i miejscowość Fijewo).

Rogóźno

Gmina Rogóźno położona jest w północnej części powiatu grudziądzkiego. Posiada największy w powiecie udział lasów i wód w powierzchni całkowitej (blisko 36%)

Gmina dzieli się na 11 sołectw: Białochowo, Budy, Bukowiec, Gubiny, Kłódka, Rogóźno, Rogóźno-Zamek, Skurgwy, Szembruczek, Szembruk i Zarośle.

Świecie nad Osą

Gmina Świecie nad Osą usytuowana jest w południowo-wschodniej części powiatu grudziądzkiego w dorzeczu rzeki Osy. Blisko 30% powierzchni gminy znajduje się w granicach obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Drwęcy i Osy". W gminie dominuje rolnictwo, w tym hodowla trzody chlewnej. Charakterystyczna dla gminy jest hodowla koni – w czterech stadninach znajduje się blisko 150 klaczy.

Od roku 1996 regularnie w dniu 3 Maja w miejscowości Świecie nad Osą odbywają się Konkursy Zręczności Powożenia Zaprzęgami Parokonnymi. W centrum wsi znajduje się grodzisko z okresu wczesnego średniowiecza.

W skład gminy chodzi 13 sołectw: Białobłoty, Bursztynowo, Karolewo, Kitnówko-Nowy Młyn, Linowo, Lisnowo, Lisnówko, Mędrzyce, Partęczyny, Rychnowo, Szarnoś, Świecie nad Osą i Widlice.

2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez województwo kujawsko-pomorskie prowadzą dwa paneuropejskie korytarze transportowe bazowej sieci TEN-T: Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice) oraz Morze Północne – Bałtyk (odcinek Warszawa – Poznań). W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Toruniem, Łodzią i aglomeracją śląską oraz autostrada A2, łącząca Warszawę z Łodzią i Poznaniem – z odgałęzieniem drogą ekspresową S-5 do Gniezna, a w przyszłości do Bydgoszczy i przez Świecie, do autostrady A1. Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w województwie kujawsko-pomorskim linie kolejowe nr 3 i 131 – jako sieć bazową oraz nr 201 i 353 – jako sieć kompleksową.

Przez obszar powiatu grudziądzkiego prowadzą dwie linie kolejowe – obie jednotorowe i niezelektryfikowane:

- nr 207 (Toruń Wschodni – Malbork), odcinki: Kornatowo – Grudziądz i Grudziądz – Gardeja (linia drugorzędna);
- nr 208 (Działdowo – Chojnice), odcinek: Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz (linia pierwszorzędna).
- Linie nr 207 (na odcinku Grudziądz – Gardeja) i linia 208 mają znaczenie państwowe. Na obu tych liniach prowadzony jest ruch pasażerski.
- Na obszarze powiatu grudziądzkiego funkcjonują następujące stacje i przystanki kolejowe:
- na linii nr 207 w kierunku Malborka: Rogóźno Pomorskie;
- na linii nr 207 w kierunku Chełmży: Wałdowo Szlacheckie;
- na linii nr 208 w kierunku Jabłonowa Pomorskiego: Nicwałd, Mełno, Boguszewo, Linowo i Bursztynowo.

Łącznie, w ruchu pasażerskim użytkowanych jest 7 stacji i przystanków kolejowych.

Układ drogowy powiatu opiera się na drogach krajowych nr 16 (Dolna Grupa – Grudziądz – Iława – Olsztyn – Ogrodniki – granica państwa), 55 (Nowy Dwór Gdański – Kwidzyn – Grudziądz – Stolno)

i 95 (łącznik od węzła Konstytucji 3 Maja w Grudziądzu z drogą nr 55 do węzła Grudziądz Południe z autostradą A1). Przez powiat grudziądzki prowadzą ponadto trasy następujących dróg wojewódzkich:

- 533: Okonin – Mełno;
- 534: Grudziądz – Wąbrzeźno – Golub-Dobrzyń – Rypin;
- 535: stacja kolejowa Rogóźno Pomorskie – droga krajowa nr 16;
- 538: Radzyń Chełmiński – Łasin – Nowe Miasto Lubawskie – Uzdowo – Rozdroże;
- 543: Paparzyn – Radzyń Chełmiński – Jabłonowo Pomorskie – Grzybno – Szabda.

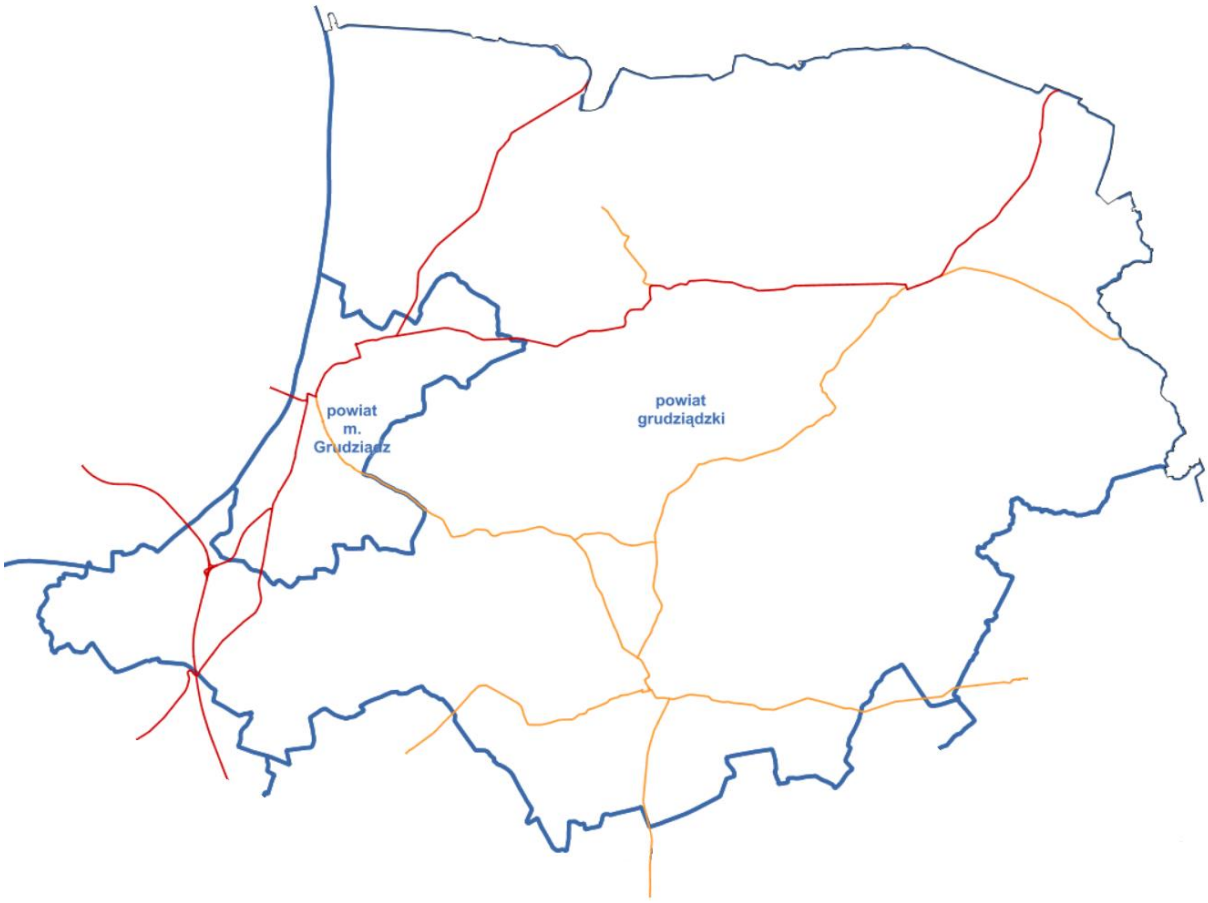
Powiatowy Zarząd Dróg z siedzibą w Grudziądzu zarządza siecią 77 odcinków dróg powiatowych o łącznej długości 392,175 km i 20 obiektami mostowymi o łącznej długości 212,95 m. W skład sieci dróg powiatowych wchodzą następujące drogi:

- 1350C: gr. woj – Wielki Wełcz- Białochowo;
- 1351C: Zakurzewo – Mokre;
- 1352C: Parski – Grudziądz;
- 1353C: Białochowo – Szembruczek;
- 1354C: Dusocin – Zarosłe;
- 1355C: Zarosłe – Gubiny;
- 1356C: Dusocin – Skurgwy;
- 1357C: Mokre – Kłódka;
- 1358C: Białochowo – Lisie Kąty;
- 1359C: Skurgwy – Rogóźno stacja kolejowa;
- 1360C: Kłódka – Rogóźno;
- 1361C: Rogóźno – Szembruk;
- 1362C: Sobótka – Rogóźno;
- 1363C: Kłódka – Dąbrówka Królewska;
- 1364C: Gubiny – Rogóźno;
- 1365C: Gardeja – gr. woj. Łasin (z ul. Dworcową i 700-lecia);
- 1366C: Szembruk – Szembruk stacja kolejowa;
- 1367C: Nogat – Wydrzno;
- 1368C: Szembruczek – Nowe Mosty;
- 1369C: Bukowiec – Stare Błonowo;
- 1370C: Wydrzno – Gordanowo;
- 1371C: Szynwałd – Stare Błonowo;
- 1372C: Szynwałd – Łasin (z ul. Żeromskiego);
- 1373C: Szynwałd – Jankowice;
- 1374C: Strzelce – Jankowice;
- 1375C: Jankowice – Święte;

- 1376C: Jankowice – Plesewo;
- 1377C: Plesewo – Święte – gr. woj.;
- 1377C: Plesewo – Święte – gr. woj.;
- 1378C: Grudziądz – Gać;
- 1379C: Węgrowo – Marusza;
- 1380C: Grudziądz – Nicwałd;
- 1381C: Grudziądz – Grabowiec – Nicwałd;
- 1382C: Nicwałd – Dąbrówka Królewska;
- 1383C: Dąbrówka Królewska – Gruta;
- 1384C: Pokrzywno – Orle – Słup;
- 1385C: Rogóźno Zamek – Gruta;
- 1386C: Nowe Mosty – Szczepanki;
- 1387C: Nowe Mosty – Bogdanki;
- 1388C: Łasin – Mędrzyce – Lisnowo;
- 1389C: Bogdanki – Szonowo – Plesewo;
- 1390C: Bogdanki – Lisnowo;
- 1391C: Lisnowo – Partęczyny – Wielka Tymawa;
- 1392C: Słup – Mędrzyce;
- 1393C: Grudziądz – Szynych;
- 1394C: Sztynwag – Ruda;
- 1395C: Biały Bór – Wałdowo Szlacheckie – Ruda;
- 1396C: Wałdowo Szlacheckie – Turznice;
- 1397C: Grudziądz – Turznice – Dębieniec;
- 1398C: Grudziądz – Kobylanka – Piaski;
- 1399C: Marusza – Skarszewy – Turznice;
- 1400C: Stary Folwark – Okonin;
- 1401C: Okonin – Dębieniec;
- 1402C: Mełno – Boguszewo – Linowo;
- 1043C: Gruta – Mełno;
- 1404C: Słup – Linowo;
- 1405C: Słup – Świecie nad Osą;
- 1406C: Mędrzyce – Świecie nad Osą;
- 1407C: Rywałd – Świecie nad Osą – Lisnowo;
- 1408C: Rywałd – Bursztynowo – Jabłonowo Pom.;
- 1409C: Rychnowo – Bursztynowo;
- 1410C: Świecie nad Osą – Kitnówko;

- 141 1C: Bursztynowo – Blizno;
- 1412C: Boguszewo – Linowo stacja kolejowa;
- 1413C: Boguszewo – Czeczewo;
- 1414C: Boguszewo – Kitnowo;
- 1415C: Zakrzewo – Szumiłowo – Fijewo;
- 1416C: Zielnowo – Fijewo;
- 1417C: Plemięta – Nowy Dwór;
- 1418C: Zielnowo – Gawłowice;
- 1419C: Zielnowo – Gziki;
- 1420C: Radzyń Chełm. – Stanisławki – Wąbrzeźno;
- 1421C: Mgowo – Gawłowice;
- 1422C: Mazanki – droga nr 534;
- 1423C: Gołębiewo – Łopatki;
- 1424C: Rywałd – Książki – Dębowa Łąka;
- 1621C: Chełmno – Mniszek;
- 1622C: Chełmno – Sztynwag.

Przebieg głównych dróg – krajowych (kolor czerwony) i wojewódzkich (kolor żółty) w powiecie grudziądzkim przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie grudziądzkim

Źródło: Infostrada Kujaw i Pomorza, dostęp: 31.10.2016 r.

W granicach administracyjnych powiatu grudziądzkiego znajdują się 562 przystanki autobusowe. Gminy powiatu grudziądzkiego, powiat grudziądzki oraz samorząd województwa kujawsko-pomorskiego określiły zasady korzystania z przystanków, które znajdują się w ich zarządzaniu. Największą liczbą – 400 przystanków zarządzanych w powiecie – dysponuje samorząd powiatowy. Przy drogach wojewódzkich znajduje się 80 przystanków, a 57 zlokalizowanych jest przy drogach krajowych. Oprócz tego funkcjonuje 25 przystanków przy drogach gminnych.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zatoki oraz często – przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania. Na obszarze powiatu nie ma żadnego dworca autobusowego. Najbliższy znajduje się w Grudziądzu, przy ul. Rapackiego 33 (dworzec PKS Grudziądz).

Na obszarze powiatu nie ma stref płatnego parkowania.

