



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Bydgoszcz, dnia 27 stycznia 2016 r.

Poz. 386

UCHWAŁA NR XIII/103/2015 RADY POWIATU NAKIELSKIEGO

z dnia 25 listopada 2015 r.

w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego"

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1445), art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3 art. 12 ust. 1 i ust. 2, art. 13 ust. 2 i ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), uchwala się co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Nakielskiemu.

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

PRZEWODNICZĄCY
RADY

RADOSŁAW MRUGOWSKI

Załącznik do uchwały Nr XIII/103/2015

Rady Powiatu Nakielskiego

z dnia 25 listopada 2015 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NAKIELSKIEGO

Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego
 - 1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego
 - 1.2 Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego
 - 1.3 Konsultacje społeczne
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego
 - 2.1 Informacje ogólne
 - 2.1.1 Powiat nakielski
 - 2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu nakielskiego
 - 2.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru
 - 2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia
 - 2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności
 - 2.2.3 Bezrobocie
 - 2.2.4 Prognozy liczby ludności
 - 2.2.5 Podsumowanie
 - 2.3 Układ drogowy
 - 2.4 Układ torowy
3. Sieć komunikacyjna
 - 3.1 Obecna sieć komunikacyjna
 - 3.1.1 Powiatowe przewozy pasażerskie
 - 3.1.2 Niepowiatowe przewozy pasażerskie dostępne na terenie powiatu nakielskiego
 - 3.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu nakielskiego
 - 4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej
 - 4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne
 - 4.1.2 Placówki oświatowe
 - 4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy
 - 4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne
 - 4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

- 4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu nakielskiego
- 4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu nakielskiego w zależności od czasu ich występowania
 - 4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia
 - 4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia
- 4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego
- 4.5 Podsumowanie
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
 - 5.1 Źródła i formy finansowania
 - 5.2 Rentowność linii komunikacyjnych
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
 - 6.1 Wskaźnik motoryzacji
 - 6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej
 - 6.3 Podsumowanie
7. Zasady organizacji rynku przewozów
 - 7.1 Powiat nakielski jako organizator publicznego transportu zbiorowego
 - 7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego
 - 7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat nakielski
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
 - 8.1 Informacje ogólne
 - 8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną
 - 8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego
 - 8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego
 - 8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym
 - 8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej
 - 8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej
 - 8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera
 - 9.1 Planowany system informacji pasażerskiej
 - 9.2 Przygotowanie oferty przewozowej
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu nakielskiego
 - 10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków
 - 10.2 System informacji pasażerskiej
11. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego
12. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego

13. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego

14. Spisy map, tabel i wykresów

14.1 Spis map

14.2 Spis tabel

14.3 Spis wykresów

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego

1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego

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

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

1.2 Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego

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

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

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego, jako akt prawa miejscowego, w dniach 25.09 – 15.10.2015 r. poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu nakielskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

W ramach konsultacji społecznych do projektu planu nie zgłoszono żadnych uwag.

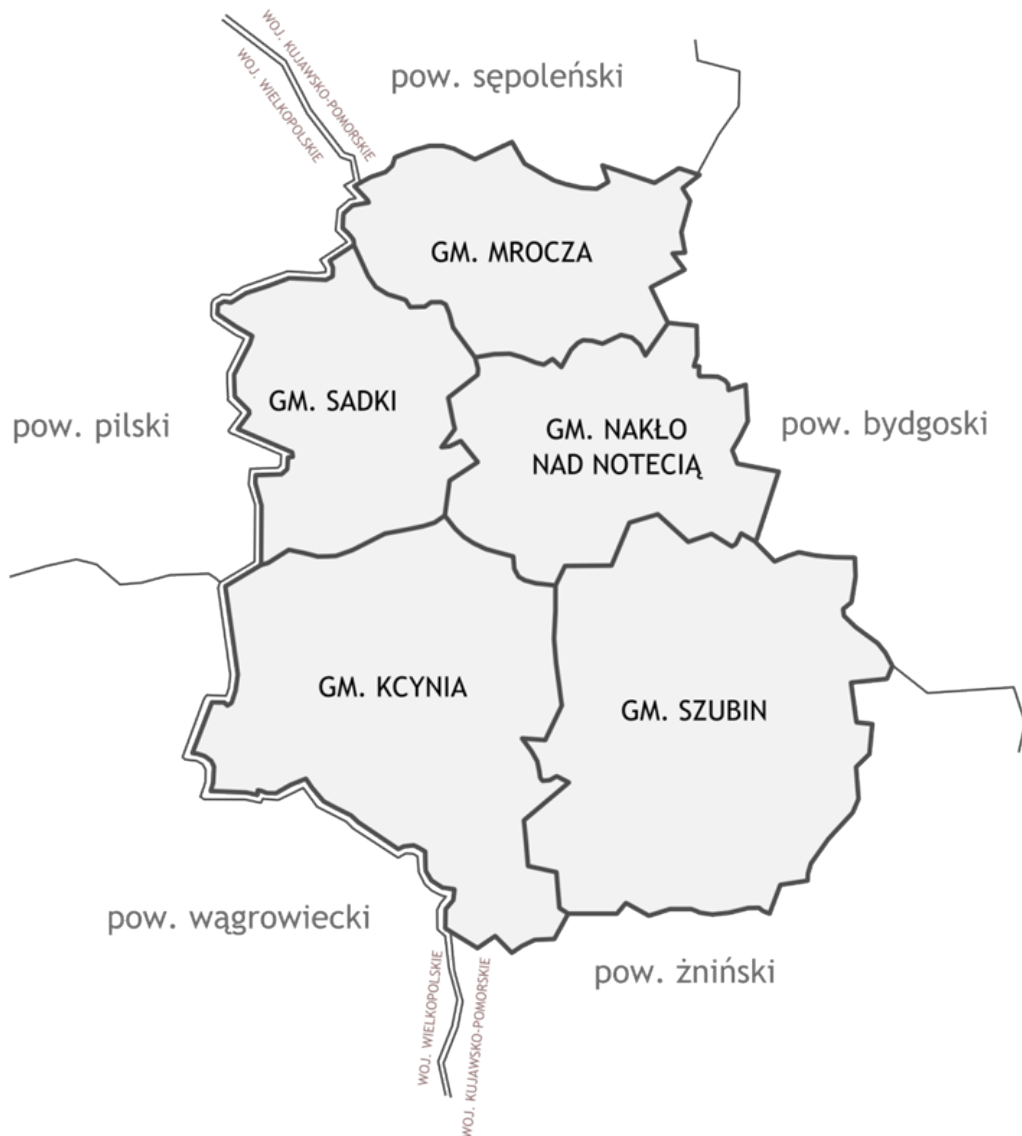
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego

2.1 Informacje ogólne

2.1.1 Powiat nakielski

Powiat nakielski położony jest w zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Zajmuje powierzchnię 1 120 km² i liczy 86 936 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje gminy miejsko – wiejskie: Kcynia, Mrocza, Nakło nad Notecią, Szubin oraz gminę wiejską Sadki.

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



Mapa . Powiat nakielski z podziałem na gminy

Źródło: opracowanie własne

2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu nakielskiego

Gmina Nakło nad Notecią

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

Powierzchnia gminy Nakło nad Notecią to 187 km² (16,7% powierzchni powiatu). Na terenie gminy mieszka 32 440 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Kcynia

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

Gmina zajmuje powierzchnię 297 km² (26,52% powierzchni powiatu) i jest zamieszkała przez 13 548 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Mrocza

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

Gmina zajmuje powierzchnię 150 km² (13,39% powierzchni powiatu) i jest zamieszkała przez 9 317 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Szubin

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

Gmina zajmuje powierzchnię 332 km² (29,64% powierzchni powiatu). Liczba mieszkańców gminy wynosi 24 311 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Sadki

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

Powierzchnia gminy to 154 km² (13,75% powierzchni powiatu), a liczba mieszkańców – 7 320 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

2.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

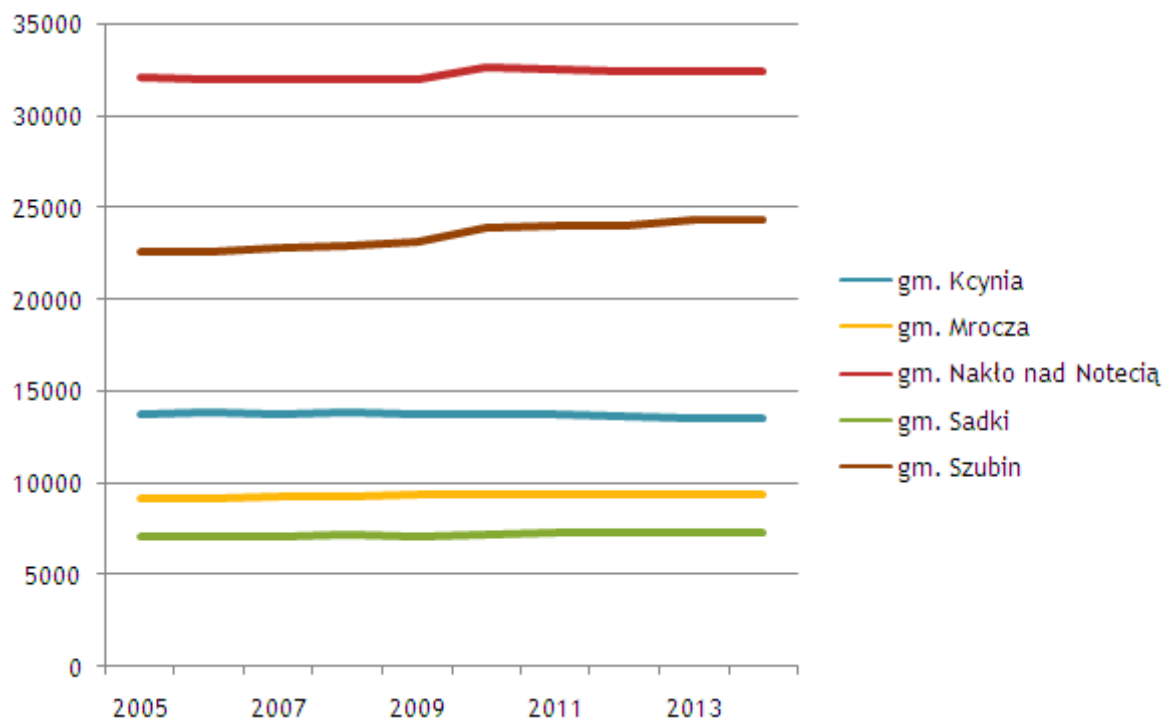
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie nakielskim na koniec 2014 roku mieszkało 86 936 osób. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach i w całym powiecie w latach 2005, 2010 i 2014, natomiast na poniższym wykresie zaprezentowano zmiany liczby ludności w powiecie nakielskim w ciągu ostatnich 10 lat.

Tabela . Liczba ludności w powiecie nakielskim

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
gm. Nakło nad Notecią	32 124	32 699	32 440
gm. Kcynia	13 741	13 730	13 548
gm. Mrocza	9 135	9 309	9 317
gm. Sadki	7 134	7 271	7 320
gm. Szubin	22 660	23 872	24 311
powiat nakielski	84 794	86 881	86 936

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres . Zmiana liczby ludności w gminach powiatu nakielskiego w latach 2005-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Z powyższych danych wynika, że liczba ludności w powiecie nakielskim, w okresie od 2005 do 2014 roku wzrosła o 2 142 osoby. Największy wzrost odnotowano w gminie Szubin. Niewielki wzrost liczby mieszkańców w porównaniu do roku 2005 odnotowano również w gminach Mrocza, Nakło nad Notecią oraz Sadki. W gminie Kcynia natomiast zanotowano spadek liczby ludności.

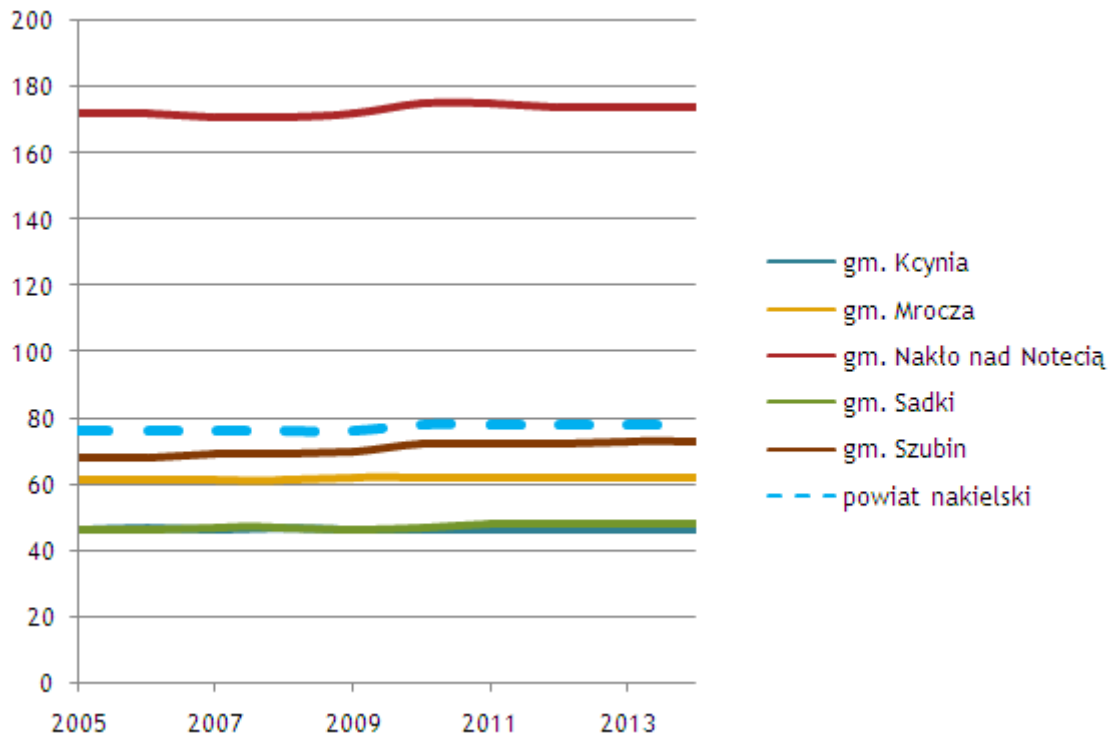
Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim.

Tabela . Gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 i 2014

Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km ²		
	2005	2010	2014
gm. Kcynia	46	46	46

gm. Mrocza	61	62	62
gm. Nakło nad Notecią	172	175	174
gm. Sadki	46	47	48
gm. Szubin	68	72	73
powiat nakielski	76	78	78

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres . Gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim w latach 2005 – 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największa gęstość zaludnienia występuje w gminie Nakło nad Notecią - w 2014 roku wartość ta wyniosła 174 os./km². Największy wzrost gęstości zaludnienia wystąpił w gminie Szubin, gdzie w 2014 roku gęstość zaludnienia wyniosła 73 os./km². W pozostałych gminach gęstość zaludnienia nie przekracza wartości 70 os./km². Średnia gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim w 2014 roku wyniosła 78 os./km².

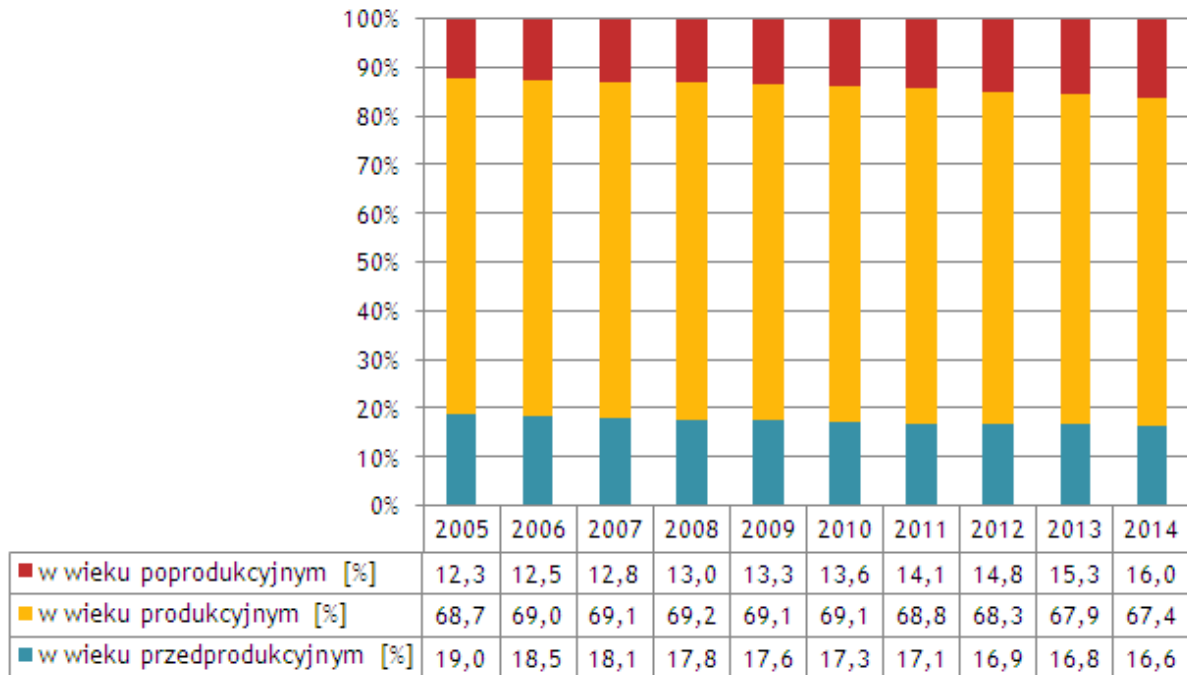
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna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