2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiat grudziądzki zamieszkały był przez około 40 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatu grudziądzkiego w latach 2010-2015 przedstawiono w tabeli 4.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują nieznaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano dla gminy wiejskiej Grudziądz. Aż w pięciu gminach odnotowano spadek liczby mieszkańców – największy na obszarze wiejskim gminy Łasin (o blisko 5%). W ostatnim roku ujemna średnia stopa przyrostu naturalnego występowała jedynie w gminie Gruta. Dla porównania – w sąsiednim mieście Grudziądzu w latach 2015:2010 spadła liczba mieszkańców (o 2,6%), a przyrost naturalny w 2015 r. osiągnął wartość -2,2, a saldo migracji -299. Dane wskazują na przemieszczanie się ludności z obszarów miejskich do gmin wiejskich, co wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu grudziądzkiego w latach 2010-2015 – dane GUS

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Grudziądz	**11 676**	**11 845**	**11 930**	**11 989**	**12 148**	**12 363**	**105,9**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,4	3,5	4,4	2,3	3,1	0,5	-
– saldo migracji na pobyt stały	60	133	34	9	88	168	-
Gruta	**6 536**	**6 527**	**6 597**	**6 572**	**6 568**	**6 535**	**100,0**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,5	1,4	6,1	2,6	3,8	-0,6	-
– saldo migracji na pobyt stały	-27	-20	-6	-38	-47	-46	-
Łasin – miasto	**3 431**	**3 406**	**3 405**	**3 377**	**3 372**	**3 387**	**98,7**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,9	1,8	-1,5	-2,1	-2,7	2,4	-
– saldo migracji na pobyt stały	-18	-32	-16	-15	3	-2	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Łasin – obszar wiejski	**4 977**	**4 942**	**4 865**	**4 860**	**4 807**	**4 738**	**95,2**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,0	1,4	2,2	2,5	2,7	1,0	-
– saldo migracji na pobyt stały	-38	-43	-23	-25	-59	-46	-
Radzyń Chełmiński – miasto	**1 947**	**1 928**	**1 912**	**1 894**	**1 911**	**1 889**	**97,0**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,5	0,0	2,6	-4,2	2,6	0,0	-
– saldo migracji na pobyt stały	-13	-18	-7	-1	16	-11	-
Radzyń Chełmiński – obszar wiejski	**3 015**	**2 998**	**2 977**	**2 947**	**2 915**	**2 914**	**96,7**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	9,3	0,7	3,0	1,7	2,7	1,0	-
– saldo migracji na pobyt stały	0	-19	-22	-21	-35	-21	-
Rogóźno	**4 176**	**4 205**	**4 187**	**4 204**	**4 178**	**4 196**	**100,5**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,0	6,2	1,2	3,6	6,2	0,0	-
– saldo migracji na pobyt stały	17	6	-28	-5	-9	7	-
Świecie nad Osą	**4 405**	**4 365**	**4 346**	**4 292**	**4 308**	**4 324**	**98,2**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,9	2,3	4,8	-0,7	1,4	3,2	-
– saldo migracji na pobyt stały	-40	-51	-47	-27	-24	-6	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Razem powiat grudziądzki	**40 163**	**40 216**	**40 219**	**40 135**	**40 207**	**40 346**	**100,5**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,2	2,5	3,4	1,5	2,8	0,8	-
– saldo migracji na pobyt stały	-59	-44	-115	-123	-67	43	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 5. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

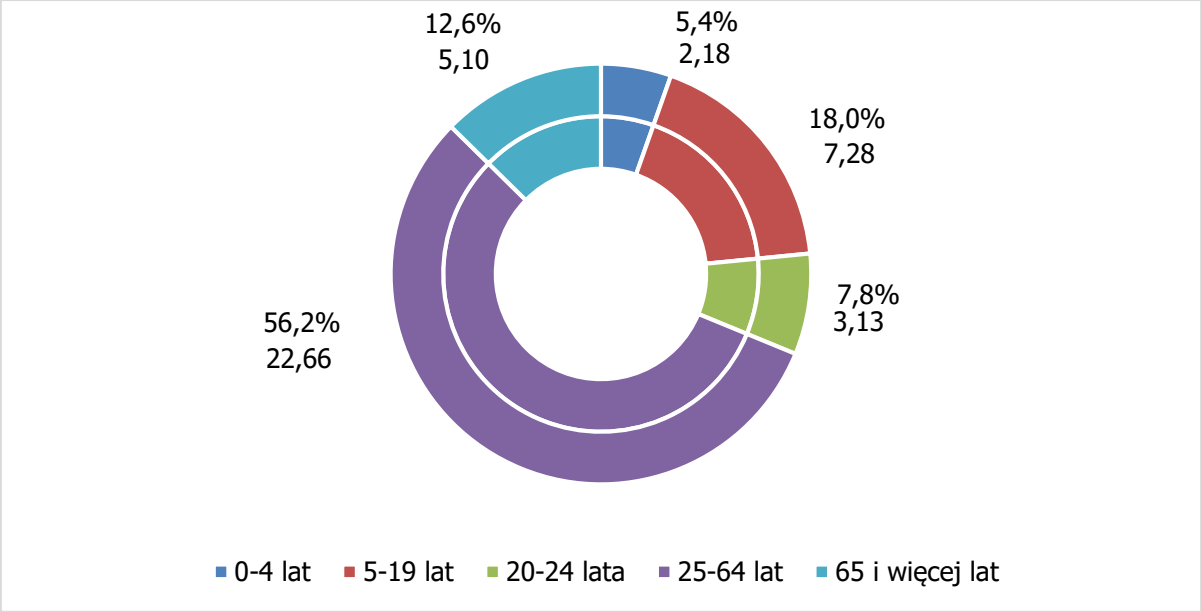
Tab. 5. Struktura ludności powiatu i gmin objętych planem w latach 2009-2014

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2015	
miasta Łasin i Radzyń Chełmiński			
– przedprodukcyjnym	1 042	995	95,5
– produkcyjnym	3 482	3 302	100,2
– poprodukcyjnym	854	979	114,6
Pozostały obszar wiejski objęty planem			
– przedprodukcyjnym	8 101	7 445	91,9
– produkcyjnym	22 205	22 243	100,2
– poprodukcyjnym	4 479	5 382	120,2
Razem powiat grudziądzki			
– przedprodukcyjnym	9 143	8 440	92,3
– produkcyjnym	25 687	25 545	99,4
– poprodukcyjnym	5 333	6 361	119,3

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

W powiecie grudziądzkim w latach 2010-2015 znacznie spadła liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 7,7%). Jednocześnie zdecydowanie wzrosła liczba osób w wieku poprodukcyjnym (aż o 19,3%). Podobna tendencja spadku udziału mieszkańców młodych i wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzmaga się więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu grudziądzkiego, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., blisko 44% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym w przewozach realizowanych w formie komunikacji miejskiej, zwyczajowo (ze względu na wiek – na mocy uchwał samorządów) przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Ulgi ustawowe obowiązujące w komunikacji regionalnej takiego prawa nie przyznają.



Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu grudziądzkiego [% i tys. osób] – stan na 31 grudnia 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatu grudziądzkiego, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 6, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.

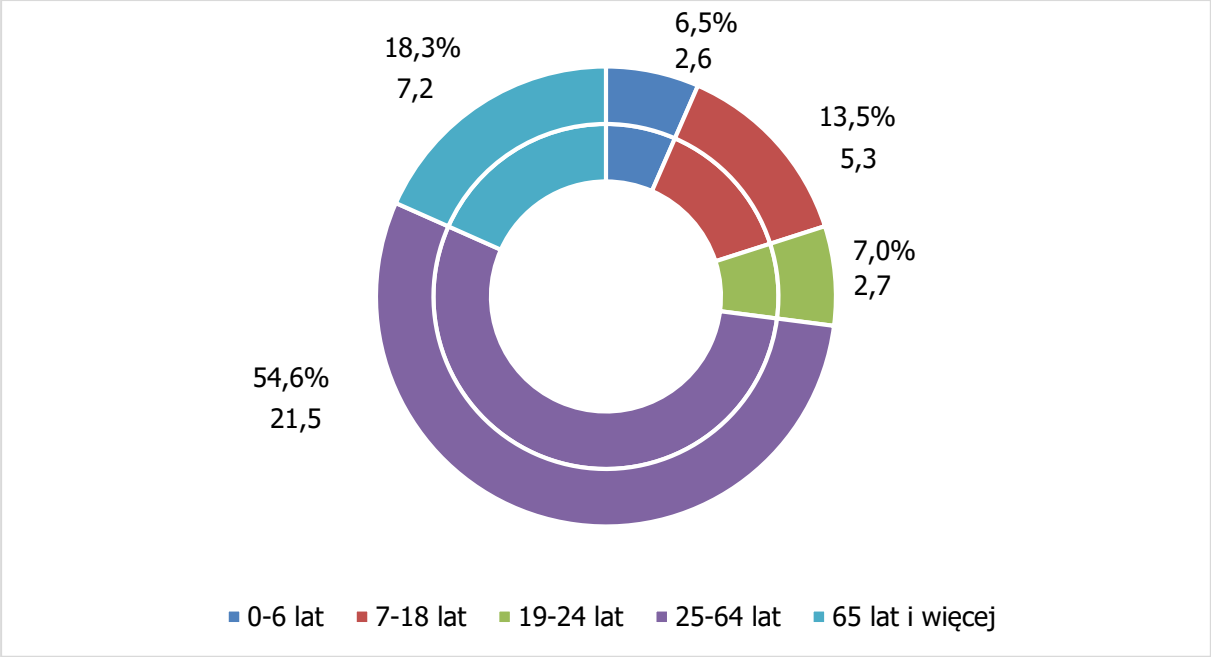
Liczba ludności powiatu grudziądzkiego – wg prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie spadać i w 2025 r. wyniesie 39 335 osób. Jednocześnie zmieni się struktura ludności miast i gmin objętych planem. Liczba osób uczących się zmaleje – w miastach o 8%, a na terenach wiejskich o blisko 9%. Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o ponad 11%, a w gminach wiejskich wzrośnie o blisko 4%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie, aż o 53%.

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

Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat grudziądzki

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w mieście					
0-6	396	315	295	79,5	74,5
7-18	646	617	594	95,5	92,0
19-24	440	341	308	77,5	70,0
25-64	3 054	2 895	2 714	94,8	88,9
65+	735	957	1 099	130,2	149,5
Razem	**5 271**	**5 125**	**5 010**	**97,2**	**95,0**
Ludność wiejska					
0-6	2 958	2 386	2 281	80,7	77,1
7-18	5 175	5 039	4 719	97,4	91,2
19-24	3 256	2 563	2 440	78,7	74,9
25-64	19 498	19 499	18 769	100,0	96,3
65+	3 977	5 122	6 116	128,8	153,8
Razem	**34 864**	**34 609**	**34 325**	**99,3**	**98,5**
Ludność ogółem					
0-6	3 354	2 701	2 576	80,5	76,8
7-18	5 821	5 656	5 313	97,2	91,3
19-24	3 696	2 904	2 748	78,6	74,4
25-64	22 552	22 394	21 483	99,3	95,3
65+	4 712	6 079	7 215	129,0	153,1
Razem	**40 135**	**39 734**	**39 335**	**99,0**	**98,0**

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.



Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu grudziądzkiego w 2025 r. [% i tys. osób]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Na koniec 2015 r. w powiecie grudziądzkim, wg Głównego Urzędu Statystycznego, zarejestrowanych było 24,4 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 605 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. W 2009 r. wartość tego wskaźnika wynosiła 464 – oznacza to wzrost liczby samochodów aż o 30% w ciągu 5 lat. Prognoza zakłada dalszy wzrost tych wartości, nawet do 14% w perspektywie roku 2035.

2.7. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2015/2016 w powiecie grudziądzkim działały łącznie 62 szkoły i placówki edukacyjne, do których uczęszczało 4,2 tys. uczniów i 0,9 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 7. W powiecie grudziądzkim nie występują szkoły wyższe, najbliższe znajdują się w Grudziądzu. Dużymi ośrodkami akademickimi są także miasta Bydgoszcz i Toruń.

Tab. 7. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie grudziądzkim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 31 grudnia 2015 r.

Rodzaj placówki oświatowej / gmina	Grudziądz	Gruta	Łasin	Radzyń Chełmiński	Rogóźno	Świecie nad Osą	Razem
Przedszkola	2	7	4	1	3	4	**21**
Oddziały przedszkolne	9	9	10	6	3	4	**44**
Razem przedszkolaków	**243**	**150**	**233**	**138**	**70**	**93**	**927**
Szkoła podstawowa							
– liczba jednostek	8	6	4	1	3	4	**26**
– liczba uczniów	795	425	582	355	258	349	**2 764**
Gimnazjum							
– liczba jednostek	4	1	2	1	1	1	**10**
– liczba uczniów	252	158	249	219	102	152	**1 132**
Liceum, technikum							
– liczba jednostek	-	-	3	-	-	-	**3**
– liczba uczniów	-	-	179	-	-	-	**179**
Szkoła zasadnicza zawodowa							
– liczba jednostek	-	-	1	-	-	-	**1**
– liczba uczniów	-	-	61	-	-	-	**61**
Szkoła policealna							
– liczba jednostek	-	-	1	-	-	-	**1**
– liczba uczniów	-	-	20	-	-	-	**20**
Razem uczniów	**1 047**	**583**	**1 091**	**574**	**360**	**501**	**4 156**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r. oraz Urząd Gminy Grudziądz.

Stopa bezrobocia dla powiatu grudziądzkiego, wg stanu na 31 grudnia 2014 r., wynosiła 17,1% – przy 13,3% w województwie kujawsko-pomorskim, była więc wyraźnie wyższa od przeciętnej. Wśród bezrobotnych, aż 680 osób (28,4% wszystkich bezrobotnych) uznanych zostało za długotrwale bezrobotne (powyżej 12 miesięcy), a połowa bezrobotnych nie posiadała kwalifikacji zawodowych.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie grudziądzkim, przedstawiono w tabeli 8.

Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie grudziądzkim – stan na 31 grudnia 2015 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący*	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo kujawsko-pomorskie	454 487	107 255	13,3	3 540,25
Powiat grudziądzki	5 945	2 397	17,1	3 403,47
Grudziądz	3 052	593	-	-
Gruta	505	355	-	-
Łasin	1 211	518	-	-
Radzyń Chełmiński	456	355	-	-
Rogóźno	242	232	-	-
Świecie nad Osą	479	344	-	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

2.8. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (78% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 95%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywała gmina Grudziądz.

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

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie grudziądzkim – stan na 31 grudnia 2015 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
Grudziądz	1 155	20	1 132	1 024	39	18
Gruta	378	16	362	291	12	28
Łasin	552	43	509	383	44	26
Radzyń Chełmiński	402	26	376	250	66	19
Rogóźno	228	12	215	180	9	12
Świecie nad Osą	177	13	164	133	6	12
Ogółem	**2 892**	**130**	**2 758**	**2 261**	**176**	**115**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – prawie 73% oraz przemysłu i budownictwa – ponad 21%. W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie grudziądzkim wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2015 r.

Gmina	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Transport, handel i usługi
Grudziądz	21	287	847
Gruta	29	63	286
Łasin	31	100	421
Radzyń Chełmiński	57	76	269
Rogóźno	11	48	169
Świecie nad Osą	21	46	110
Ogółem	**170**	**620**	**2 102**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia.

Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie grudziądzkim – stan na 31 grudnia 2015 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
Grudziądz	1 155	1 119	33	3	0
Gruta	378	360	18	0	0
Łasin	552	520	25	7	0
Radzyń Chełmiński	402	394	6	2	0
Rogóźno	228	217	10	1	0
Świecie nad Osą	177	165	10	2	0
Ogółem	**2 892**	**2 775**	**102**	**15**	**0**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.10.2016 r.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., około 96% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,5% całkowitej liczby firm.

2.9. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Obszar powiatu grudziądzkiego obejmują w niewielkim zakresie (południowo-zachodni kraniec w gminie Grudziądz) Parki Krajobrazowe: Nadwiślański i Chełmiński.

Na obszarze powiatu występują ponadto także obszary chronionego krajobrazu:

- Strefy Krawędziowej Doliny Wisły (gm. Radzyń Chełmiński, Grudziądz, Gruta i Rogóźno);
- Doliny Osy i Gardęgi (gm. Łasin, Grudziądz, Rogóźno, Świecie nad Osą i Gruta);
- Sadliński (gm. Grudziądz i Rógóźno).
- Do obszarów objętych ochroną przyrody w powiecie grudziądzkim należą ponadto rezerwaty przyrody:
- Jamy (rezerwat leśny, gm. Rogóźno, pow. 106,2 ha);
- Rogóźno Zamek (rezerwat leśny, gm. Rogóźno, pow. 71,93 ha);
- Dolina Osy (rezerwat krajobrazowy, gm. Łasin, Rogóźno i Gruta, pow. 665,12 ha).

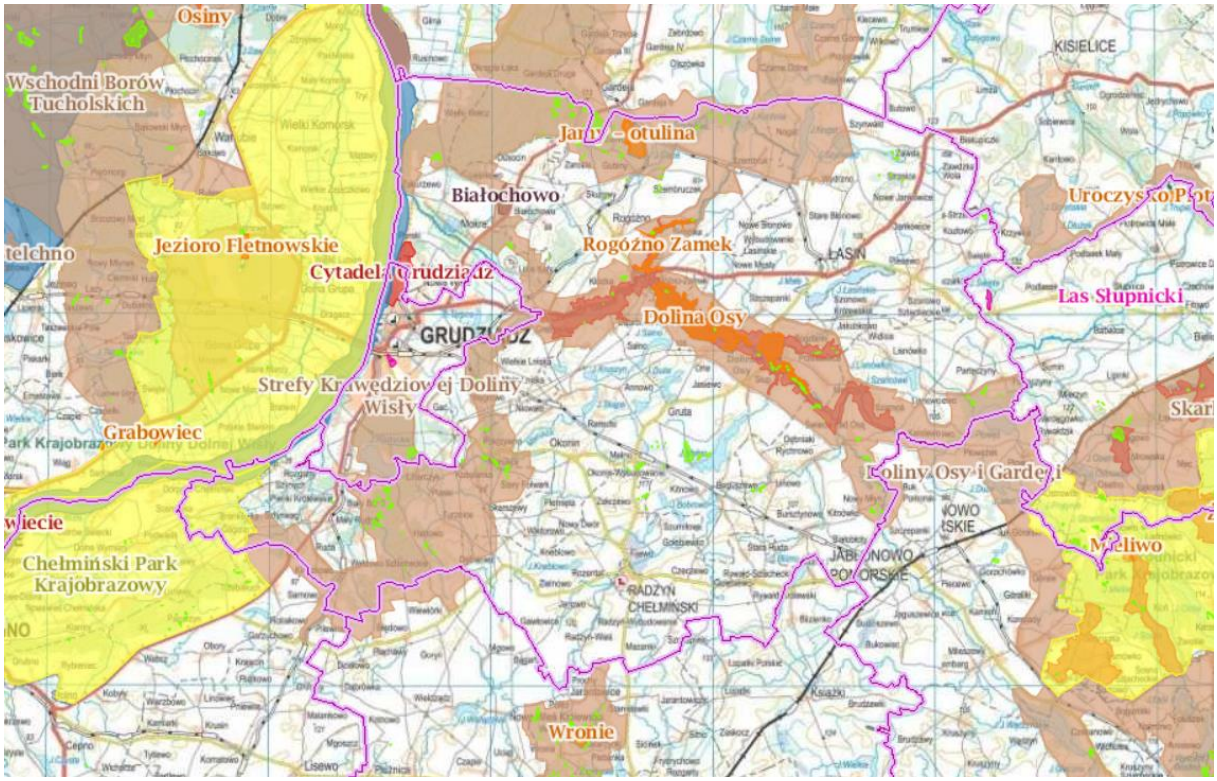
Na obszarze objętym planem występują również liczne pomniki przyrody oraz znajdują się cztery obszary sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 12.

Tab. 12. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie grudziądzkim

Lp.	Kod	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
1	PLH040014	Cytadela Grudziądz	Grudziądz	222,81
2	PLB040003	Dolina Dolnej Wisły	Grudziądz	33 559,04
3	PLH940033	Dolina Osy	Świecie nad Osą, Gruta, Rogóźno, Grudziądz, Łasin	2 183,69
4	PLH220033	Dolna Wisła	Grudziądz	10 374,19

Źródło:*natura2000.gdos.gov.pl*, dostęp: 31.10.2016 r.

Mapę obszarów chronionych w powiecie grudziądzkim przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 31.10.2016 r.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. W województwie wyróżnia się cztery strefy,

w ramach których prowadzona jest ocena stanu środowiska. Powiat grudziądzki zalicza się w województwie do strefy kujawsko-pomorskiej (pozostałe obejmują aglomerację bydgoską, miasto Toruń i miasto Włocławek).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy kujawsko-pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz bezo(α)pirenu – strefę zaliczono do klasy C.

Monitoring jakości wód rzek nie obejmował rzek w powiecie grudziądzkim. Badano stan wód w jeziorach. W 2014 r. jeziora Nogat i Mełno zostały zakwalifikowane pod względem stanu i potencjału ekologicznego jako umiarkowane, a w 2013 r. jezioro Łasińskie – jako słabe. W 2011 r. badano jezioro Święte – klasyfikacja elementów biologicznych i ocena stanu ekologicznego wypadła jako zła.

WIOŚ w Bydgoszczy prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2014 r. w województwie kujawsko-pomorskim wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

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

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 14 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Grudziądzkiego nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.10. Źródła ruchu

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

- realizowane w granicach jednej gminy;

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

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

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

Po wejściu w życie od 1 stycznia 2016 r. modyfikacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, możliwe jest również zorganizowanie przewozów jako gminno-powiatowych – przez związek gmin (gminy) i powiatu (powiatów).

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

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

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

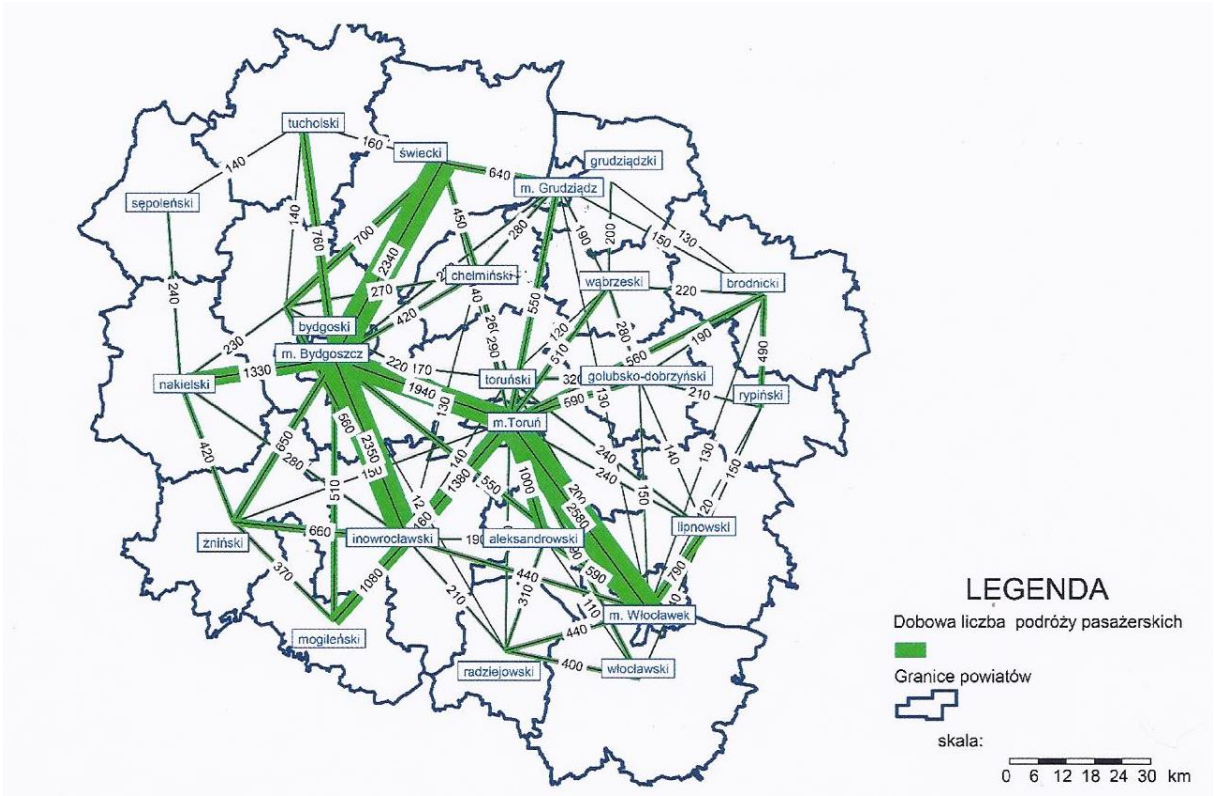
Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w powiecie grudziądzkim realizowany głównie jest drogami krajowymi oraz drogami wojewódzkimi. Ruch tranzytowy odbywa się także liniami kolejowymi. Największe natężenie

tego ruchu występuje na ciągach komunikacyjnych: Grudziądz – Toruń, Grudziądz – Bydgoszcz i w relacjach dalszych, m.in. do Poznania i Gdańska, a także Malborka, czy Iławy.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu grudziądzkiego koncentruje się na ciągach głównych dróg krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Grudziądza i Torunia. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także sąsiednie powiaty. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu, ma także pasażerski transport kolejowy. Więźbę ruchu w podróżach ponadpowiatowych w województwie kujawsko-pomorskim przedstawiono na rysunku 9.

Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w dwóch kierunkach – do Grudziądza oraz do sąsiednich gmin (głównie do Łasina). W mniejszym stopniu podróże odbywane są do pobliskich ośrodków miejskich, takich jak: Świecie, Chełmno, Chełmża, Wąbrzeźno, Brodnica, Iława, czy Kwidzyn. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc nauki oraz pracy.

Placówki oświatowe ponadgimnazjalne i zakłady pracy są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin objętych planem. W ruchu wewnętrznym w gminach bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. Największe placówki oświatowe w powiecie grudziądzkim zlokalizowane są w mieście Łasin.



Rys. 9. Więźba podróży międzypowiatowych publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego

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

Wśród ważniejszych obiektów i urzędów, stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym, większość zlokalizowana jest poza powiatem – w mieście Grudziądzu. Spośród tych, które znajdują się na terenie powiatu, należy wymienić:

- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Kazimierza Jagiellończyka w Łasinie, ul. Odrodzenia Polski 3;
- Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza w Białochowie, Białochowo 91, Rogóźno;
- Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza w Wydrznie, Wydrzno 13, Łasin;

Przewiduje się zmianę w lokalizacji placówek opiekuńczo-wychowawczych, ale zmiany te nie będą miały istotnego wpływu na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym.