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

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

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

Poniższy wykres przedstawia udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie nakielskim.



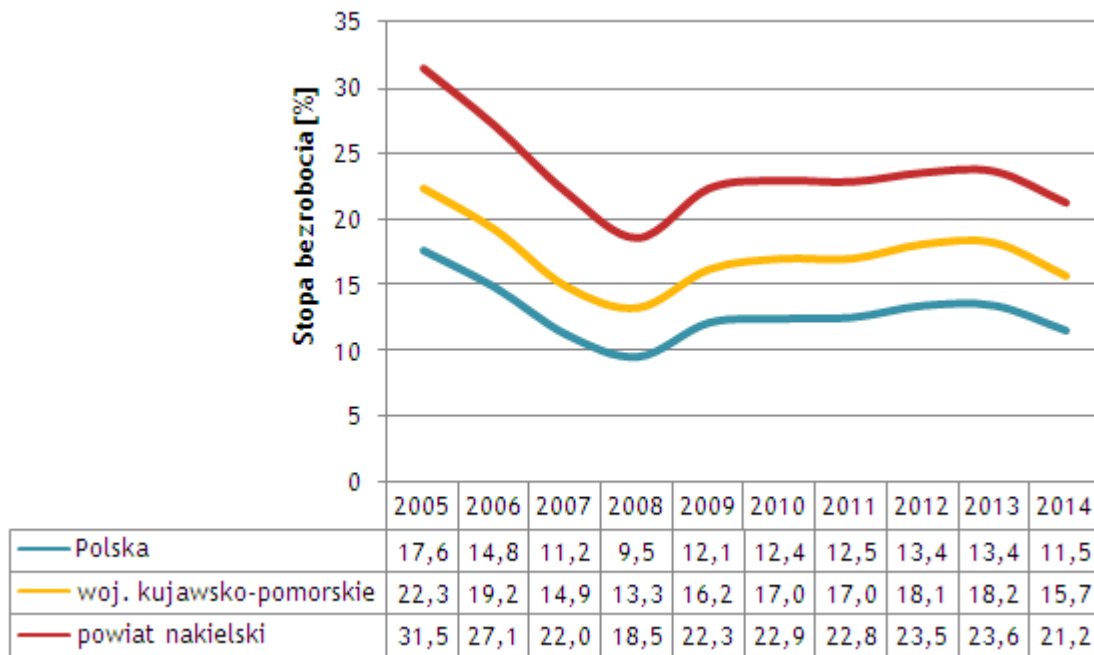
Wykres . Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie nakielskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W ostatnich latach w Polsce i Europie obserwuje się proces starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie nakielskim, co wyraźnie widać na powyższym wykresie. W latach 2005–2014 udział osób w wieku przedprodukcyjnym regularnie spada na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Dla sporządzenia Planu transportowego ta informacja ma kluczowe znaczenie: liczba osób odbywających podróże obowiązkowe (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy) będzie stopniowo zmniejszać się na rzecz osób odbywających podróże o charakterze incydentalnym (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). W razie utrzymania się tego trendu na przestrzeni lat może się zmienić także udział podróżujących w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie nakielskim oraz województwie kujawsko-pomorskim w ostatnich 10 latach.



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie nakielskim jest znacznie wyższa niż w Polsce, a także wyższa niż w województwie kujawsko-pomorskim. W latach 2005–2008 stopa bezrobocia zmniejszała się, by następnie wzrastać aż do roku 2013, zarówno w przypadku powiatu nakielskiego, województwa kujawsko-pomorskiego i Polski. Obecnie obserwuje się spadek bezrobocia, jednak dla analizowanego obszaru jest to nadal wartość 21,2%. Oznacza to, że blisko co piąty mieszkaniec powiatu nakielskiego będący w grupie ludności aktywnej ekonomicznie jest zarejestrowany w PUP jako osoba bezrobotna.

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

2.2.4 Prognozy liczby ludności

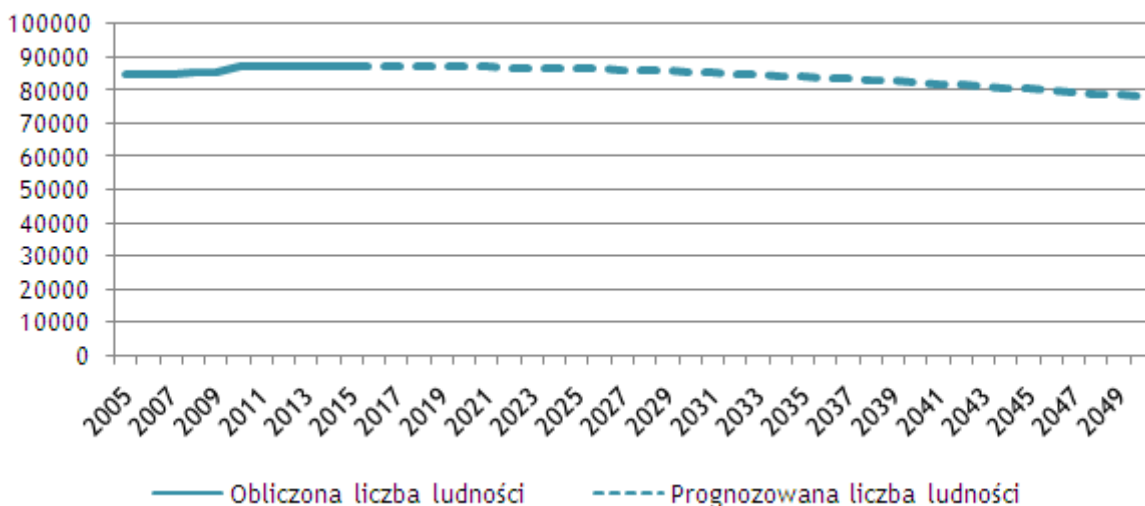
Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się tabela i wykres z prognozą liczby ludności w powiecie nakielskim do 2050 roku.

Tabela . Prognoza liczby ludności powiatu nakielskiego na lata 2020-2050

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach						
	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
powiat nakielski	86 801	86 301	85 351	83 934	82 146	80 133	77 978

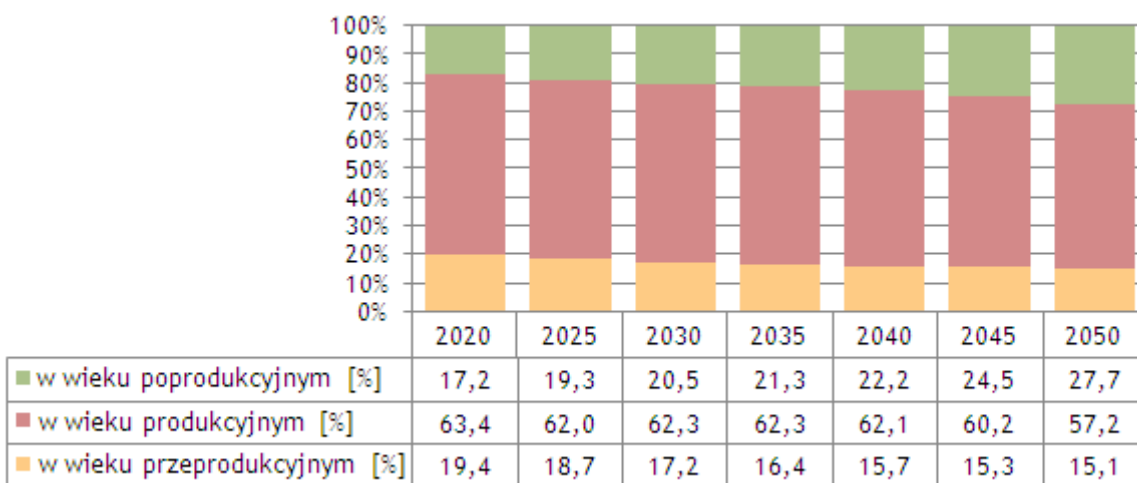
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognoz GUS liczba mieszkańców powiatu nakielskiego w kolejnych latach będzie maleć. W roku 2050 liczba mieszkańców zmniejszy się w porównaniu do roku 2015 o ponad 9 000 osób.