2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

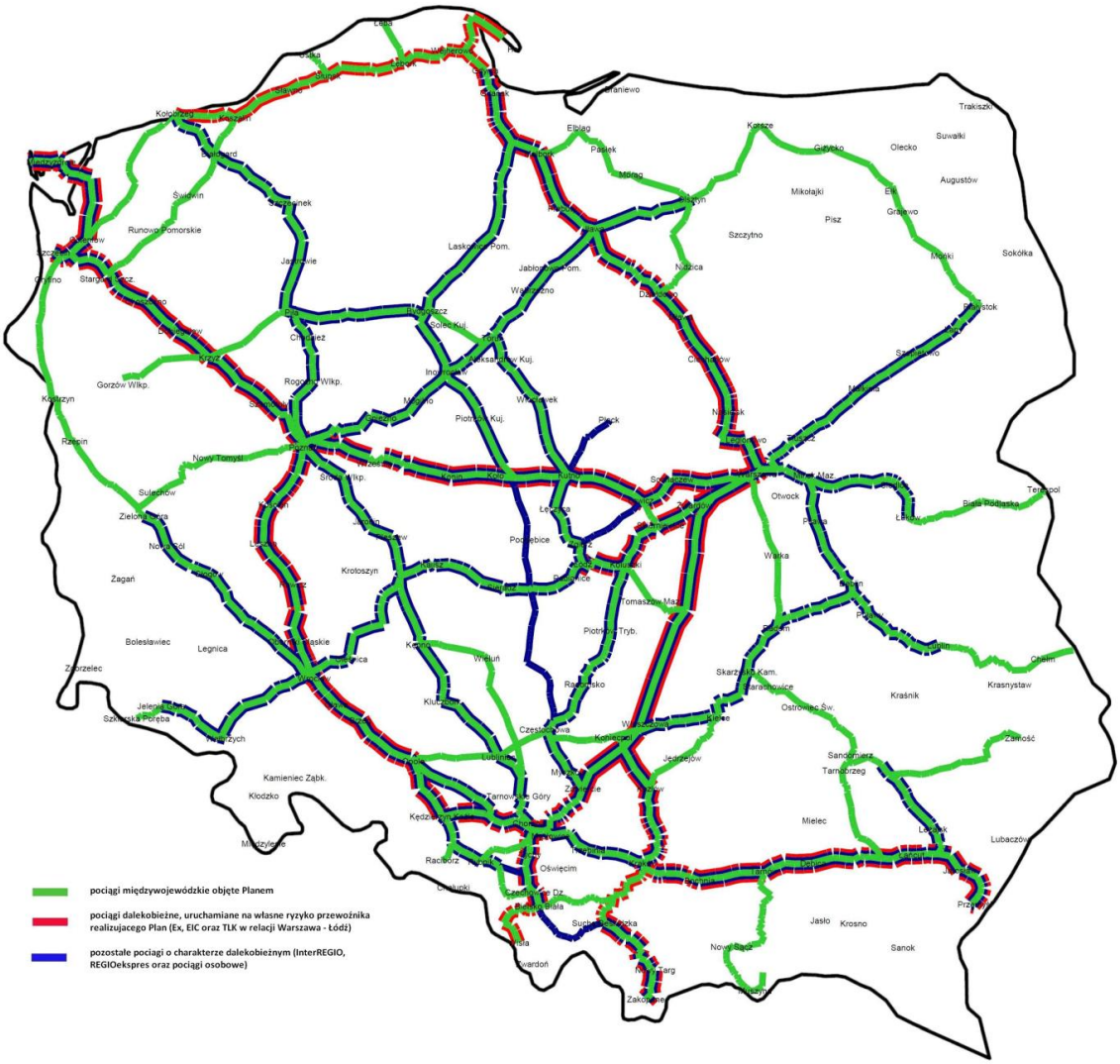
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym";
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego", zwany dalej planem wojewódzkim.

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

W planie krajowym nie ujęto żadnych połączeń kolejowych prowadzących przez obszar powiatu (por. rys. 10). Wskazano jedynie, że połączenia Grudziądz – Toruń i Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie są liniami uzupełniającymi, tworzącymi sieć skomunikowań. Żadna stacja na terenie powiatu nie została uznana za punkt handlowy, który byłby objęty skomunikowaniami. Najbliższe taka stacja to Laskowice Pomorskie, Jabłonowo Pomorskie i Toruń.

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

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



Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

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

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

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;

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

W planie przyjęto, że dla usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględniać wymienione w planie relacje.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, przyjęty przez Sejmik Województwa, określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

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

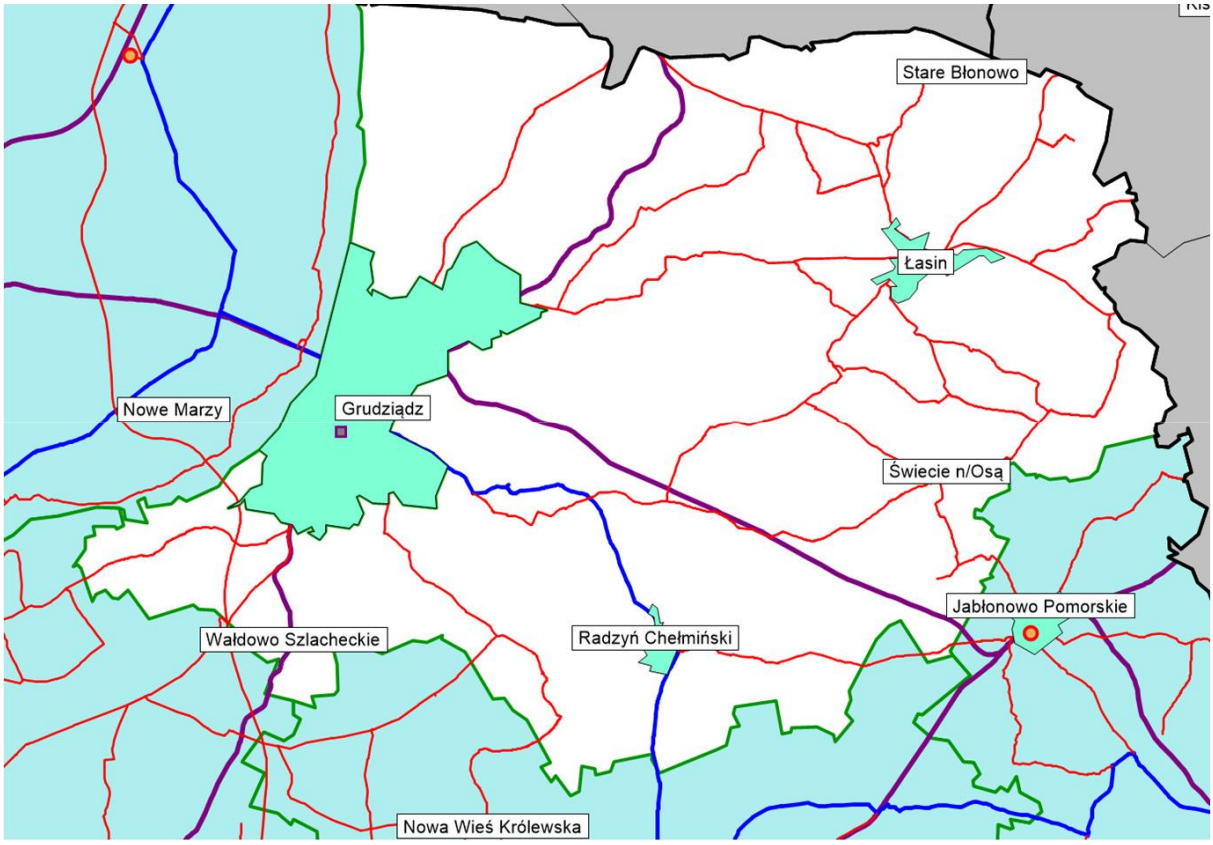
Przedstawione w planie transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego linie kolejowe są strategiczne, podstawowe i uzupełniające, a autobusowe – tylko podstawowe i uzupełniające.

Zaplanowano:

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

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

Na rysunku 11 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze powiatu grudziądzkiego. Kolorem fioletowym zaznaczono trasy linii kolejowych, niebieskim – trasy linii autobusowych, a czerwonym – możliwe korytarze powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich, zapewniające skomunikowanie z przewozami wojewódzkimi.



Rys. 11. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie grudziądzkim

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, s. 80.

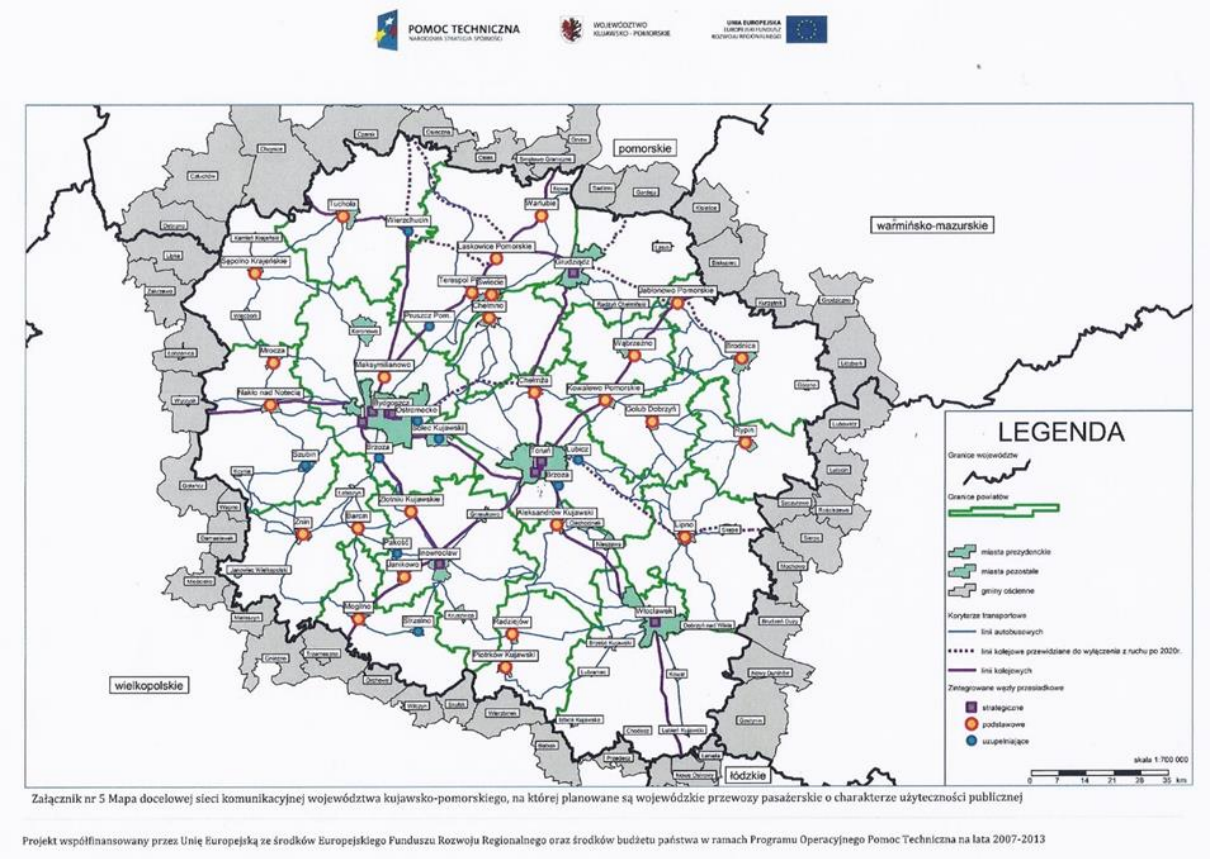
W powiecie grudziądzkim zaplanowano 3 linie w połączeniach kolejowych i 1 linię w połączeniach autobusowych. Jako podstawową linię kolejową zaplanowano linię nr 16 relacji Toruń Główny – Grudziądz przez Wałdowo Szlacheckie z zalecaną liczbą 18 kursów na dobę.

Za uzupełniające trasy kolejowe uznano linie:

- nr 52: Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Brodnica przez Mełno, zalecana liczba kursów – 14 na dobę;
- nr 53: Grudziądz – granica województwa (Gardeja) przez Rogóźno Pomorskie, zalecana liczba kursów – 10 na dobę.

Wśród linii autobusowych obejmujących powiat grudziądzki zaplanowano tylko jedną linię podstawową: nr 109 relacji Grudziądz – Wąbrzeźno przez Radzyń Chełmiński z zalecaną liczbą 24 kursów na dobę.

Na rysunku 12 przedstawiono sieć komunikacyjną, na której planowana jest realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.



Rys. 12. Mapa docelowej sieci komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, na której planowane są wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej

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

W planie wojewódzkim przyjęto, że powiązania pomiędzy wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi oraz międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przewozami pasażerskimi, następować będą w zintegrowanych węzłach przesiadkowych – 11 strategicznych, 26 podstawowych i 10 uzupełniających. Na obszarze powiatu grudziądzkiego nie wyznaczono żadnego węzła przesiadkowego. Najbliższy zlokalizowany jest w Grudziądzu (strategiczny o znaczeniu krajowym i wojewódzkim). Ma on integrować różne systemy transportowe: kolejowy, autobusowy, tramwajowy, rowerowy oraz indywidualny samochodowy.

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

W planie ustalono minimalne standardy wyposażenia przystanków i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz taboru wykorzystywanego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W planie przewiduje się wprowadzenie docelowo zintegrowanego biletu wojewódzkiego, w pierwszej kolejności

na liniach BiT City – w ramach aglomeracji bydgosko-toruńskiej. W pierwszej fazie system ten objąłby bilety okresowe.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności, plan transportowy dla powiatu, musi uwzględnić postanowienia planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi transportu publicznego, wyróżnia się popyt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Badania obejmujące tylko osobowe przewozy kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim wykazały, że niemal 46% podróżujących to osoby pracujące, 28% – studenci, a 14% – uczniowie. Zwraca uwagę znaczny udział osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, stanowiący 4% wszystkich podróżnych. W przewozach autobusowych struktura pasażerów w przewozach wojewódzkich była nieznacznie inna – 32% to osoby pracujące, 39% – uczniowie i 14% – studenci.

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

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

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

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów,

zachęcą przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w powiecie grudziądzkim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

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

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

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe. Jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji zbiorowej ponadgminnej realizowanej w granicach powiatu grudziądzkiego zalicza się zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń), przy dogodnych dla mieszkańców godzinach kursowania (obejmujących możliwie szeroki zakres godzinowy).

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

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

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę powiatu, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów. Jak wynika z badań przeprowadzonych w województwie kujawsko-pomorskim w związku z opracowywaniem planu transportowego, podział zadań odbiega od oczekiwanego, gdyż aż 82% podróży odbywano samochodami osobowymi.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w powiecie grudziądzkim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – spadek liczby mieszkańców powiatu (o około 2% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują niższy spadek mieszkańców terenów wiejskich w stosunku do mieszkańców miast w powiecie i jednocześnie znaczny spadek mieszkańców Grudziądza (o blisko 7%). Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i z miast na terenie powiatu oraz – przede wszystkim – do i z Grudziądza.

Liczba osób uczących się spadnie – o blisko 9%. Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o ponad 11%, a w gminach wiejskich nieco mniej – o prawie 4%, skutkując w całym powiecie spadkiem o 4,7%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie aż o 53,1%. Osoby te charakteryzują się najniższą ruchliwością komunikacyjną.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miast Łasin i Radzyń Chełmiński na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatu – na poziomie 1,8, w tabeli 13 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 r. i 2025 r.

Tab. 13. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Gminy wiejskie		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	3,74	3,66	22,74	22,55	**26,48**	**26,21**
– w tym poza gminę	2,62	2,56	15,92	15,79	**18,54**	**18,35**
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu i miasta Grudziądza	2,36	2,30	14,33	14,21	**16,68**	**16,51**
– **w tym komunikacją autobusową** (bez kom. miejskiej)	**0,18**	**0,17**	**1,07**	**1,07**	**1,25**	**1,24**

Źródło: opracowanie własne.

Założono, że 70% wszystkich podróży odbywać się będzie poza granice gmin. W szacunkach przyjęto, że 80% wszystkich podróży ponadgminnych odbywać się będzie w granicach powiatu

grudziądzkiego lub do miasta Grudziądza. Założono również, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 10% podróży poza powiat grudziądzki (będą to dojazdy do miejsc przesiadkowych). Założono także, że udział komunikacji autobusowej w podróżach na obszarze powiatu wyniesie 15% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe podróże realizowane będą samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, pieszo, itp.) i jednocześnie połowa tych podróży realizowana będzie komunikacją miejską (która obsługuje mniejszy obszar niż powiatowa, ale są to rejony gęściej zaludnione i realizowana jest większa liczba kursów).

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

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej. Ewentualne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu grudziądzkiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało silnym ograniczaniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w powiecie grudziądzkim – w wymiarze nie mniejszym niż o dalsze 15% w okresie planistycznym w stosunku do stanu obecnego.

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

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

3.3. Prognoza podaży

Ze względu na specyfikę powiatu grudziądzkiego, będącego powiatem ziemskim otaczającym miasto Grudziądz (na prawach powiatu), większość podróży odbywa się połączeniami o charakterze ponadpowiatowym (wojewódzkim). Starosta Grudziądzki wydał tylko jedno zezwolenie na przewozy regularne.

W tabelach 14 i 15 przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie powiatu grudziądzkiego, będących przewozami powiatowymi lub gminnymi.

Sieć połączeń obejmuje także linie łączące obszar powiatu z Grudziądzem. W dotychczasowym stanie prawnym zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydaje Prezydent Miasta Grudziądza. Od 2018 r. linie te stanowić będą jednak formalnie wojewódzkie przewozy pasażerskie – przedstawiono je w tabeli 16.

W tabelach 14-16, w celu zachowania wymaganej czytelności treści, zastosowano skrócone nazwy poszczególnych przewoźników. Pełne nazwy i dane adresowe przewoźników są następujące:

- **Arriva Toruń** – Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń;
- **J. Kruca** – Transport Osobowy Jarosław Kruca, Gruta 262, 86-330 Mełno;
- **J. Świątkowski** – Przewozy Autobusowe Grudziądz Jan Świątkowski, ul. Śniadeckich 36/66, 86-300 Grudziądz;
- **M. Szewa** – Usługi Przewozowa Michał Szewa, ul. Konopnickiej 17b, 86-300 Grudziądz;
- **Merc-Bus** – Usługi Transportowe „Merc-Bus” Andrzej Zarzeczny, Osieczek 19, 87-222 Książki;
- **PKS Grudziądz** – PKS Grudziądz sp. z o.o., ul. Rapackiego 33, 86-300 Grudziądz;
- **Sprint-Bus** – „Sprint-Bus” Usługi Przewozowe Tomasz Jaroński, Droga Łowicka 6, 86-300 Grudziądz;
- **Tomkas** – „TOMKAS" T. Schwertfeger sp.j., ul. Kopernika 10, 87-330 Jabłonowo Pomorskie;
- **Trakt** – Mariusz Błażejewicz Firma Przewozowa „Trakt”, ul. Dworcowa 31, 86-320 Łasin.

Tab. 14. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Grudziądzkiego – stan na 31 października 2016 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
25037	Białochowo – Leśniewo – Dusocin – Zarośle – Skurgwy – Zarośle – Dusocin	PKS Grudziądz	5	-

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 15. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatu grudziądzkiego – stan na 31 października 2016 r.

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
24	ŁASIN: Łasin – Bogdanki – Jakubkowo – Bogdanki – Przesławice – Szczepanki – Nowe Mosty – Łasin – Nowe Błonowo – Nogat – Wydrzno – Stare Błonowo – Łasin – Nowe Mosty – Łasin	Trakt	13	-
25	ŁASIN: Łasin – Wydrzno – Gordanowo – Szynwałd – Jankowice – Nowe Jankowice – Huta Strzelce – Zawdzka Wola – Zawda – Nowe Jankowice – Święte – Plesewo – Goczałki – Szonowo – Jankowice – Łasin – Szonowo – Jakubkowo – Goczałki – Plesewo – Święte – Kozłowo – Plesewo – Jankowice	Trakt	13	-
25005	ROGÓŹNO: Gubiny – Skurgwy – Zarośle – Skurgwy – Białochowo – Skurgwy – Rogóźno – Szembruk – Budy – Szembruczek – Sobótka – Szembruczek – Budy – Szembruk – Szembruczek	PKS Grudziądz	16	-
25036	GRUDZIĄDZ: Rozgarty – Szynych – Sosnówka – Szynych – Pieńki Królewskie – Ruda – Gogolin – Ruda – Małe Lniska – Wielkie Lniska – Gać – Węgrowo – Marusza – Kobylanka – Piaski – Kobylanka – Marusza – Stary Folwark – Skarszewy – Turznice – Piaski-Linarczyk – Piaski	PKS Grudziądz	6	-
25072	GRUDZIĄDZ: Wielki Wełcz – Leśniewo – Zakurzewo – Mokre – Lisie Kąty – Świerkocin – Parski – Nowa Wieś – Świerkocin – Mokre – Dusocin	PKS Grudziądz	5	-
-	GRUTA: Gruta – Annowo – Nicwałd – Annowo – Ramótki – Małe Lniska – Nicwałd – Pokrzywno – Gruta	J. Kruca	2	-
-	GRUTA: Gruta – Dąbrówka Królewska – Salno – Gruta	J. Kruca	1	-
-	GRUTA: Gruta – Mełno – Boguszewo – Gołębiewko – Mełno – Gruta – Okonin – Plemięta – Wiktorowo – Plemięta – Okonin – Mełno	J. Kruca	2	-
-	ŚWIECIE N/OSĄ: Świecie nad Osą – Nowy Młyn – Kitnówko – Białobłoty – Bursztynowo – Kitnówko – Świecie nad Osą – Dębniaki – Linowo – Rychowo – Świecie nad Osą – Szarnoś – Lisnówko – Mędrzyce – Widlice – Lisnowo – Świecie nad Osą	Trakt	9	-
-	ŚWIECIE N/OSĄ: Lisnowo – Szarnoś – Lisnówko – Mędrzyce – Widlice – Lisnówko – Partęczyny – Świecie nad Osą – Karolewo – Lisnowo	Trakt	6	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 16. Linie komunikacyjne w powiecie grudziądzkim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Grudziądza – stan na 31 października 2016 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
02	Grudziądz – Kłódka – Rogóźno – Nowe Mosty – Szczepanki – Łasin – Ludwichowo – Plesewo – Goczałki – Partęczyny – Lisnowo – Karolewo – Świecie nad Osą	Tomkas	31	8	-
04	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Okonin – Mełno – Gruta – Mełno – Boguszewo – Linowo – Rychnowo – Świecie nad Osą	Tomkas	8	-	-
55	Grudziądz – Świerkocin – Mokre – Białochowo – Skurgwy – Gubiny	M. Szewa	20	-	-
25016	Grudziądz – Sarniak – Linarczyk – Piaski – Turznice – Dębieniec – Wiewiórki – Mgowo – Wiewiórki – Dębieniec – Zielnowo – Rozental – Radzyń Chełmiński	PKS Grudziądz	1	-	-
25042	Grudziądz – Mały Rudnik – Szynych – Sosnówka	PKS Grudziądz	1	-	-
25071	Grudziądz – Owczarki – Kłódka – Łysakowo – Rogóźno – Skurgwy – Gubiny – Szembruczek – Szembruk – Wydrzno – Stare Błonowo – Łasin	PKS Grudziądz	2	-	-
25073	Zakurzewo – Mokre – Lisie Kąty – Świerkocin – Parski – Nowa Wieś – Grudziądz – Świerkocin – Mokre	PKS Grudziądz	3	-	-
25111	Grudziądz – Marusza – Stary Folwark – Okonin – Plemięta – Wiktorowo – Plemięta – Okonin – Mełno – Gruta – Jasiewo – Słup – Jasiewo – Gruta – Mełno – Zakrzewo – Szumiłowo – Radzyń Chełmiński	PKS Grudziądz	2	-	-
25112	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Okonin – Zakrzewo – Szumiłowo – Zakrzewo – Mełno – Gruta – Jasiewo – Słup – Szczepanki – Wielkie Szczepanki – Łasin	PKS Grudziądz	11	1	1
PA-116	Grudziądz – Nowa Wieś – Parski	J. Świątkowski	25	13	10
-	Grudziądz – Biały Bór – Wałdowo – Ruda – Mały Rudnik	Sprint-Bus	14	-	-
-	Grudziądz – Wielkie Lniska – Małe Lniska – Nicwałd – Annowo – Salno	Merc-Bus	14	6	-
-	Grudziądz – Kłódka – Rogóźno – Nowe Mosty – Szczepanki – Łasin – Plesewo – Święte – Zawdzka Wola – Zawda – Strzelce – Jankowice *(kursuje od 25 listopada 2016 r.)*	Trakt	8	-	-

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Oprócz linii wymienionych w tabeli 16 obszar powiatu grudziądzkiego z miastem Grudziądzem łączą także linie komunikacji miejskiej. Funkcjonują one na podstawie porozumień międzygminnych zawartych między miastem Grudziądzem, a gminami Grudziądz, Rogóźno i Radzyń Chełmiński. Linie

te obsługiwane są przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Grudziądzu i ARRIVA Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu, a ich organizatorem jest Wydział Transport Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.

Są to linie:

- 3: Grudziądz, Rydygiera / Szpital – Kłódka / Wieś,
- 4: Grudziądz, Rządz – Wielkie Lniska,
- 5: Grudziądz, Pętla „Tarpno" – Białochowo oraz Mokre / Białochówko,
- 6: Grudziądz, Pętla „Tarpno" – Wielki Wełcz oraz Mokre / Białochówko,
- 7: Grudziądz, Pętla „Tarpno" – Rogóźno / Urząd Gminy,
- 9: Grudziądz, Al. 23 Stycznia – Mały Rudnik,
- 10: Grudziądz, Al. 23 Stycznia – Biały Bór II oraz Wałdowo I,
- 11: Grudziądz, Al. 23 Stycznia – Piaski,
- 13: Grudziądz, 18 Pułku Ułanów Pomorskich – Węgrowo,
- 16: Grudziądz, Pętla „Tarpno" – Parski,
- 20: Grudziądz, Al. 23 Stycznia – Mały Rudnik,
- 23: Grudziądz, Al. 23 Stycznia – Zielnowo.

Oprócz linii powiatowych, gminnych i tych łączących powiat grodzki z powiatem ziemskim, przez obszar powiatu grudziądzkiego przebiegają trasy linii wojewódzkich, które łączą miasto Grudziądz lub miejscowości powiatu grudziądzkiego z sąsiednimi powiatami, a nawet województwami. Na odcinku zawierającym się w granicach powiatu linie te często pełnią funkcję przewozów powiatowych. Zezwolenia na obsługę tych linii wydał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a ich wykaz przedstawiony został w tabeli 17.

Tab. 17. Linie komunikacyjne w powiecie grudziądzkim na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego – stan na 31 października 2016 r.