Wykres . Prognoza liczby ludności do roku 2050 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

2.2.5 Podsumowanie

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

liczba osób podróżujących incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3 Układ drogowy

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

Przez obszar objęty planem przebiegają drogi krajowe nr 5 oraz 10.

· droga krajowa nr 5 łączy (wraz z odcinkiem drogi krajowej nr 91) Trójmiasto z aglomeracjami: bydgoską, poznańską, wrocławską oraz wałbrzyską;

· droga krajowa nr 10 łączy aglomerację szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Przecinając powiat nakielski, przebiega kolejno przez gminy Sadki oraz Nakło nad Notecią.

Drogi wojewódzkie przebiegające przez powiat nakielski to:

· droga wojewódzka nr 241, prowadząca z powiatu sępoleńskiego przez gminy Mrocza, Nakło nad Notecią, Kcynia do granicy z województwem wielkopolskim;

· droga wojewódzka nr 243 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ulic Kościuszki i Bydgoskiej w mieście Mrocza i prowadzi do granicy z powiatem bydgoskim;

· droga wojewódzka nr 246 łączy drogę wojewódzką nr 241 z powiatem żnińskim i prowadzi przez gminy Nakło nad Notecią oraz Szubin;

· droga wojewódzka nr 247 jest łącznikiem dróg wojewódzkich nr 241 oraz 246 i przechodzi przez gminy Kcynia oraz Szubin.

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

2.4 Układ torowy

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

· Linia nr 18 łączy stacje Kutno i Piła Główna. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii 18 oraz położone na terenie powiatu nakielskiego to: Jadwizyn, Samostrzel, Anieliny, Nakło nad Notecią oraz Ślesin.

· Linia nr 281 łączy ze sobą Oleśnicę z Chojnicami. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii 18 oraz położone na terenie powiatu nakielskiego to: Kcynia, Szczepice, Studzienki, Nakło nad Notecią, Kozia Góra Krajeńska, Mrocza, Witosław oraz Rajgród.

· Linia nr 356 łączy stacje Poznań Główny i Bydgoszcz Główny. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii 18 na terenie powiatu nakielskiego to: Grocholin, Kcynia, Szaradowo Zalesie, Pińsko Wielkopolskie, Szubin, Kołaczkowo oraz Rynarzewo.

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

3. Sieć komunikacyjna

3.1 Obecna sieć komunikacyjna

3.1.1 Powiatowe przewozy pasażerskie

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Obecnie powiat nakielski nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat nakielski nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu nakielskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego.

Tabela . Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego

Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
1	Szubin - Tur - Nakło nad Notecią	002/13	Komunikacja Miejska Przewóz Osób Marek Piechocki	12
2	Mrocza - Nakło nad Notecią	003/13	Rafał Maik Usługi Transportowe MAJ-TRANS	26
3	Szubin - Kcynia	004/13	Krajowy Drogowy Przewóz Osób Transport - Usługi - Handel Masłowski Jacek	16
4	Nakło nad Notecią - Rościmin - Mrocza	005/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	5
5	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Sadki	006/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4
6	Nakło nad Notecią - Kcynia - Mieczkowo	007/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	17
7	Nakło nad Notecią - Wyrza - Mrocza	008/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	5
8	Szubin - Zalesie - Kcynia	009/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2
9	Nakło nad Notecią - Samostrzel	011/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	8
10	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Radzicz - Liszkówko	013/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
11	Nakło nad Notecią - Sipiory - Kcynia	014/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	12
12	Nakło nad Notecią - Kosowo - Mrocza - Rościmin	015/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	22
13	Nakło nad Notecią - Gromadno - Nowa Wieś Notecka - Mieczkowo	017/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
14	Nakło nad Notecią - Tur - Szubin - Zalesie - Kcynia	018/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	2
15	Mrocza - Nakło nad Notecią - Izabela	019/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	9
16	Nakło nad Notecią - Broniewo - Izabela	025/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4
17	Nakło nad Notecią - Śmielin - Dębowo - Sadki - Samostrzel	027/10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
18	Kcynia - Laskownica - Nakło nad Notecią	029/13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	1
19	Szubin - Tur - Nakło nad Notecią	030/13	Usługi Przewozowo-Osobowe Tomasz Jakubowski "Trans-Tom"	8
20	Mrocza - Kosowo - Nakło nad Notecią	033/14	P.H.U. POL - BUS Mirosław Bala	28

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego

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

Obecna sieć komunikacyjna - powiat nakielski

- Linie komunikacyjne - zezwolenia wydane przez starostę
- Linie komunikacyjne - zezwolenia wydane przez burmistrzów
- Sieć kolejowa
- Sieć drogowa
- ▭ Granice gmin
- ▭ Granica powiatu nakielskiego



Mapa . Sieć linii regularnych w powiecie nakielskim

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

Łącznie na 20 liniach o charakterze powiatowym wykonywane są 184 kursy (licząc za jeden kurs przejazd od pętli do pętli). Większość kursów przebiega przez Nakło nad Notecią, jednak dwie linie nie dojeżdżają do siedziby powiatu – linie te obsługują trasę Szubin – Kcynia (numery zezwoleń odpowiednio: 004/13 i 009/13). Znakomitą większość połączeń obsługuje Przewoźnik Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.

3.1.2 Niepowiatowe przewozy pasażerskie dostępne na terenie powiatu nakielskiego

Transport drogowy

Oprócz powiatowych przewozów pasażerskich, w powiecie nakielskim wykonywane są przewozy pasażerskie gminne na podstawie zezwoleń wydanych przez gminy Kcynia, Szubin, Nakło nad Notecią oraz Mrocza. Wydane zezwolenia zostały przedstawione w poniższej tabeli.

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

Lp.	Organ wydający	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
1	Burmistrz Kcyni	Kcynia - Dziewierzewo przez Miastowice, nr linii 23100	10/2014	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.	3
2	Burmistrz Kcyni	Kcynia - Rozpętek - Chwaliszewo – Kcynia	1/2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4
3	Burmistrz Szubina	Szubin - Dąbrówka Słupska – Retkowo	bd	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	12
4	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Nakło nad Notecią	4/2013	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4
5	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Paterek - Nakło nad Notecią – Paterek	1/2014	Przedsiębiorstwo Transportowo - Usługowe ORDO Danuta Kaźmierczak	58
6	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią - Suchary - Nakło nad Notecią	1/2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	6
7	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Paterek - Nakło nad Notecią – Paterek	4/2013	TRANSPORT OSOBOWY USŁUGI REMONTOWO - BUDOWLANE Paweł Barczykowski	39
8	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią - Potulice - Nakło nad Notecią	5/2013	TRANSPORT OSOBOWY USŁUGI REMONTOWO - BUDOWLANE Paweł Barczykowski	24
9	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią - Potulice - Nakło nad Notecią	2/2014	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej "ARGOS" Tomasz Jaroński	36
10	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Nakło nad Notecią	1/2011	P.P.U.H. "HEN-BUS" Henryk Romanek	7
11	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło - Lubaszcz - Nakło	4/S/2011	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej "ARGOS" Tomasz Jaroński	2
12	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Bielawy - Nakło nad Notecią os. Łokietka	1/2013	TRANSPORT OSOBOWY USŁUGI REMONTOWO - BUDOWLANE Paweł Barczykowski	2
13	Burmistrz Miasta i Gminy w Nakle nad Notecią	Nakło nad Notecią - Ślesin Szkoła - Nakło nad Notecią	2/2013	TRANSPORT OSOBOWY USŁUGI REMONTOWO - BUDOWLANE Paweł Barczykowski	2
14	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Wiele - Mrocza	SSZ.7342.4.2014	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	3
15	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Ostrowo - Mrocza	SSZ.7342.3.2014	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	7
16	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Wyrza - Mrocza	3/2010/3/2013	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4
17	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Samsiecznynek - Mrocza	SSZ.7342.2.2014	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o.	4
18	Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza	Mrocza – Rościmin - Mrocza	SSZ.7342.5.2014	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej	6

				w Bydgoszczy Sp. z o.o.	
--	--	--	--	-------------------------	--

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

Na 18 liniach wykonywane są 223 kursy (tak jak powyżej, jeden kurs to przejazd od pętli do pętli).

Transport kolejowy

Przez powiat nakielski przebiega jedna czynna w ruchu pasażerskim linia kolejowa – linia nr 18. Po linii kursują pociągi trzech przewoźników pasażerskich: PKP Intercity S.A., Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. oraz Arriva RP Sp. z o.o.

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

Pociągi przewoźnika Arriva RP Sp. z o.o., według obecnie obowiązującego rozkładu jazdy (1 IX 2015 – 17 X 2015), w dni robocze obsługują 7 par połączeń i zatrzymują się na wszystkich przystankach znajdujących się na terenie powiatu (za wyjątkiem jednego połączenia Bydgoszcz Główna – Wyrzysk Osiek, który jest połączeniem pospiesznym i zatrzymuje się tylko w Nakle nad Notecią). Połączenia realizowane są na trasie Bydgoszcz Główna – Piła Główna oraz Bydgoszcz Główna – Wyrzysk Osiek, w tym trasa jednego pociągu rozpoczyna się w Toruniu.

Na zlecenie Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w dni robocze uruchomił 4 połączenia z Bydgoszczy do Piły oraz 3 połączenia z Piły do Bydgoszczy.

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

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

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

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

Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- **wariant podstawowy** – połączenia niezbędne do utrzymania, łączące siedziby gmin z Nakłem;
- **wariant uzupełniający I** - połączenia uwzględniające obecnie funkcjonujące linie;
- **wariant uzupełniający II** – połączenia, które pozwalają łączyć Nakło z sąsiednimi powiatami.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące wariantu podstawowego sieci komunikacyjnej.

Tabela . Linie komunikacyjne w wariantcie podstawowym sieci w powiecie nakielskim

Numer linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni	soboty	niedziele

			robocze		i święta
10	Nakło nad Notecią - Paterek - Szczepice - Tupadły - Kcynia	21	6	4*	4*
20	Nakło nad Notecią - Paterek - Wieszki - Samokłęski Duże - Samokłęski Małe - Szubin Wieś - Szubin	23	6	4*	4*
30	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Śmielin - Sadki	14	6	4*	4*
40	Nakło nad Notecią - Chrzastowo - Kosowo - Krukówko - Mrocza	13	6	4*	4*

Źródło: opracowanie własne

** dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach*

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

W ramach sieci podstawowej (obligatoryjnej) planuje się zapewnić standard obsługi w postaci prowadzenia co najmniej 6 par połączeń w dni robocze (w układzie pozwalającym na dojazd do Nakła na godzinę 6, 8 i 10 oraz powrót po 14, 16 i 18). W dni wolne od pracy planuje się obecnie co najmniej 4 pary połączeń. W ramach potrzeb i możliwości organizacyjnych oferta może być zwiększana.

Wariant uzupełniający I jest rozwinięciem wariantu podstawowego o przedłużenie linii oraz utworzenie nowych. Numeracja linii wynika z numeracji linii podstawowych – linie związane przebiegiem/gminą docelową z linią podstawową otrzymały cyfrę (w pozycji dziesiątek) linii podstawowej i numer kolejny (w pozycji jedności). Przebieg linii wariantu uzupełniającego I przedstawia poniższa tabela.

Tabela . Linie komunikacyjne w wariantcie uzupełniającym I sieci w powiecie nakielskim

Numer linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
10	Nakło nad Notecią - Paterek - Szczepice - Tupadły - Kcynia	21	2	1	1
11	Nakło nad Notecią - Paterek - Sipiory - Szczepice - Tupadły - Kcynia	29	4	3	3
12	Nakło nad Notecią - Paterek - Rozwarzyn - Polichno - Józefkowo - Paulina - Weronika - Piotrowo - Kowalewko - Ludwikowo - Gromadno - Iwno - Łankowice - Kcynia	33	5	3	3
20	Nakło nad Notecią - Paterek - Wieszki - Samokłęski Duże - Samokłęski Małe - Szubin Wieś - Szubin	23	2	1	1
21	Nakło nad Notecią - Paterek - Wieszki - Samokłęski Duże - Samokłęski Małe - Tur - Samokłęski Małe - Szubin Wieś - Szubin	25	4	3	3
30	Nakło nad Notecią - Lubaszcz - Śmielin - Sadki	14	2	1	1
31	Nakło nad Notecią - Olszewka - Lubaszcz - Śmielin - Samostrzel - Sadki - Radzicz - Liszkówko	20	4	3	3
40	Nakło nad Notecią - Chrzastowo - Kosowo - Krukówko - Mrocza	13	2	1	1
41	Nakło nad Notecią - Chrzastowo - Małocin - Wyrza - Matyldzin - Mrocza - Białowieża -	31	5	3	2

	Witosław - Izabela - Rościmin				
42	Nakło nad Notecią - Olszewka - Dębowo - Broniewo - Dębionek - Witosław - Izabela - Rościmin	16	5	3	2
43	Nakło nad Notecią - Chrzastowo - Kosowo - Krukówko - Drażno - Samsiecznynek - Drażno - Krukówko - Mrocza	23	2	1	1
44	Nakło nad Notecią - Chrzastowo - Kosowo - Krukówko - Mrocza - Białowieża - Wiele - Konstantowo - Mrocza	30	2	1	1
45	Nakło nad Notecią - Chrzastowo - Kosowo - Krukówko - Mrocza - Ostrowo - Dąbrowice - Drzewianowo - Dąbrowice - Mrocza	33	2	1	1
51	Mieczkowo - Laskownica - Nowa Wieś Notecka - Iwno - Łankowice - Kcynia - Malice - Suchoręcz - Szaradowo - Słonawy - Szaradowo - Pińsko - Wolwark - Szubin	39	4	3	2
52	Laskownica - Smogulecka Wieś - Chwaliszewo - Sierniki - Kcynia - Zalesie - Wolwark - Szubin	35	4	3	2
53	Chwaliszewo - Słupowa - Dobieszewo - Dobieszewko - Rozpętek - Miaskowo - Grocholin - Kcynia - Malice - Miastowice - Dziewierzewo - Żarczyn - Górki Zagajne - Retkowo - Ciężkowo - Smarzykowo - Królikowo - Słupy - Dąbrówka Słupska - Kowalewo - Szubin	60	2	2	2
61	Bielawy - Nakło nad Notecią - Występ - Potulice	11	5	3	2
62	Nakło nad Notecią - Trzeciewnica - Ślesin - Minikowo - Ślesin - Kazin - Ślesin - Gumnowice	23	5	3	2
63	Nakło nad Notecią - Trzeciewnica - Suchary - Karnówko - Karnowo - Chrzastowo	16	5	3	2

Źródło: opracowanie własne

W wariantcie uzupełniającym II linie komunikacyjne zapewniające zaspokojenie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego, powiat nakielski może nie być jedynym organizatorem tych połączeń (może też nie być nim w ogóle), będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową. Powiat nakielski rozważy możliwość zawierania porozumień międzypowiatowych.

Głównym, naturalnym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest Nakło. W stolicy powiatu ogniskują się cele podróży (generatory ruchu) oraz spotykają się wszystkie linie komunikacyjne łączące siedziby wszystkich gmin z siedzibą powiatu.