Nr linii	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
24331	Grudziądz – Ruda – Klęczkowo – Trzebieluch – Paparzyn – Wabcz – Stolno – Grubno – Chełmno	Arriva Toruń	11	6	3
24332	Grudziądz – Mały Rudnik – Szynych – Sosnówka – Podwiesk – Dolne Wymiary – Kolno – Górne Wymiary – Nowe Dobra – Chełmno	Arriva Toruń	2	2	1
24335	Grudziądz – Mały Rudnik – Szynych – Sosnówka – Podwiesk – Dorposz Chełmiński – Łęg – Kolno – Górne Wymiary – Nowe Dobra – Chełmno	Arriva Toruń	1	-	-
25011	Radzyń Chełmiński – Mazanki – Jarantowice – Katarzynki – Wronie – Katarzynki – Plebanka – Wąbrzeźno	PKS Grudziądz	6	6	6
25118	Grudziądz – Ruda – Klęczkowo – Trzebieluch – Paparzyn – Wabcz – Kobyły – Stolno – Grubno – Chełmno	PKS Grudziądz	9	1	1
25125	Grudziądz – Mały Rudnik – Szynych – Sosnówka – Podwiesk – Dolne Wymiary – Kolno – Górne Wymiary – Nowe Dobra – Grubno – Chełmno	PKS Grudziądz	3	1	1
25126	Grudziądz – Linarczyk – Piaski – Turznice – Dębieniec – Zielnowo – Rozental – Radzyń Chełmiński – Mazanki – Jarantowice – Plebanka – Wąbrzeźno	PKS Grudziądz	1	1	-
25143	Grudziądz – Linarczyk – Piaski – Turznice – Dębieniec – Wiewiórki – Goryń – Błędowo – Goryń – Wiewiórki – Mgowo – Nowa Wieś Królewska – Uciąż – Trzcianek – Łabędź – Wąbrzeźno	PKS Grudziądz	4	-	2
25186	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Okonin – Nowy Dwór – Fijewo – Radzyń Chełmiński – Mazanki – Jarantowice – Plebanka – Wąbrzeźno – Wałycz – Niedźwiedź – Dębowa Łąka – Fryzanowo – Grabówiec – Kawki – Nieżywięć – Kawki – Pląchoty – Wymokłe – Małki – Niewierz – Budy – Szabda – Brodnica	PKS Grudziądz	4	-	-
25193	Grudziądz – Radzyń Chełmiński – Rywałd – Jabłonowo – Brodnica – Rypin – Sierpc – Drobin – Płońsk – Warszawa *(linia pośpieszna)*	PKS Grudziądz	2	2	2
25194	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Okonin – Radzyń Chełmiński – Wąbrzeźno – Lipnica – Podzamek Golubski – Golub-Dobrzyń – Rypin – Sierpc – Drobin – Płońsk – Warszawa *(linia pośpieszna)*	PKS Grudziądz	2	2	2

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Łącznie, na obszarze powiatu realizowanych jest 263 kursy w dni powszednie nauki szkolnej, 171 kursów w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej, 49 kursów w soboty i tylko 29 kursów w niedziele i święta (bez wliczania komunikacji miejskiej).

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje więc w odniesieniu do połączeń ośrodków gminnych na terenie powiatu, a także dla zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym pomiędzy mniejszymi miejscowościami, które nie są położone przy trasach przelotowych. Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu zapewnienia możliwości dojazdu dzieci i młodzieży do szkół. Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez powiat konieczna jest współpraca powiatu z gminami, przez które trasy te mają prowadzić, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w powiecie grudziądzkim, to:

- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji komercyjnej;
- sieć komunikacji miejskiej Grudziądza oraz linie uzupełniające organizowane przez gminy (w tym dowozy dzieci do szkół).

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim są umowy o świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób, zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowym realizującymi przewozy osób na obszarze powiatu są: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Warszawa oraz Arriva RP Sp. z o.o. W tabeli 18 przedstawiono liczbę pociągów na liniach kolejowych obejmujących powiat grudziądzki.

Najwięcej pociągów obsługuje trasę z Grudziądza do Torunia oraz do Brodnicy, najmniej zaś – linię do Malborka. Wszystkie wymienione połączenia kolejowe zapewniają skomunikowanie miejscowości na terenie powiatu zlokalizowanych w pobliżu linii kolejnych z miastem Grudziądzem, a także umożliwiają podróż wewnątrz powiatu – na niewielkie odległości.

Liczba pasażerów podróżujących pociągami regionalnymi od wielu lat systematycznie spada, co powoduje spadek rentowności poszczególnych linii i ciągłe zwiększanie dopłat ze strony organizatora przewozów – Urzędu Marszałkowskiego. Stopień wykorzystania zdolności przewozowej w przewozach na terenie województwa wynosi poniżej 20%.

Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w powiecie grudziądzkim – stan na 31 października 2016 r.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie grudziądzkim	Nr linii	Kierunek	Liczba odjazdów	
			w dni powszednie	w soboty /w niedziele
Rogóźno Pomorskie	207	Gdynia Główna	1	1
		Grudziądz	4	5
		Malbork	3	4
Wałdowo Szlacheckie	207	Grudziądz	12	11/8
		Toruń Wschodni	1	0
		Toruń Główny	11	8
		Brodnica	3	2
		Bydgoszcz Główna	2	1
		Laskowice Pomorskie	2	1
Nicwałd, Mełno, Boguszewo, Linowo, Bursztynowo	208	Toruń Główny	3	1
		Brodnica	8	8
		Grudziądz	3	3
		Bydgoszcz Główna	1	1
		Laskowice Pomorskie	2	3

Źródło: www.rozklad-pkp.pl, dostęp: 31.10.2016 r.

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze powiatu linii autobusowych ma charakter przewozów wojewódzkich, a funkcję przewozów powiatowych wypełnia na krótkich odcinkach – pomiędzy miejscowościami w granicach powiatu. Ich podstawowym zadaniem jest umożliwienie dojazdu do Grudziądza. Pozostałe połączenia mają charakter uzupełniający i służą głównie dowożeniu dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych miejscowościach powiatu.

Na obszarze powiatu nie ma przystanków spełniających kryteria węzłów przesiadkowych. Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności transport indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić przystanki autobusowe w większych miejscowościach i wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna.

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

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien zapewniać również dojazd do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości leżących pomiędzy ośrodkiem gminnym a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. W przypadku powiatu grudziądzkiego sytuacja w tym zakresie jest specyficzna z uwagi na fakt, iż siedziba powiatu zlokalizowana jest poza jego obszarem. Ponadto, miasto Grudziądz jest głównym celem podróży w przewozach z terenu powiatu. Linie do Grudziądza stanowią jednak wojewódzkie przewozy pasażerskie, gdyż miasto Grudziądz stanowi odrębny powiat. Przewozy tylko na obszarze powiatu grudziądzkiego stanowią więc jedynie uzupełnienie sieci przewozów wojewódzkich. Stąd też wynika konieczność zorganizowania przewozów o charakterze powiatowym wspólnie z powiatem grodzkim – miastem Grudziądzem. W tym celu konieczne jest zawarcie porozumienia między powiatem grudziądzkim i miastem Grudziądzkim jako powiatem grodzkim.

Potrzeba uruchomienia na obszarze powiatu grudziądzkiego powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest koniecznością uzupełnienia sieci połączeń międzywojewódzkich, wojewódzkich i komercyjnych (w tym kolejowych) o kursy umożliwiające skomunikowanie niektórych miejscowości, a także ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych i występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz istniejące i perspektywicznie funkcjonujące połączenia o charakterze komercyjnym.

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

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych gmin. Uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku

niezrealizowania zamiarów samorządu województwa oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Począwszy od 1 stycznia 2018 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej, a tym samym ujemne skutki dla środowiska.

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

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

Biorąc pod uwagę istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze powiatowym (wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatu grudziądzkiego i miasta Grudziądza jako powiatu grodzkiego – z którym zawarte zostanie porozumienie), przyszła siatka połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabeli 19.

Każde uruchomienie połączenia zaplanowanego w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz powinno być poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami.

Linie uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich powinny zapewniać realizację zgłaszanych potrzeb pasażerów. Komunikacja uruchamiana przez Starostę powinna być skoordynowana z komunikacją gminną, w tym miejską (organizowaną przez miasto Grudziądz), umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

Tab. 19. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie grudziądzkim

Nr	Odcinek sieci (relacja linii)
101	Grudziądz – Pieńki Królewskie – Szynych – Sosnówka
102	Grudziądz – Linarczyk – Piaski – Turznice – Dębieniec – Zielnowo – Rozental – Radzyń Chełmiński
103	Grudziądz – Marusza – Stary Folwark – Okonin – Plemięta – Wiktorowo – Plemięta – Okonin – Mełno – Zakrzewo – Szumiłowo – Radzyń Chełmiński
104	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Okonin – Nowy Dwór – Fijewo – Radzyń Chełmiński
105	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Okonin – Mełno – Boguszewo – Linowo – Rychnowo – Świecie nad Osą – Mędrzyce – Bogdanki – Łasin
106	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Okonin – Mełno – Gruta – Jasiewo – Słup – Szczepanki – Łasin
107	Grudziądz – Marusza – Pokrzywno – Nicwałd – Annowo – Salno – Dąbrówka Królewska – Salno – Orle – Słup – Świecie nad Osą – Karolewo – Lisnowo – Partęczyny – Goczałki – Szonowo Szlacheckie – Łasin
108	Grudziądz – Kłódka – Łysakowo – Rogóźno – Skurgwy – Gubiny – Szembruczek – Szembruk – Wydrzno – Stare Błonowo – Łasin
109	Grudziądz – Świerkocin – Mokre – Białochowo – Skurgwy – Ludwichowo – Gubiny – Rogóźno – Gardęga – Rogóźno-Zamek – Nowe Mosty – Szczepanki – Łasin
110	Grudziądz – Kłódka – Rogóźno – Gardęga – Rogóźno-Zamek – Nowe Mosty – Małe Szczepanki – Łasin – Plesewo – Święte – Zawdzka Wola – Zawda – Strzelce – Nowe Jankowice – Jankowice – Szynwałd
111	Grudziądz – Nowa Wieś – Parski
112	Grudziądz – Biały Bór – Wałdowo Szlacheckie – Ruda – Sztynwag – Mały Rudnik
113	Grudziądz – Świerkocin – Mokre – Dusocin
114	Grudziądz – Kobylanka – Piaski
115	Grudziądz – Gać – Węgrowo
116	Grudziądz – Świerkocin – Mokre – Zakurzewo – Wielki Wełcz
117	Grudziądz – Wielkie Lniska
118	Grudziądz – Marusza – Skarszewy – Wiktorowo – Plemięta – Okonin
119	Radzyń Chełmiński – Czeczewo – Gołębiewo – Rywałd – Blizno – Jabłonowo Pomorskie
121	Grudziądz – Rozgarty – Sosnówka – Pieńki Królewskie – Ruda – Gogolin – Ruda

Nr	Odcinek sieci (relacja linii)
122	Małe Lniska – Wielkie Lniska – Gać – Grudziądz – Kobylanka – Piaski – Turznice-Brzeziny – Turznice – Piaski
123	Grudziądz – Marusza – Stary Folwark – Skarszewy – Piaski
124	Białochowo – Leśniewo – Dusocin – Zarośle – Skurgwy – Zarośle – Dusocin – Mokre – Wielki Wełcz – Rusinowo – Mokre
125	Rusinowo – Wielki Wełcz – Leśniewo – Zakurzewo – Mokre – Lisie Kąty – Świerkocin – Parski – Nowa Wieś – Świerkocin – Mokre

Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę potrzeby przewozowe powiatu grudziądzkiego w zakresie zapewnienia obsługi komunikacyjnej dla niektórych miejscowości usytuowanych przy granicy powiatu, a także realizacji połączeń z sąsiednimi ośrodkami miejskimi i powiatowymi (jako uzupełnienie sieci wojewódzkich przewozów pasażerskich), rekomenduje się także uruchomienie linii określonych w tabeli 20 w porozumieniu z odpowiednimi (wskazanymi) powiatami. Linie te mogą następnie funkcjonować w bezpośrednim powiązaniu z liniami wskazanymi w tabeli 19, m.in. przy zastosowaniu kursów łączonych.

Tab. 20. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie grudziądzkim – możliwe do uruchomienia po zawarciu porozumień z innymi powiatami

Nr	Powiaty	Odcinek sieci (relacja linii)
111	m. Grudziądz, grudziądzki, chełmiński	Grudziądz – Pieńki Królewskie – Szynych – Sosnówka – Podwiesk – Dolne Wymiary – Górne Wymiary – Nowe Dobra – Chełmno
112	m. Grudziądz, grudziądzki, chełmiński	Grudziądz – Pieńki Królewskie – Szynych – Sosnówka – Podwiesk – Dolne Wymiary – Górne Wymiary – Nowe Dobra – Chełmno
119	grudziądzki, wąbrzeski, brodnicki	Radzyń Chełmiński – Czeczewo – Gołębiewo – Rywałd – Blizno – Jabłonowo Pomorskie
124	grudziądzki, kwidzyński	Białochowo – Leśniewo – Dusocin – Zarośle – Skurgwy – Zarośle – Dusocin – Mokre – Wielki Wełcz – Rusinowo – Mokre
125	grudziądzki, kwidzyński	Rusinowo – Wielki Wełcz – Leśniewo – Zakurzewo – Mokre – Lisie Kąty – Świerkocin – Piaski – Nowa Wieś – Świerkocin – Mokre

Źródło: opracowanie własne.

Potrzeby transportowe gmin powiatu grudziądzkiego zostały w miarę możliwości uwzględnione w trasach linii powiatowych. Prawnie możliwe jest uruchomienie połączeń uzupełniających przez gminy samodzielnie lub we współpracy z powiatem – na podstawie umowy. Połączenia takie będą mieć charakter komplementarny wobec przewozów powiatowych.