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

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

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu nakielskiego

4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

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

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

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

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

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

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

Tabela . Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie nakielskim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres
1	Starostwo Powiatowe w Nakle nad Notecią	ul. Dąbrowskiego 54, 89-100 Nakło nad Notecią
2	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
3	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
4	Powiatowa Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
5	Dom Pomocy Społecznej	ul. Parkowa 8, 89-100 Nakło nad Notecią
6	Środowiskowy Dom Samopomocy	ul. Parkowa 8, 89-100 Nakło nad Notecią
7	Zarząd Dróg Powiatowych	ul. Młyńska 5, 89-100 Nakło nad Notecią
8	Placówka Opiekuńczo - Wychowawcza w Rozwarzynie	Rozwarzyn 42, 89-100 Nakło nad Notecią
9	Placówka Opiekuńczo - Wychowawcza w Paulinie	Paulina 12, 89-240 Kcynia

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

4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

Tabela . Wykaz placówek oświatowych w powiecie nakielskim

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

12	Powiatowa Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna w Nakle nad Notecią	ul. Dąbrowskiego 46, 89-100 Nakło nad Notecią
----	--	---

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez Zamawiającego

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Największe tereny przemysłowe w powiecie nakielskim znajdują się w Nakle oraz na południe od Nakła, w miejscowości Paterek. W 2014 r. rozpoczęto budowę Nadnoteckiego Parku Przemysłowego w Paterku, który docelowo ma być włączony do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, co dodatkowo zachęci inwestorów do lokowania swoich firm w tym rejonie.

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

Tabela . Wykaz stref przemysłowych i dużych zakładów pracy w powiecie nakielskim

Lp.	Nazwa firmy	Adres firmy
1	Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego "PATEREK" S.A.	Paterek, ul. Przemysłowa 1, 89-100 Nakło nad Notecią
2	Nakielskie Zakłady Maszyn i Urządzeń Gastronomicznych „Spomasz” Nakło Sp. z o.o.	ul. Potulicka 1, 89-100 Nakło nad Notecią
3	MTB Trzebińscy Sp.j.	ul. Dolna 1a, 89-100 Nakło nad Notecią
4	Zakłady Sprzętu Instalacyjnego Polam Nakło S.A.	ul. Kościelna 8, 89-100 Nakło nad Notecią
5	„Krajan” Browary Kujawsko-Pomorskie Sp. z o.o.	ul. Browarna 1, Trzeciewnica, 89-100 Nakło nad Notecią
6	P.P.H. Zelan	ul. Staszica 21, 89-100 Nakło nad Notecią
7	Farmaceutyczne Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Analityczno-Handlowe „PROLAB” Halkiewicz i Ratajczyk Sp.j.	Paterek, ul. Przemysłowa 3 89-100 Nakło nad Notecią
8	PATEREK TEXTILE Sp. z o.o.	Paterek, ul. Przemysłowa 1, 89-100 Nakło nad Notecią

Źródło: opracowanie własne

4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

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

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Kryta Pływalnia "NAQUARIUS" w Nakle nad Notecią	ul. Kazimierza Wielkiego 21, 89-100 Nakło nad Notecią
2	Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna w Nakle nad Notecią	ul. Bartkowskiego 1, 89-100 Nakło nad Notecią

Źródło: opracowanie własne

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. Spis tych placówek w powiecie nakielskim przedstawia poniższa tabela.

Tabela . Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie nakielskim

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

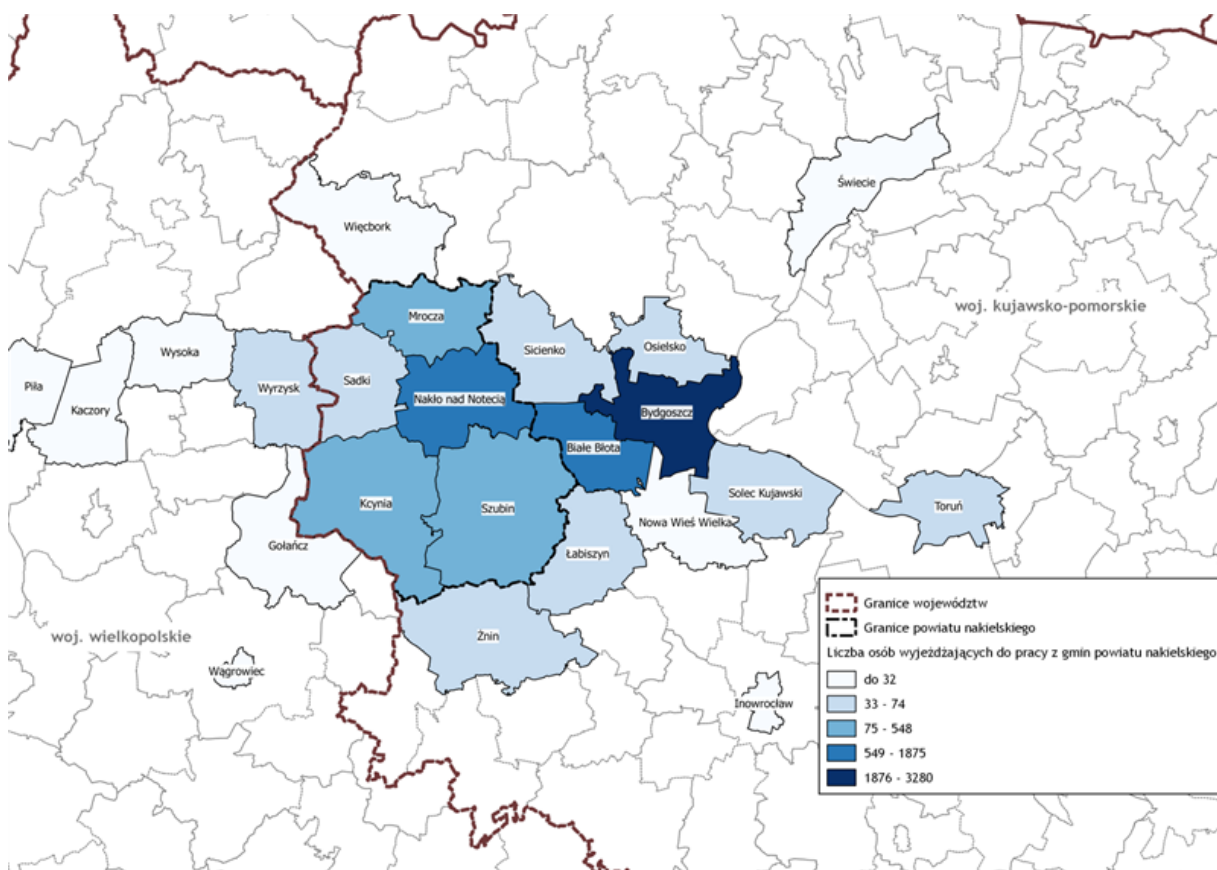
Źródło: opracowanie własne

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu nakielskiego

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

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

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



Mapa . Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu nakielskiego

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

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

Najatrakcyjniejsze kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu nakielskiego to kolejno:

- Nakło nad Notecią (miasto) " Bydgoszcz,
- Szubin (obszar wiejski) " Bydgoszcz,
- Nakło nad Notecią (obszar wiejski) " Bydgoszcz,
- Nakło nad Notecią (obszar wiejski) " Nakło nad Notecią (miasto),

- Nakło nad Notecią (miasto) " Nakło nad Notecią (obszar wiejski),
- Szubin (miasto) " Bydgoszcz.

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu nakielskiego w zależności od czasu ich występowania

Zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie nakielskim jest zróżnicowane ze względu na występowanie czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Poza gęstością zaludnienia, strukturą społeczeństwa, wskaźnikami ekonomicznymi czy lokalizacją generatorów ruchu, na zmiany potrzeb przewozowych wpływ mają przede wszystkim: pora dnia odbywania podróży i rodzaj dnia.

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

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

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

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

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

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, z tym, że przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach – między 8 a 9). Dzieje się tak przede wszystkim za sprawą różnych godzin zakończenia nauki w szkołach, zazwyczaj między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

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

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

4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

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

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

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - o likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - o likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - o dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

W rozdziale 8 niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.5 Podsumowanie

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

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Nakle. Ponadto kluczowe znaczenie ma Nadnotecki Park Przemysłowy, który w toku rozwoju może stać się jednym z głównych ognisk miejsc pracy w regionie i docelowo może wymagać sprawnych i częstych połączeń komunikacyjnych.

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

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

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

Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie nakielskim.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat nakielski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

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

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat nakielski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat nakielski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,

- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:

- o utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,

- o utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu nakielskiego, o ile zostały ustanowione,

- o poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

- udostępnianiu operatorowi przez powiat nakielski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu nakielskiego,

- środki z budżetu państwa.

5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

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

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

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

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak

np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

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

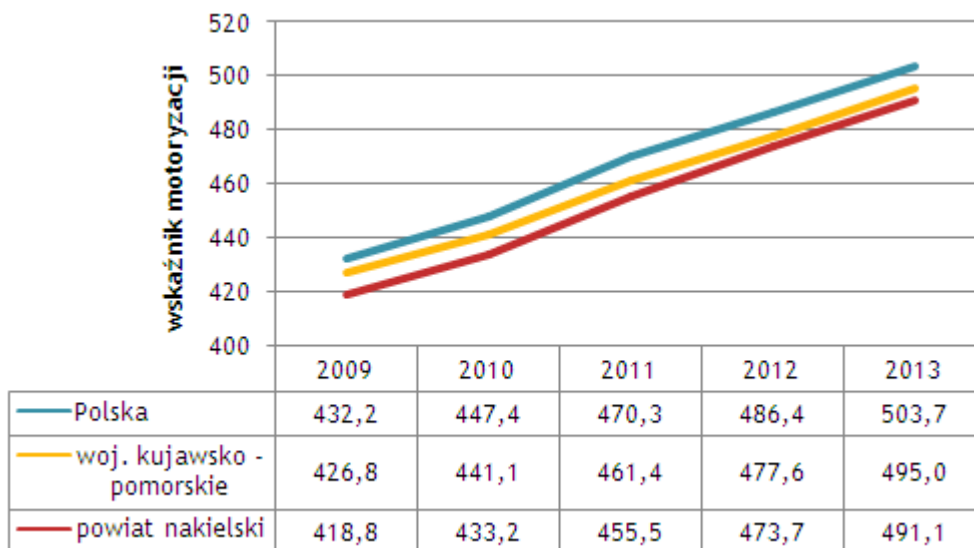
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Wskaźnik motoryzacji to liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców danego obszaru. Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu nakielskiego w latach 2009–2013 oraz – dla porównania – wskaźniki dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz Polski.

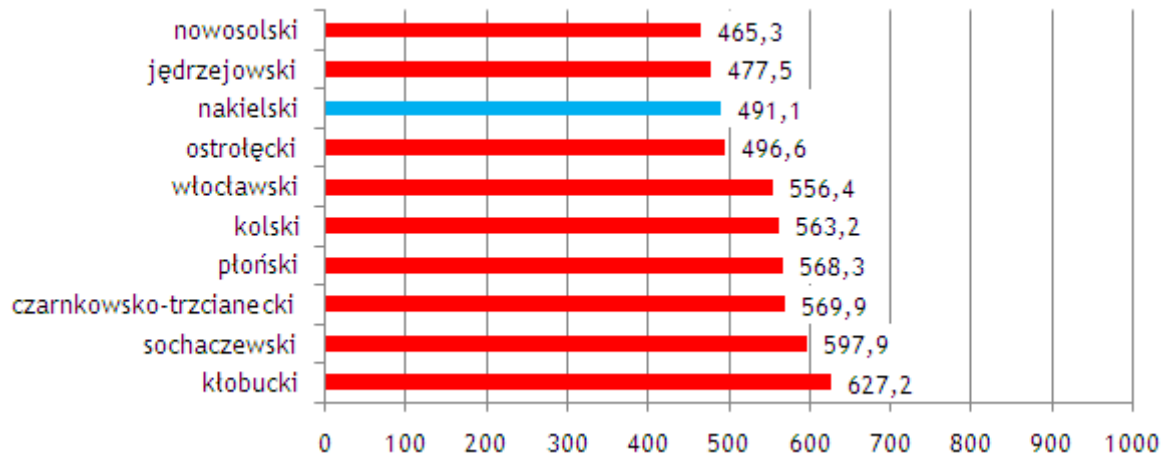


Wykres . Wskaźnik motoryzacji dla powiatu nakielskiego w latach 2009-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analizując powyższy wykres widać, że wskaźnik motoryzacji w powiecie nakielskim w latach 2009-2013 jest niższy zarówno od wskaźnika motoryzacji w województwie kujawsko-pomorskim, jak i w Polsce. Różnica między województwem i powiatem wraz z upływem czasu zmniejsza się.

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



Wykres . Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie nakielskim z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na tle podobnych powiatów wskaźnik motoryzacji w powiecie nakielskim jest relatywnie niski. Prognozy krajowe wskazują, że w kolejnych latach wskaźnik motoryzacji będzie wzrastał, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Warto zauważyć, że jednym z czynników wzrostu wskaźnika motoryzacji jest spadek liczby ludności, jednakże nie ma to wpływu na analizę wskaźnika, ponieważ liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie nakielskim wzrasta rokrocznie.

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

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

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

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

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

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

- bezpośredniość – udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- częstotliwość – podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- dostępność – odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,

- informacja – wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność – udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt – taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość – poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność – udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda – udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych.

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

6.3 Podsumowanie

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

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

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

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1 Powiat nakielski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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

Na obszarze powiatu nakielskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,

- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

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

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

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

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),

- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),

- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:

o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,

o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

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

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

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),

- w przypadku, gdy operatora będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego planu.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat nakielski

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

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje,

że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

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

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

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

8.1 Informacje ogólne

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

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela . Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

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

Źródło: opracowanie własne

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

- ochronę środowiska naturalnego,

· zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

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

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

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

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

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

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

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2018 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 2. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

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

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,

· wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,

· wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym.

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

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

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

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

Tabela . Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury

urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

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

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

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

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

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

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

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela . Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie nakielskim

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”	Znak drogowy umieszczony na słupku	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Znak drogowy stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Nazwa przystanku i numer słupka	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem): nazwa i numer przystanku informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”)	Tabliczka informująca o statusie przystanku umieszczona na słupku, pod znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	nie dotyczy – przystanki o statusie „na żądanie” i „dla wysiadających” nie będą wyposażane w wiaty	
	Piktogram informujący o zakazie palenia	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Piktogram umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zarządcy przystanku	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony na tabliczce (w środku)	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty z wyjątkiem przystanków końcowych	Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Schemat sieci połączeń	brak		schemat wydrukowany na papierze kredowym, umieszczony w gablocie lub przyklejony na ścianie wiaty	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Skrócona taryfa przewozowa	brak		Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zmianie rozkładu jazdy	Informacja umieszczona na tabliczce z rozkładem jazdy	Wszystkie przystanki dla wsiadających niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Miejsce oczekiwania	Ławka	-	Wszystkie przystanki w kierunku Nakła	W obrębie przystanków z wiatami – jako (integralna) część wiaty	Wszystkie przystanki w kierunku Nakła
	Wiaty przystankowa		Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła		Wszystkie przystanki w kierunku Nakła i wybrane przystanki z kier. Nakła
Peron	Nawierzchnia peronu	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron
	Wymiary peronu	Długość peronu 15 metrów	Każdy peron	Długość peronu 15 metrów	Każdy peron

		Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2 metry		Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2,2 metra	
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	Minimum 18 cm	Każdy peron	Minimum 18 cm	Każdy peron
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	Każdy peron	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami; linia naprowadzająca między wiatą/słupkiem a krawędzią peronową; linia naprowadzająca na drodze do przystanku	Każdy peron
Inne	Stojak rowerowy	Niezadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową	Zadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową
	Słup ogłoszeniowy	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności
	Śmietnik	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Wszystkie przystanki w kierunku Nakła i wybrane przystanki z kier. Nakła
	Latarnia uliczna	rozwiązanie niestosowane			Wszystkie ważniejsze przystanki w kierunku Nakła

Źródło: opracowanie własne

Stosowane wiaty przystankowe będą miały obudowane boki, gabloty natomiast – w miarę możliwości – będą podświetlane.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja dla pasażerów dostępna będzie:

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

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

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

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

Tabela . Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> · Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). · Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). · Regulamin przewozów. · Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> · Nazwa przystanku i numer słupka. · Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). · Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku i informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. · Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. · Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> o zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, o zawierający numer linii komunikacyjnej i kierunek jazdy autobusów, o wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, o godziny odjazdów autobusów, o nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, o okres obowiązywania rozkładu jazdy, o legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.