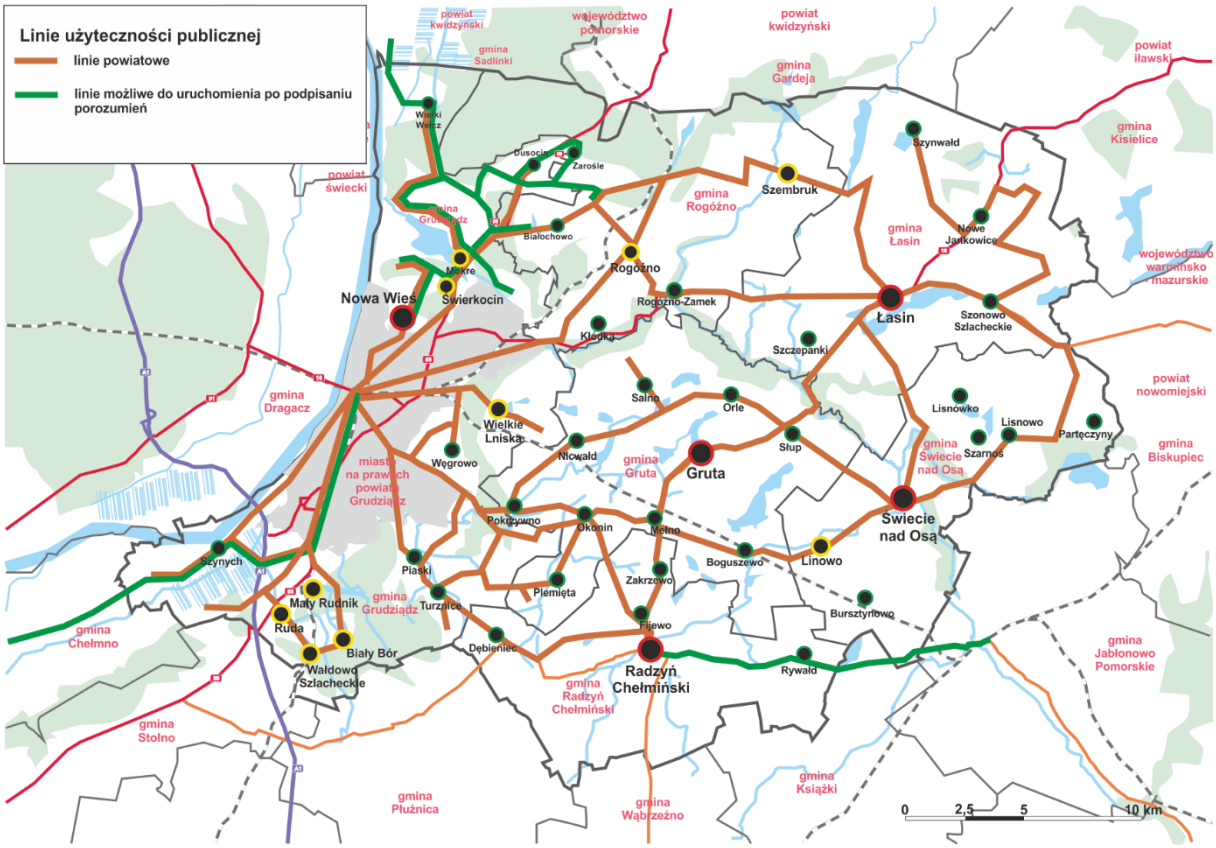
Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem wymienionych wyżej tras. Poszczególne kursy mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub łączyć kilka odcinków. W ramach jednej linii mogą być uruchamiane kursy na skróconej trasie, np. w porozumieniu z zainteresowaną gminą. Obszar na którym uruchamiane będą takie linie, to obszar powiatu grudziądzkiego oraz ewentualnie innych powiatów, z którymi zawarte zostaną odpowiednie porozumienia, w tym miasta Grudziądza.

Dla wyznaczonych linii proponuje się wprowadzenie numeracji handlowej połączeń, porządkującej kierunki i relacje. W powiecie grudziądzkim zastosowana została numeracja trzycyfrowa rozpoczynająca się od cyfry 1. Obecnie nie są konsekwentnie stosowane żadne spójne oznaczenia (za wyjątkiem grudziądzkiej komunikacji miejskiej, w której linie autobusowe ponumerowane są od 3 do 23).

Oznakowanie handlowe linii komunikacji regionalnej w Polsce (numeryczne, literowe lub hasłem promocyjnym) jest – w przeciwieństwie do większości innych krajów europejskich – dość rzadko praktykowane. Podstawową funkcją oznakowania linii jest identyfikacja usługi w świadomości konsumentów, mająca przede wszystkim na celu utrwalenie pozytywnych jej właściwości, ale także ułatwiająca dokonanie wyboru przez konsumenta najwłaściwszej dla niego usługi na rynku konkurencyjnym. Liczne doświadczenia przewoźników w zakresie oznakowywania linii komunikacji regionalnej, zarówno krajowe, jak i zagraniczne, jednoznacznie dowodzą, że konsekwentne stosowanie ułatwiającego identyfikację usługi przewozowej oznakowania liniowego zwiększa jej efektywność ekonomiczną.

Wybór sposobu oznakowania linii pozostaje wyłącznie w gestii jej organizatora, gdyż obecnie obowiązujące w Polsce regulacje prawne w zakresie wydawania zezwoleń na wykonywanie drogowych przewozów osób nie nakładają na ubiegających się o zezwolenie przewoźników obowiązku sprecyzowania oznakowania handlowego, z jakim na danej linii realizowane będą przewozy. Stosowane przez organy wydające zezwolenia i przewoźników regionalnych programy komputerowe nadają wprawdzie poszczególnym połączeniom wielocyfrowe numery linii, ale numery te mają służyć wyłącznie identyfikacji poszczególnych rekordów w bazach danych, a nie stanowić rozpoznawalne logo danego segmentu podaży usług przewozowych.

Na rysunku 13 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu grudziądzkiego. Na zaprezentowanych trasach mogą być uruchamiane linie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.



Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie grudziądzkim

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

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

W tabeli 28 przedstawiono proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu grudziądzkiego.

Tab. 21. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R*/ B&R*/ K&R	możliwość zakupu biletu
Łasin	węzeł klasy „L” (lokalny)	powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	20 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Radzyń Chełmiński	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	20 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Rogóźno	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Wałdowo Szlacheckie	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Nicwałd	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Mełno	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Boguszewo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Linowo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie
Bursztynowo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie

* – podano procentowo liczbę miejsc w stosunku do liczby wsiadających pasażerów.

Źródło: opracowanie własne.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania, węzły i punkty przesiadkowe – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu

zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych, są następujące:

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

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

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

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

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

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

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

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

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

Obecnie powiat grudziądzki, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2017 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych. Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w gminach – głównie jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego staje się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne stają się, dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. Realizacja tego celu wymaga, aby:

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

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

Począwszy od dnia 1 stycznia 2018 r. zmianie ulega system refundacji z budżetu państwa strat przychodów przewoźników związanych ze stosowaniem przez nich ulg ustawowych. Od tego dnia o taką refundację będzie mógł się ubiegać wyłącznie operator, za pośrednictwem organizatora. To organizator będzie stroną występującą w imieniu operatora o refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych do Urzędu Marszałkowskiego. Prawo do występowania o taką rekompensatę straci natomiast przewoźnik. Nie dotyczy to komunikacji miejskiej, w której – podobnie jak obecnie – refundacja udzielanych ulg ustawowych nie będzie obowiązywać.

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

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

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie grudziądzkim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Starosta, po określeniu linii, na których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym albo na podstawie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi albo w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, przewidzianym w art. 22 ust. 1 pkt. 1 ustawy. Dopuszcza się możliwość obsługi jednej linii przez więcej niż jednego operatora, co umożliwi elastyczne kształtowanie zadań przewozowych i postępowań związanych z kontraktowaniem usług przewozowych.

Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W przypadku, gdy zaspokojenie potrzeb pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nie będzie możliwe z powodu braku zainteresowania danymi

liniami lub pakietami linii i zostanie to potwierdzone wynikiem prowadzonego postępowania lub gdy wystąpią inne przesłanki ku temu, może zostać podjęta decyzja o organizowaniu tych przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych powiatu i gmin. Powiat grudziądzki, wspólnie z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Wówczas operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie grudziądzkim może polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu (lub powiatu i gmin) z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone koszty;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

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

Zaproponowane połączenia mogą być także współfinansowane przez powiat grudziądzki oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję komunikacji gminnej. Powiat będzie, wspólnie z gminami, finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy postępowanie dotyczące wyboru operatora bez angażowania środków finansowych samorządów nie przyniesie skutków, a funkcjonowanie danej linii jako połączenia o charakterze użyteczności publicznej, wynikać będzie z potrzeb społecznych. Alternatywą w stosunku do braku interwencji powiatu (i gmin) będzie dalsze ograniczanie oferty przez przewoźników i niespełnianie kryteriów dostępności.

Umowa z operatorem powinna być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Zakłada się, że ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosi operator.

Na obecnym etapie, oszacowanie skutków finansowych podjęcia się przez Starostę Grudziądzkiego organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym nie jest możliwe – przede wszystkim z uwagi na brak danych o przychodach ze sprzedaży biletów oraz o wysokości dopłat do biletów ulgowych przekazywanych przewoźnikom na liniach funkcjonujących aktualnie w relacjach

pokrywających się lub zbliżonych do planowanej siatki połączeń. Zakłada się jednak, że w pierwszym okresie funkcjonowania sieci połączeń powiatowych, podstawowym publicznym źródłem jej finansowania, będą kwoty refundacji ulg, pochodzące z budżetu państwa (zgodnie z art. 56 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

W przypadku uruchamiania przewozów we współpracy z gminami, przekażą one powiatowi środki finansowe w wysokości odpowiadającej kosztom ich uruchomienia. Jeżeli linie powiatowe przejmą rolę obecnie funkcjonujących przewozów gminnych, to przyszłe wydatki gmin nie będą wyższe niż ponoszone obecnie.

Aktualnie gminy powiatu grudziądzkiego – realizując zadania związane z dowozem dzieci i młodzieży do szkół – ponoszą na ten cel następujące koszty (usług przewozowych realizowanych przez wybranego przewoźnika lub zakupu biletów – na podstawie danych urzędów miast i gmin za 2015 rok):

- Gruta – 120 tys. zł;
- Łasin – 270,9 tys. zł;
- Rogóźno – 85 tys. zł;
- Grudziądz – 471 tys. zł (rok 2014, w tym 60,2 tys. na dowóz dzieci niepełnosprawnych);
- Radzyń Chełmiński, Świecie nad Osą – brak danych.

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

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

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

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron

o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

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

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

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

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2018 r. rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, będzie obsługa całego obszaru powiatu z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

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

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności powiatu. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji komunikacji organizowanej przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę

poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

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

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.8 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

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

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

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;

- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

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

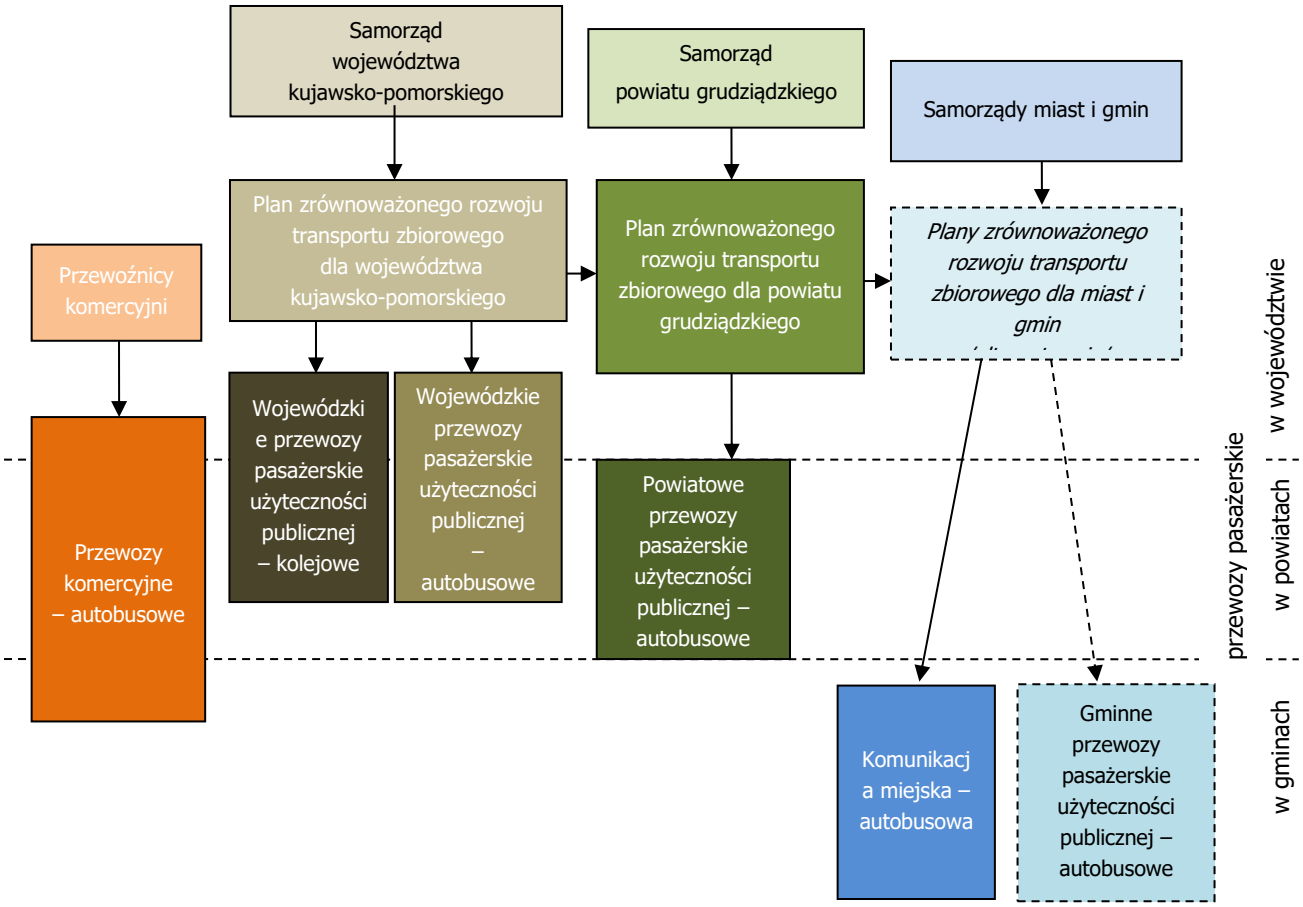
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje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

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

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie grudziądzkim

Źródło: opracowanie własne.

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

Poza powiatowymi przewozami pasażerskimi, na obszarze powiatu grudziądzkiego funkcjonuje również komunikacja miejska, organizowana przez Prezydenta Miasta Grudziądza na podstawie porozumienia z gminami.

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

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

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

B. Zadania operatorów (operatora):
   1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
   2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
   3. Dbałość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.

4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Jak zostało wspomniane, zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje starosta. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest organem wykonawczym powiatu. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Organizację i zasady funkcjonowania starostwa powiatowego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym w Starostwie Powiatowym w Grudziądzu wykonuje Wydział Komunikacji. W przypadku podjęcia decyzji przez powiat grudziądzki o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji wymienione w Regulaminie Organizacyjnym, zostaną odpowiednio rozszerzone.

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

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

Władze powiatu mogą rozważyć powierzenie (wykonawczo) organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu, wyspecjalizowanej jednostce budżetowej, jaką ma zamiar utworzyć – zgodnie z postanowieniami wojewódzkiego planu transportowego – samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. Wojewódzki Zarząd Transportu dla województwa kujawsko-pomorskiego wykonywałby wówczas wszelkie czynności w celu zorganizowania przewozów w zakresie oczekiwanym przez powiat grudziądzki.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;

- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

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

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

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednego, zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej może przystąpić także Starosta Grudziądzki, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

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

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

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

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy, miejski i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak

dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

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

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

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

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

Tab. 22. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	− zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów − docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 300 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	− wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską − obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 300 mieszkańców − praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami − utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych − wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	– wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego – dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym – utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km^2 – uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej – zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące – systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach – wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	– wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków – wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów – wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) – kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	– zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej – wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych – uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet – dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	– stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych – wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej – uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% – sukcesywna odnowa taboru autobusowego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Prędkość	– utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej – koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej – wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego – zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	– udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% – udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% – wprowadzenie systemu gps do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	– zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy – osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	– systematyczna wymiana najstarszego taboru – uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat – dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu, bezprzewodowy dostęp do Internetu (WiFi) – uzyskanie do 2025 r. 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych – uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej – dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

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

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 stycznia 2018 r. (Dz. U. 2012 poz. 451), oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, poz. 13), od dnia 1 stycznia 2018 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

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

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2018 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2017 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2017 r.).

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

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
  - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
  - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
  - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;

- z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
- z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
- w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;

- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

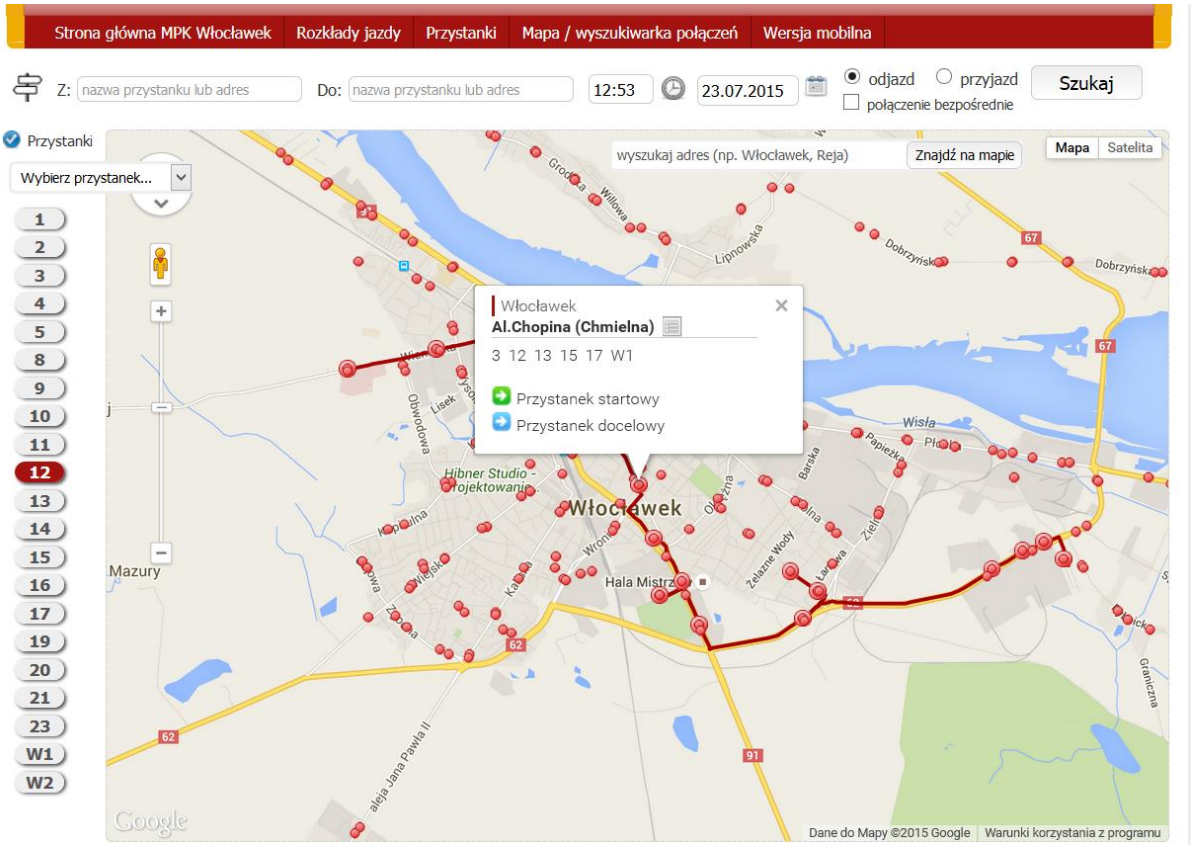
Dla uatrakcyjnienia powiatu grudziądzkiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim.

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

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

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

Na rysunku 15 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla MPK Włocławek.



Rys. 15. Przykład systemu informacji pasażerskiej

Źródło: http://rozklad.mpk.com.pl/mapa.html, dostęp: 31.10.2016 r.

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

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie grudziądzkim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat grudziądzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatu.

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

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego w województwie kujawsko-pomorskim, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych. W lokalnych uwarunkowaniach powiatu grudziądzkiego, w którym przewozy transportem zbiorowym z miejscowości powiatu do Grudziądza mają charakter masowy, proporcje te są przynajmniej trzykrotnie korzystniejsze dla transportu zbiorowego.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w powiecie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Powiat grudziądzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Obecna podaż usług transportu publicznego jest już bardzo niewielka, skutkiem czego jest postępujący spadek jego atrakcyjności na rzecz samochodów osobowych i postępujący wzrost kongestii drogowej. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego (p. 2.13. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie grudziądzkim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.8., 2.9. i 2.10. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.12. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.5. i 2.6. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- dostęp do infrastruktury transportowej (p 2.7. planu transportowego);
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.11. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiecie grudziądzkim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie grudziądzkim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego.

Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;

- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Aktualny stan istniejących połączeń ponadgminnych w komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu grudziądzkiego wymaga zahamowania procesu likwidacji połączeń do mniejszych miejscowości – zmniejszającej dostępność komunikacyjną dla ich mieszkańców. Interwencja powiatu staje się koniecznością dla powstrzymania tych tendencji i realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje większość większych miejscowości w powiecie i wymaga jedynie niewielkich korekt oraz rozszerzenia o mniejsze miejscowości, a także o kursy w dni wolne od pracy, w których przewoźnicy komercyjni wycofali ofertę przewozową. W perspektywie utraty prawa przewoźników do refundacji strat wynikających z udzielanych ulg ustawowych po 31 grudnia 2016 r., skutkującej faktyczną utratą rentowności części linii, istnieje uzasadniona obawa następowania dalszej szybkiej likwidacji połączeń o mniejszych potokach pasażerskich.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 8 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

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

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

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

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

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

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

W przypadku uzasadnionej potrzeby związanej m.in. z zapotrzebowania na zmiany tras linii komunikacyjnych np. ze względu na zmiany w systemie oświaty dopuszcza się możliwość

przeprowadzenia aktualizacji niniejszego planu jeszcze przed pełnym wdrożeniem jego postanowień, czyli w 2016 roku.

W tabeli 22 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 23. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu grudziądzkiego

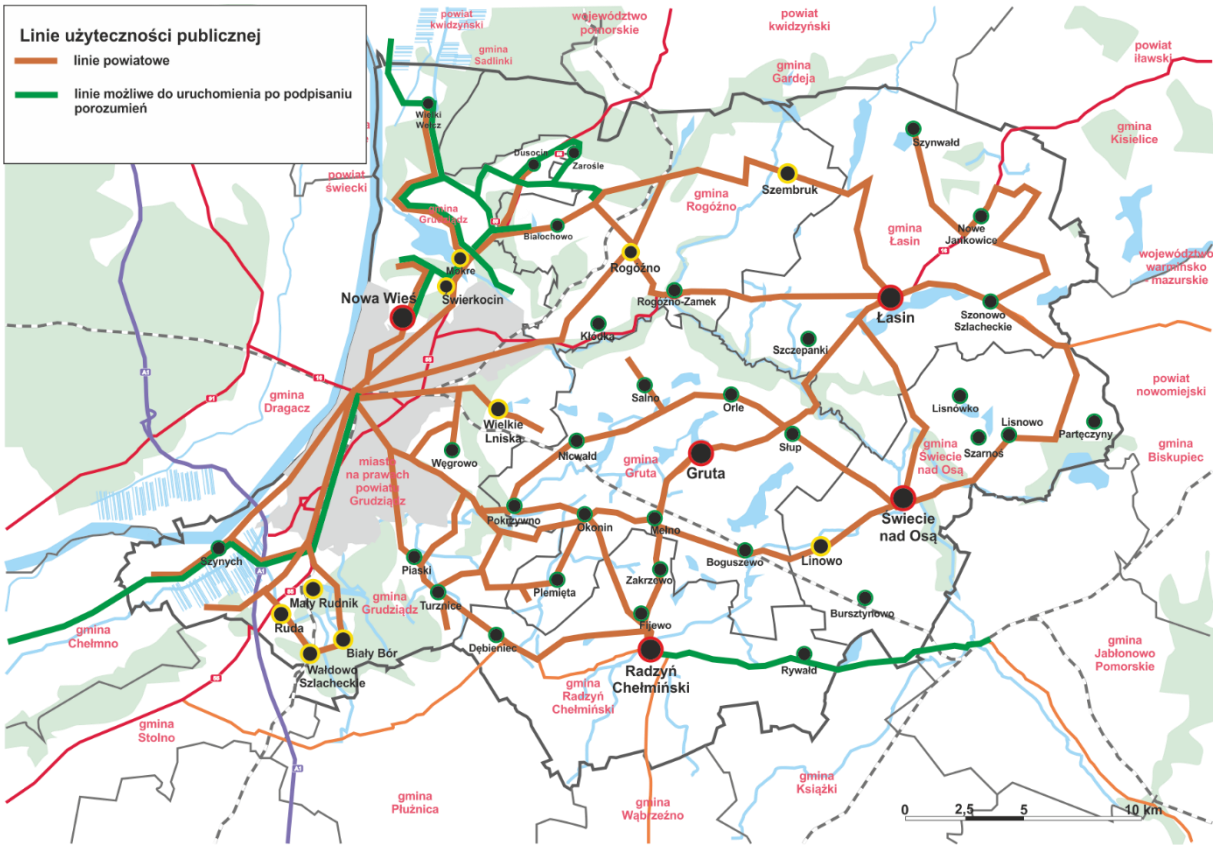
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	– stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach – liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych – liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie grudziądzkim – udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu – liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące – stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia – relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego – liczba przystanków na 1 km^2
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	– struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin – udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	– liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat grudziądzki – wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat grudziądzki: dofinansowanie / koszty ogółem [%] – średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej – liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem
Integracja transportu	– liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski – stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów – liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	– relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej – liczba zintegrowanych systemów biletowych – liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	– cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców – liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 1

Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie grudziądzkim



Uzasadnienie

Podstawowym celem sporządzenia planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Usprawnienie komunikacji na terenie Powiatu Grudziądzkiego korzystnie wpłynie na podniesienie poziomu życia jego mieszkańców jeżeli zostanie wybrany Operator do świadczenia usług przewozowych.

Biorąc pod uwagę położenie i powierzchnię powiatu racjonalne zaplanowanie linii komunikacyjnych umożliwi szybsze i wydajniejsze przemieszczanie się ludności na jego obszarze. W dłuższej perspektywie plan transportowy pozytywnie wpłynie również na rozwój lokalnej i ponadlokalnej przedsiębiorczości, a także na ruch pracowników. Plan transportowy pozwoli na wprowadzenie spójności rozwiązań w zakresie godzin kursowania, punktualności i zasięgu połączeń dzięki całościowej i kompletnej charakterystyce analizowanego obszaru. Realizacja planu pozwoli na lepszą integrację sieci komunikacyjnej oraz bardziej dogodne zaplanowanie istniejących kursów z punktu widzenia mieszkańców. Należy też podkreślić, że w przypadku wystąpienia zmian w stanie faktycznym istnieje możliwość zmiany planu, co zapewni elastyczność działań podejmowanych na jego podstawie, w szczególności gdy ustawowe zadanie będzie realizowane.

Plan transportowy, jako akt prawa miejscowego poddany został konsultacjom społecznym.