	<ul style="list-style-type: none"> · Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przystankowy – Dworzec Autobusowy w Nakle	<ul style="list-style-type: none"> · Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. · Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat nakielski. · Mapa miasta z zaznaczoną lokalizacją węzła przesiadkowego. · Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. · Tablica LED (lub inna o takich samych funkcjonalnościach) ze zbiorczym rozkładem jazdy zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń
Internet i aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> · Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). · Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim. · Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. · Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

9.2 Przygotowanie oferty przewozowej

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

Plan ten powinien składać z:

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

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalonymi, i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

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

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu nakielskiego

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

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

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),

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

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

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

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

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

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

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

10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

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

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

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

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

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

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach

i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

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

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

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

10.2 System informacji pasażerskiej

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

- schematów linii komunikacyjnych oraz trasy wybranego połączenia,
- udostępniania rozkładów jazdy i informacji o jego zmianach,
- uruchomienia platformy umożliwiającej planowanie tras podróży,
- udostępniania informacji o regulaminach przewozów, opłatach taryfowych wraz z informacjami o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu,
- umożliwienia zakupu biletów u operatorów.

11. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego

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

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Nakielskiego.

12. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego

Poniżej został przedstawiony zakres działań planowanych do zrealizowania przez powiat nakielski.

Tabela . Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Zakres	Rezultat	Termin realizacji*
Publikacja ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Przygotowanie i wywieszenie ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora w: - biuletynie publikacji zamówień publicznych UE - BIP - w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie organizatora - na stronie internetowej organizatora	do 31 grudnia 2015 r. (nie krócej niż rok przed wyborem operatora)
Przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	Uzyskania informacji niezbędnych do stworzenia optymalnych rozkładów jazdy publicznej komunikacji zbiorowej, stanie taboru, standardach możliwych do ustanowienia, itp.	do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie modelu zawierającego zagadnienia prawne, ekonomiczne i techniczne dla zapewnienia optymalnej siatki połączeń na obszarze całego Powiatu	Opracowanie założeń do opracowania rozkładu jazdy, rozliczeń z operatorami czy określenia standardu świadczonych usług.	do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie kompletnej dokumentacji trybie koncesji lub przetargu	Opracowanie pełnej dokumentacji w tym między innymi zaproszenia do złożenia ofert, wzory umów, negocjacje (dialog).	do 1 czerwca 2016 r.
Przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	Podpisanie umowy z przewoźnikiem - wybór operatora.	do 31 grudnia 2016 r.
Monitorowanie potrzeb mieszkańców powiatu, optymalizacja rozkładów jazdy, weryfikacja zapisów planu transportowego,	Komunikacja spełniająca oczekiwania mieszkańców powiatu oraz aktualizacja zapisów planu transportowego.	Okresowo (pozostawia się do decyzji bieżących organizatora)
Przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny	Optymalizacja rozkładu jazdy, wyliczenie przewidywanego kosztu funkcjonowania komunikacji zbiorowej.	Do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)

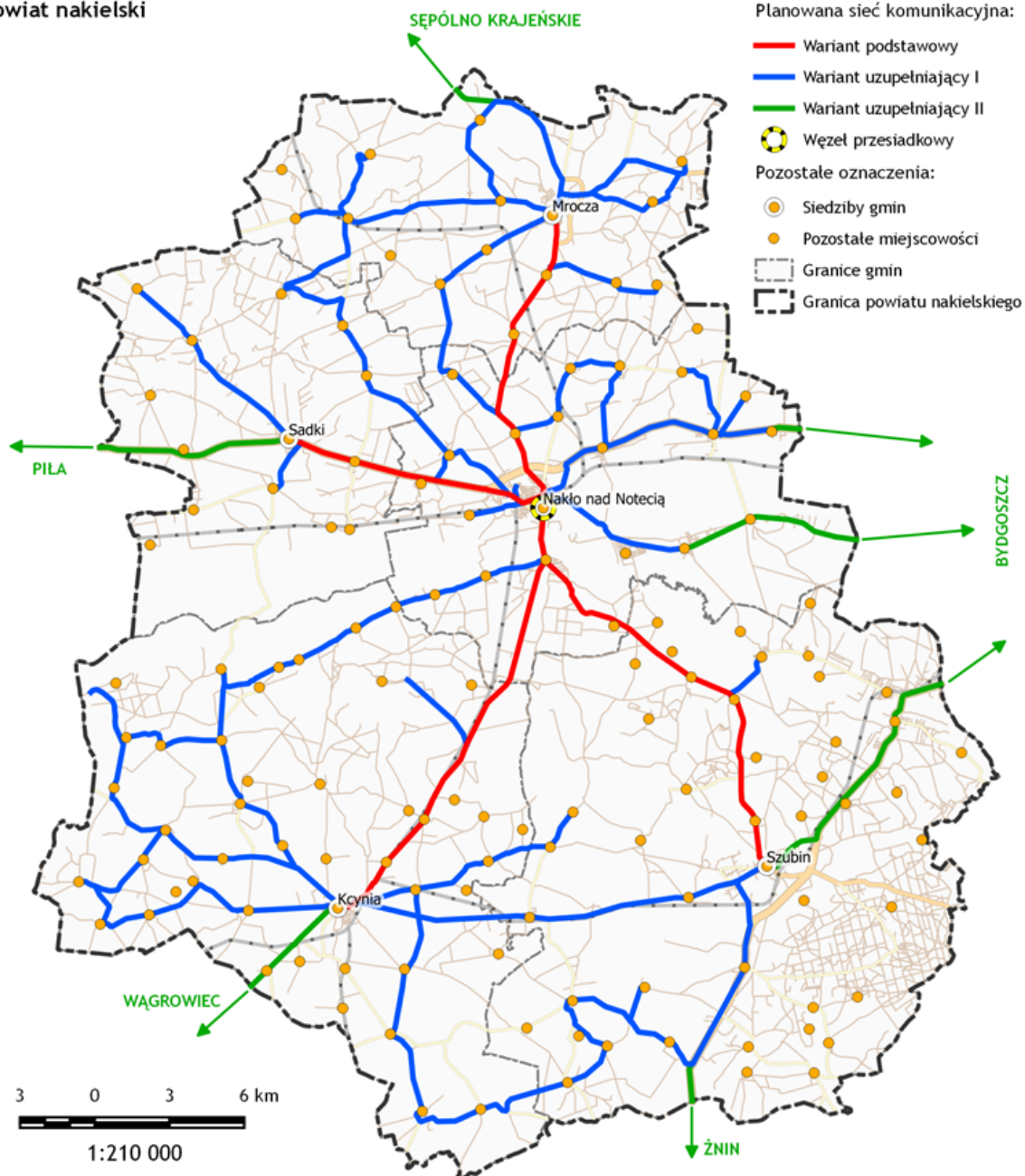
Źródło: opracowanie własne

**termin realizacji poszczególnych zadań może ulec zmianie i będzie zależny od możliwości finansowych powiat*

13. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nakielskiego

Planowana sieć komunikacyjna

powiat nakielski



14. Spisy map, tabel i wykresów

14.1 Spis map

Mapa 1. Powiat nakielski z podziałem na gminy

Mapa 2. Sieć linii regularnych w powiecie nakielskim

Mapa 3. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu nakielskiego

14.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie nakielskim

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 i 2014

Tabela 3. Prognoza liczby ludności powiatu nakielskiego na lata 2020-2050

Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Nakielskiego

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

Tabela 6. Linie komunikacyjne w wariantach podstawowym sieci w powiecie nakielskim

Tabela 7. Linie komunikacyjne w wariantach uzupełniającym I sieci w powiecie nakielskim

Tabela 8. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie nakielskim

Tabela 9. Wykaz placówek oświatowych w powiecie nakielskim

Tabela 10. Wykaz stref przemysłowych i dużych zakładów pracy w powiecie nakielskim

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

Tabela 12. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie nakielskim

Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Tabela 14. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 15. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie nakielskim

Tabela 16. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Tabela 17. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

14.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiana liczby ludności w gminach powiatu nakielskiego w latach 2005-2014

Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie nakielskim w latach 2005-2014

Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie nakielskim

Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie nakielskim, województwie kujawsko-pomorskim i Polsce w latach 2005-2014

Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu nakielskiego na lata 2020-2050

Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2050 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu nakielskiego w latach 2009-2013

Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie nakielskim z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności