



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Olsztyn, dnia 31 marca 2016 r.

Poz. 1475

UCHWAŁA NR XVIII/147/2016 RADY POWIATU W NOWYM MIEŚCIE LUBAWSKIM

z dnia 23 marca 2016 r.

uchwalenia „ Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nowomiejskiego.

Na podstawie art.12 pkt. 11 oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 1445 ze zm.) oraz w związku z art. 9 ust. 2 i ust. 3, art.12 ust. 1 i ust. 2, art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj.Dz. U. z 2015 r., poz. 1440) - Rada Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nowomiejskiego stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim.

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

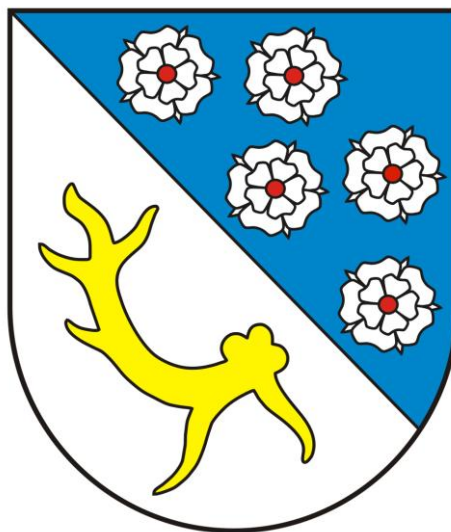
Przewodniczący Rady
Powiatu

Kazimierz Wiśniewski

Załącznik do Uchwały Nr XVIII/147/2016
Rady Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim
z dnia 23 marca 2016 r.

**STAROSTWO POWIATOWE W NOWYM MIEŚCIE LUBAWSKIM
WYDZIAŁ KOMUNIKACJI I TRANSPORTU**

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU NOWOMIEJSKIEGO
(PLAN TRANSPORTOWY)**



Opracowali:
Daniela Block
Wojciech Bober

NOWE MIASTO LUBAWSKIE 2016r.

I CZĘŚĆ TEKSTOWA

1.1	Czym jest plan transportowy	2
1.2	Cel opracowania planu	3
1.3	Słownik pojęć używanych w planie	4
1.4	Transport publiczny i jego problemy	5
1.5	Sieć komunikacyjno-drogowa na terenie powiatu	6
1.6	Komunikacja indywidualna	10
1.7	Położenie geograficzne obsługiwanego obszaru	10
1.8	Przemysł, demografia i bezrobocie	11
1.9	Gospodarka (rynek pracy – finanse publiczne)	12
1.10	Sieć komunikacyjna powiatu nowomiejskiego	13
1.11	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	16
1.12	Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	17
1.13	Zasady organizacji rynku przewozów	27
1.14	Standard usług przewozowych	28
1.15	Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego	30
1.16	Organizacja systemu informacji dla pasażera	30
1.17	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	36

II CZĘŚĆ GRAFICZNA

2.1 Plan sieci komunikacyjnej powiatu nowomiejskiego

Załączniki:

Uchwała Nr XXXVI/293/2013 Rady Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim z dnia 21 lutego 2013r. W sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Nowomiejski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.....	27
---	----

1.1 Czym jest plan transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, **powiat** (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (j.t. Dz.U z 2015 poz. 1440) (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:

- a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3. Powiat:

- a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5. Województwo:

- a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i **powiaty** o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Opracowanie planu transportowego w znaczący sposób ułatwia planowanie organizowanie i funkcjonowanie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terenie powiatu. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.

- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 2).

1.2 Cel opracowania planu

Podstawowym celem opracowania planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Plan Transportowy opracowany został w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (j.t Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) oraz w oparciu o przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 12 ust. 5 ww. ustawy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. nr 117, poz. 684).

W wyniku przeprowadzonych analiz, potrzeb oraz oczekiwań społecznych w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz z drugiej strony możliwości ekonomicznych, organizacyjnych, administracyjnych zbudowana została sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej dla obszaru Powiatu Nowomiejskiego.

Sieć komunikacyjna obejmuje wszystkie gminy wiejskie powiatu nowomiejskiego, a także gminę miejską Nowe Miasto Lubawskie. Plan sieci komunikacyjnej wraz z przebiegiem linii komunikacyjnych został przedstawiony w części graficznej planu.

1.3 Słownik pojęć używanych w planie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w planie

Lp.	Pojęcie	Opis
1.	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych, 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, 5. Zasady organizacji rynku przewozów, 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem z zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej, 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

2.	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Nowomiejskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Nowomiejskiego.
3.	Operator	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4.	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

1.4 Transport publiczny i jego problemy

Rozwój motoryzacji stał się bardzo widoczny. Zwiększona ilość pojazdów zauważalna jest w każdej z gmin powiatu nowomiejskiego co powoduje zanieczyszczenie powietrza oraz wypadki drogowe. Niestety w związku z dynamicznym rozwojem motoryzacji nie idzie w parze rozwój infrastruktury. Prowadzone są czynności mające na celu budowę nowych dróg, lecz proces jest długotrwały i kapitałochłonny. Pozytywną aspektem mającym miejsce w ostatnim czasie jest informacja o ogłoszeniu przetargu na realizację budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego. Powstanie jej wiąże się jednak z dalszą perspektywą. Niemniej, należy w procesie planowania na kolejne lata rozwoju transportu zbiorowego, brać pod uwagę jej powstanie i wykorzystanie w przewozach pasażerskich.

Dynamiczny rozwój motoryzacji oraz niedoinwestowanie transportu publicznego spowodowały spadek zapotrzebowania na przewozy jego środkami. Efektem takiego stanu rzeczy są zmiany organizacyjne oraz wynikające z nich zmiany metod zarządzania transportem publicznym. Zmiany metod zarządzania zostały wywołane potrzebą szybkiego reagowania i dostosowania się do wymagań rynku, a także rozwojem nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych. System publicznego transportu zbiorowego jest systemem, który powinien posiadać takie cechy jak:

- powszechny dostęp do usług dla każdego,
- bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Organizator zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dąży do tego, by transport publiczny w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym powiatowych przewozów pasażerskich był przyjazny dla pasażerów, w szczególności poprzez:

- możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się,
- rozkładu jazdy, który zapewnia korzystne dla pasażerów godziny podróży,
- świadczenie usług przez operatora przy odpowiednim standardzie w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Problemy, przed jakimi obecnie stoi organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej wynikają głównie z konieczności wypracowania takiego modelu jego funkcjonowania, który byłby w stanie sprostać potrzebom przewozowym mieszkańców powiatu nowomiejskiego, możliwości finansowych organizatora oraz możliwościom technicznym przewoźników. Oczekiwania mieszkańców są coraz większe, natomiast możliwości finansowe i taborowe operatora nie zawsze za nimi nadążają.

Podniesienie standardów funkcjonowania transportu publicznego jest więc jednoznaczne z podniesieniem jakości przejazdu jego środkami. Istotnym elementem usług przewozowych w publicznym transporcie jest ich cena. Ogólne uwarunkowania nie pozwalają spełniać oczekiwań w zakresie obniżki cen biletów za korzystanie z usług transportu publicznego. Poprawę funkcjonowania transportu publicznego oraz jego warunków należy zatem osiągać innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym, poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

1.5 Sieć komunikacyjno – drogowa na terenie powiatu

Powiat Nowomiejski posiada dobre walory położenia, dostępności, stwarzając przy tym korzystne warunki dla rozwoju gospodarczego. Ze względu na swoje położenie na granicy dwóch województw warmińsko-mazurskiego i kujawsko-pomorskiego sprawia, że leży on, na ważnym szlaku komunikacyjnym z możliwością transportową, umożliwiającą dalszy rozwój. O możliwości tworzenia sprawnego systemu transportowego decyduje przede wszystkim infrastruktura drogowa, a w szczególności gęstość i struktura sieci drogowej oraz jej stan techniczny warunkujący poziom jakościowy połączeń.

Przez teren powiatu nowomiejskiego przebiega gęsta sieć dróg lądowych. Łączna długość linii kołowych wynosi **254,98 km**. Podstawowy układ sieci drogowej powiatu nowomiejskiego tworzą następujące drogi:

1. Krajowe:

Droga krajowa nr 15 Ostróda – Nowe Miasto Lubawskie – Toruń – Gniezno – Krotoszyn – Trzebnica..... dł. 373 km

2. Wojewódzkie:

Droga wojewódzka nr 538 (Radzyń Chełmiński – Łasin – Nowe Miasto Lubawskie – Uzdo – Rozdroże.....dł.110 km

Przez teren powiatu nowomiejskiego przebiega również Droga wojewódzka nr 541 (Lubawa – Dobrzyń nad Wisłą).....dł.124 km

3. Powiatowe:

Podział na poszczególne gminy wynosi ogółem 233,89 km (w tym drogi gruntowe 6,83 km, ulice miejskie 4,14 km)

Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Klasa drogi	Długość drogi ogółem	Lokalizacja na terenie gminy	Długość	W tym o nawierzchni bitumicznej	W tym o nawierzchni gruntowej
Gmina Biskupiec								
1.	1234 N	Sumin - Sędzice	L	5,084	0+000 – 5+084	5,084	5,084	-
2.	1236 N	W.Tymawa – Łąkorz - Wawrowice	Z	18,837	0+000 – 18+837	18,837	18,837	-
3.	1238 N	Gr.woj.(Jabłonowo) – Rywałdzik – Wardęgowo	L	5,135	0+000 – 5+135	5,135	5,135	-
4.	1242 N	Biskupiec – Krotoszyny	L	3,500	0+000 – 3+500	3,500	1,200	2,300
5.	1271 N	Mierzyn - Rywałdzik	L	3,459	0+000 – 3+459	3,459	3,459	-
6.	1273 N	Ostrowite – gr. woj. (Górale)	L	4,468	0+000 – 4+468	4,468	1,701	2,767
7.	1279N	Kisielice - Biskupiec	Z	5,893	7+410 – 13+303	5,893	5,893	-

8.	1293 N	Biskupiec - Łąkorz	L	6,980	0+000 – 6+980	6,980	6,980	-	
9.	1299 N	Gr.woj(Brodnica)- Krotoszyny- Szwarcenowo-dr.pow Nr 1333 N	Z	28,553	0+000 – 22+621	22,621	22,621	-	
10.	1313 N	Ława –Karaś –dr.nr 1299 N (Wonna)	Z	2,274	9+060- 10+034	0,974	0,974	-	
						Razem	76,951	71,884	5,067
Gmina Nowe Miasto Lubawskie									
1.	1244 N	Skarlin-Lekarty-Nowy Dwór	L	7+817	0+000 – 7+817	7,817	7,817	-	
2.	1246 N	Dr.woj.nr 538 - Skarlin – Nowe Miasto Lub.	L	12,720	0+000- 12+720	12,720	12,720	<i>W tym ulica miejska Żwirki i Wigury dł.1,260 km</i>	
3.	1270N	Radomno-Rakowice- Zajęczkowo Lub. dr. Nr 538 Łącznik	L	6,603 0,180	0+000 – 2+612 0+000- 0+180	2,612 0,180	2,612 0,180	<i>Odcinek od km 2+612- 9+004 dł 6,428 w adm. PZD Ława</i>	
4.	1299 N	Gr.woj(Brodnica)- Krotoszyny- Szwarcenowo-dr.pow Nr 1333 N	Z	28,553	22+621- 28+553	5,932	5,932	-	
5.	1313 N	Ława –Karaś –dr.nr 1299 N (Wonna)	Z	2,274	7+760 – 9+060	1,300	1,300	-	
6.	1315 N	Jamielnik – Gryżliny- dr.Nr 1244 N	L	5+846	0+000 – 5+846	5,846	5,846	-	
7.	1323 N	Kacze Bagno-Sugajenko	L	6,316	1+850- 3+000	1,150	1,150	-	
8.	1333 N	Gr.pow. (Ława) – Radomno- Nowe Miasto Lub.	Z	11,431	7+070 – 18+501	11,431	11,431	<i>W tym ulica miejska Ławska dł. 0,228 km</i>	
9.	1335 N	Nowe Miasto Lub. Mroczno - Słup	Z	16,418	1+711- 6+786	5,075	5,075	-	
10.	1347 N	Dr. woj. Nr 538 (Tylice) - Mroczenko	L	5,077	0+000 – 3+275	3,275	3,275	-	
						Razem	57,338	57,338	
Gmina Kurzętnik									
1.	1248 N	Gr.woj. (Ciche) – Nielbark-gr. woj. (Z	17,485	0+000 – 17+485	17,485	17,485	-	

2.	1250 N	Brzozie)							
		Brzozie-Mroczo-Rynek	L	18,795	0+000 – 7+813	7,813	7,813	-	
3.	1317 N	Marzęcice- gr. woj. (Pokrzydowo)	L	9,755	0+000 – 9+755	9,755	9,755	-	
4.	1319 N	Nowe Miasto Lub. - Kaługa	L	8,722	1,973 – 8+722	6,749	6,749		
5.	1321 N	Kurzętnik - Nielbark	L	2,391	0+000 – 2+291	2,391	2,391	-	
6.	1323 N	Kacze Bagno - Sugajenko	L	6,316	0+000 – 1+850 3+000 – 6+316	1,850 3,316	5,166	-	
7.	1335 N	Nowe Miasto Lub. – Mroczo - Słup	L	16,418	0+000 – 1+711	1,711	1,711	-	
			-		Razem	51, 070	51, 070	-	
Gmina Grodziczno									
1.	1250 N	Brzozie-Mroczo-Rynek	L	18,795	7+813 – 18,795	10,982	10,982	-	
2.	1252 N	Mroczenko-Montowo	L	8,937	0+000- 8+937	8,937	8,937	-	
3.	1254 N	Tuszewo (dr.woj. nr 541)Truszczyny - Dębień	L	5,080	1+480 – 6+798	5,318	5,318	-	
4.	1270 N	Radomno-Rakowice- Zajączkowo Lub. dr. Nr 538	L	6,603	9+040 – 13+031	3,991	3,991	-	
5.	1276 N	Gr.woj.(Brzozie) - Mroczo	L	3,024	0+000 – 3,024	3,024	3,024	-	
6.	1335 N	Nowe Miasto Lub. – Mroczo - Słup	Z	16,418	6+786 – 16+418	9,632	9,632	-	
7.	1337 N	Boleszyn (gr.woj) Wielkie Leżno	L	2,439	0+000 - 2+439	2,439	0,673	1,766	
8.	1347 N	Dr. woj. Nr 538 (Tylice) - Mroczenko	L	5,077	3+275 – 5+077	1,802	1,802	-	
					Razem	45,887	44,121	1,766	
Miasto Nowe Miasto Lubawskie									
1.	5500 N	Ulica Mszanowska	L	0,680	0+000 – 0+680	0,680	0,680	-	
2.	1319 N	Ulica Kopernika	L	1,973	0+000 – 1+973	1,973	1,973		
3.	1246 N	Ulica Żwirki i Wigury	L	1,260	11+460	1,260	1,260		

4.	1333 N	Ulica Iławska	Z	0,228	-	0,228	0,228	
					12+720			
					18+273			
					-18+501			
-	Razem	4,141	4,141	-				

4. Linie kolejowe:

Linia kolejowa z Gdańska do Warszawy : stacje Montowo i Zajęczkowo Lubawskie,
Linia Kolejowa z Poznania Wsch. Do Skandawa: stacje: Ostrowite koło Jabłonowa, Lipinki, Biskupiec Pomorski, Jamielnik.

1.6 Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w powiecie nowomiejskim w ostatnich latach przedstawiał się następująco:

1. Zarejestrowane pojazdy mechaniczne:

- **2013 r. – 4166** - zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, w tym **1** autobus, **301** samochody ciężarowe, **2632** samochodów osobowych, **138** motocykli, **245** motorowerów,
- **2014 r. – 4064** zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, w tym **2** autobusy, **327** samochody ciężarowe, **2785** samochodów osobowych, **189** motocykli, **257** motorowerów,
- **2015 r. (I półrocze) 1328** zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, w tym **3** autobusy, **158** samochody ciężarowe, **1362** samochodów osobowych, **145** motocykli, **128** motorowerów,

Dynamicznie rozwijająca się komunikacja indywidualna nie jest w stanie zastąpić komunikacji publicznej. Wzrastająca ilość pojazdów indywidualnych powoduje utrudnienia komunikacyjne (korki, parkingi, wyłączenia stref komunikacyjnych itp.) oraz negatywnie wpływa na ekologię. Tylko optymalny rozwój komunikacji publicznej daje gwarancję dogodnego i szybkiego przemieszczania się z możliwością regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy na terenie powiatu nowomiejskiego.

1.7 Położenie geograficzne obsługiwanego obszaru

Powiat Nowomiejski położony jest w południowo – zachodniej części województwa Warmińsko – Mazurskiego, na pograniczu Pojezierza Chełmińskiego, Pojezierza Iławskiego, Garbu Lubawskiego i Pojezierza Dobrzyńskiego. Sąsiadujące powiaty to: od południa powiat brodnicki, od zachodu powiat grudziądzki, od wschodu powiat działdowski, od północy powiat iławski.

Rys. 1. Mapa powiatu nowomiejskiego na tle województwa warmińsko-mazurskiego



Powiat Nowomiejski obejmuje miasto Nowe Miasto Lubawskie oraz cztery gminy wiejskie: Biskupiec, Grodziczno, Kurzętnik i Nowe Miasto Lubawskie, w skład których wchodzi 77 sołectw (83 miejscowości). Ogółem powierzchnia powiatu wynosi 649,23 km², w tym lasów 15,47%, co łącznie stanowi ponad 14 tys. hektarów. Obecnie na terenie Powiatu Nowomiejskiego zamieszkuje **45 463 osób** (stan na 31 lipiec 2015r.).

Rys. 2. Powiat Nowomiejski podział na gminy



Z zestawienia struktury powierzchni użytków wynika, że ma on charakter typowo rolniczy, bowiem grunty orne stanowią prawie 60%, nieużytki, tereny zabudowane i zurbanizowane zajmują zaledwie kilka procent ogólnej powierzchni powiatu. Rzeźba terenu jest zróżnicowana, dominuje krajobraz pagórkowaty. Urozmaicona jest także sieć hydrograficzna. Najdłuższym (207 km) prawym dopływem Wisły w północnej Polsce jest rzeka Drwęca, nad którą leży Nowe Miasto Lubawskie, a największym dopływem w dorzeczu Drwęcy jest Wel. Na terenie powiatu płyną także: Osa, Młynkówka, Groblica, Skarklanka i kilka mniejszych rzek. Obok sieci rzecznej ważnym elementem hydrograficznym powiatu nowomiejskiego jest jezioro Skarlin położone ok. 4 km od Nowego Miasta Lubawskiego, oraz o ok. 12 km położone jezioro Wielkie Partęczyny. Na terenie powiatu znajdują się częściowo dwa parki krajobrazowe: Brodnicki Park Krajobrazowy i Welski Park Krajobrazowy oraz obszary chronionego Krajobrazu: doliny rzeki Drwęcy i rzeki Wel, a także liczne rezerваты przyrody.

1.8 Przemysł, demografia i bezrobocie

Powiat nowomiejski jest typowym powiatem rolniczym, nie posiadającym znaczących zakładów przemysłowych. Obserwowany jest jednak wzrost aktywności społecznej przejawiający się w zakładaniu małych firm. Na terenie powiatu zarejestrowano ponad 500 podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Niewątpliwie pomocnym przedsięwzięciem władz Nowego Miasta Lubawskiego było utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej, która w sposób optymalny pomaga tworzyć przedsiębiorcom nowe miejsca pracy.

Najbardziej intensywnie rozwinięta jest gałąź przemysłu drzewnego. Począwszy od tartaków, poprzez produkcję stolarki budowlanej, do wyrobów mozaikowych włącznie.

Do największych zakładów branży drzewnej należą:

- a) „Szynaka Meble” – Nowe Miasto Lubawskie,
- b) „MM International” – Nowe Miasto Lubawskie,
- c) „Jawor” – Nowe Miasto Lubawskie,
- d) Finishparket” – Nowe Miasto Lubawskie,
- e) „Dziadek” – Bielice,
- f) „Drewmar” – Bielice,

Przewiduje się że to właśnie do tych zakładów pracy głównie będą dojeżdżać osoby zainteresowane publicznym transportem zbiorowym.

Tabela nr 3. Dane demograficzne powiatu nowomiejskiego – stan na 15 lipca 2015r.

Ogólna liczba mieszkańców powiatu	Podział demograficzny na terenie powiatu nowomiejskiego		
	Liczba mieszkańców powiatu do 16 roku życia	Liczba mieszkańców powiatu w wieku 17-25	Liczba mieszkańców powiatu powyżej 65 roku życia
45463	7900	5891	6005

/Źródło: gminy powiatu nowomiejskiego/

Stopy bezrobocia w powiecie nowomiejskim (stan na 30 czerwca 2015r.) wynosi **16,5 %** co daje sumę około **2,5 tys. osób**.

(źródło PUP w Nowym Mieście Lubawskim)

1.9 Gospodarka (rynek pracy – finanse publiczne)

Procesy zachodzące w gospodarce w skali regionu, kraju, europy i świata będą wpływać również na sytuację powiatu, są one zatem warte uwagi w perspektywie 10-letniego planowania rozwoju. Dzięki uchwaleniu i realizacji planu transportowego Powiat Nowomiejski zyska znacznie lepszą pozycję w walce z wyzwaniami, jakie niesie ze sobą utrzymanie konkurencyjności, wymóg zapewnienia wysokiej jakości życia, dobrych warunków pracy i niskiego poziomu wyłączenia mieszkańców powiatu z życia w społeczności powiatowej i miejskiej.

Realizacja planu transportowego, ma wpływ na bardzo wiele czynników, m.in. takich jak:

- poprawa jakości życia i zdrowotność mieszkańców,
- nieograniczony dostęp do usług przewozowych, w tym dla osób podlegającym wyłączeniu społecznemu, ze względu na niski status ekonomiczny, kalectwo, podeszły wiek itp.,
- zapewnia lepsze możliwości przemieszczania się i lepszy dostęp do typowych miejsc aktywności społeczności, bez konieczności posiadania własnego samochodu,
- minimalizuje koszty eksploatacyjne, ponoszone przez korzystających z samochodów (opłaty parkingowe, przepełnione miejsca parkingowe, rosnące ceny paliwa i części),
- poprawa w zakresie ochrony środowiska (jeden autobus to średnio wyłączenie 30-50 pojazdów indywidualnych).

1.10 Sieć komunikacyjna powiatu nowomiejskiego

Biorąc pod uwagę prognozy potrzeb przewozowych sieć komunikacyjna powiatu nowomiejskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego prowadzona będzie na 19 liniach komunikacyjnych

Tabela nr 4. Linie użyteczności publicznej powiatu nowomiejskiego

Lp.	Nazwa Linii	Przez
1.	Gwiździny – Mroczo - Gwiździny	Gwiździny - Gwiździny (Wybudowanie I) - Gwiździny (Wybudowanie II) -Mroczenko - Mroczo - Mroczenko - Gwiździny (Wybudowanie II) - Gwiździny (Wybudowanie I) – Gwiździny

2.	Biskupiec – Nowe Miasto Lubawskie – Biskupiec	BISKUPIEC - Krotoszyny – Szwarcenowo – Wonna – Jamielnik – Bagno – Gryźliny – Nowy Dwór Bratiański – Nowe Miasto Lubawskie (dw. autob. ul. Grunwaldzka) – Nowe Miasto Lubawskie (parking ul. Mickiewicza) - KURZĘTNIK (ul. Grunwaldzka) – Nowe Miasto Lubawskie (zatoka, ul. Mickiewicza) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.autob. ul. Grunwaldzka) – Nowy Dwór Bratiański - Gryźliny – Bagno – Jamielnik – Wonna – Szwarcenowo – Krotoszyny – BISKUPIEC
3.	Nowe Miasto Lubawskie – Boleszyn - Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (d.a.) – Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) - Nowe Miasto Lubawskie (oś. Marianowo) – Krzemieniewo I - Krzemieniewo – Sugajenko – Sugajenko I – Mroczo (osiedle) – Mroczo – Mroczo (kol.) - Boleszyn – Mroczo (kol.) – Mroczo – Mroczo (osiedle) – Sugajenko I - Sugajenko – Krzemieniewo Krzemieniewo I – Nowe Miasto Lubawskie (oś. Marianowo) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Jagiellońska) - Nowe Miasto Lubawskie (ul. Mickiewicza -IV d/w.) - Nowe Miasto Lubawskie (d.a.)
4.	Biskupiec – Łąkorz – Wawrowice – Nowe Miasto Lubawskie i z powrotem	Biskupiec (rynek) (kurs „TAM” - skrócony przez: Dębno do Wawrowic) - Sędzice - Lipinki - Łąkorz – Wawrowice – Lipowy Dwór - Marzęcice - Nowe Miasto Lubawskie (parking, ul. Mickiewicza)- KURZĘTNIK (ul.Grunwaldzka) - Nowe Miasto Lubawskie (zatoka, ul. Mickiewicza) - Marzęcice – Lipowy Dwór – Wawrowice (kurs „POWRÓT” - skrócony przez Dębno do Biskupca) - Łąkorz – Lipinki - Sędzice – Biskupiec (rynek)
5.	Nowe Miasto Lubawskie – Tylice – Bratian – Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (d.a.) - Pacółtowo I (Dom Dziecka) – Pacółtowo II – Tylice I – Tylice (szkoła) – Tylice I – Pacółtowo II – Pacółtowo I (Dom Dziecka) - Nowe Miasto Lubawskie (d.a.) - Bratian II (nż) – Bratian (szkoła) – Bratian (n.ż.) - Nowe Miasto Lubawskie (d.a.) – i z powrotem
6.	Nowe Miasto Lubawskie – Chrośle – Radomno – Jamielnik - Pustki – Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lub. (d.a.) - Łąki Bratiańskie – Nawra – Nowy Dwór – Nowy Dwór II – Chrośle – Pustki I – Pustki II - Radomno I – Radomno - Radomno II – Jamielnik (szkoła) – Radomno II – Radomno – Radomno I -Pustki II -Pustki I – Chrośle – Nowy Dwór II – Nowy Dwór – Nawra – Łąki Bratiańskie – Nowe Miasto Lubawskie (d.a.)

7.	Nowe Miasto Lubawskie – Lekarty – Jamielnik – Biskupiec – Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubaw. (d.a.) - Nawra I – Nawra II – Nawra III- Nowy Dwór I - Nowy Dwór II – Lekarty I – Lekarty II – Skarlin (szkoła) - Skarlin – Lekarty II – Lekarty I – Gryźliny – Bagno – Jamielnik (szkoła) - Jamielnik – Wonna – Mała Wólka – Szwarcenowo – Buczek – Krotoszyny – Biskupiec (d.k.) - Krotoszyny (skrzyż.) n.ż. - Bielice – Biskupiec (rynek) - Jamielnik (szkoła) – Bagno – Gryźliny – Lekarty I – Lekarty II – Skarlin – Skarlin (szkoła) - Nowy Dwór II - Nowy Dwór I – Nawra III – Nawra II – Nawra I – Nowe Miasto Lub.(d.a.)
8.	Nowe Miasto Lubawskie – Tylice – Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (parking – ul. Mickiewicza) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Wojska Polskiego) - Pacóltowo - Tylice (kościół) – Tylice (pętla) – Tylice (kościół) – Pacóltowo -Nowe Miasto Lubawskie (ul. Wojska Polskiego) – Nowe Miasto Lubawskie (zatoka – ul. Mickiewicza)
9.	Nowe Miasto Lubawskie – Kurzętnik – Nowe Miasto Lubawskie - Mszanowo-Bratian–Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (ul.Jagiellońska) – Kurzętnik (ul.Grunwaldzka – k/urzędu gminy) – Kurzętnik (rynek) – Kurzętnik (ul.Kopernika) – Kurzętnik (ul.Betoniarska) – Kurzętnik (ul.Dworcowa – k/LAWAPOLU) – Kurzętnik (ul.Dworcowa – k/ośrodka zdrowia) – Kurzętnik (rynek) – Kurzętnik (ul.Grunwaldzka –k/urzędu gminy) -Kurzętnik (ul.Sienkiewicza – k/stacji paliw ORLEN) - Nowe Miasto Lubawskie (ul.Jagiellońska) - Nowe Miasto Lubawskie (zatoka - ul.Mickiewicza) – Nowe Miasto Lubawskie (ul.Tysiąclecia) - Nowe Miasto Lubawskie ul.Mszanowska – k/auto-komisu)- Mszanowo(k/urzędu gminy)– Mszanowo (wybudowanie) - Bratian (rynek)–Bratian (cmentarz) – Bratian Górny – Łąki Bratiańskie – Nowe Miasto Lubawskie (przy dworcu)-Nowe Miasto Lubawskie (parking– ul. Mickiewicza)
10.	Nowe Miasto Lubawskie – Nielbark – Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) – Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) – Kurzętnik (dolny – ul. Grunwaldzka) – Krzemieniewo – Sugajenko – Bratuszewo I – Bratuszewo – Brzozie Lubawskie (szkoła) – Brzozie Lubawskie – Nielbark I (skrzyżow.) - Nielbark (wieś) – Kurzętnik (górnny) – Kurzętnik (dolny) – Kurzętnik (stacja paliw) – Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (ul.Mickiewicza – d/w) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) - Nowe

		<p>Miasto Lubawskie (dw.aut.) - Nowe Miasto Lub. (osiedle – ul.Jagiellońska) – Kurzętnik (dolny) – Kurzętnik (górnny) – Nielbark (wieś) – Nielbark I (skrzyżow) – Brzozie Lubawskie – Brzozie Lubawskie (szkoła) – Bratuszewo – Bratuszewo I - Sugajenko – Krzemieniewo – Krzemieniewo I – Nowe Miasto Lubawskie (Marianowo – Kacze Bagno n.ż.) - Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (ul.Mickiewicza d/w) – Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.)</p>
11.	Nowe Miasto Lubawskie – Skarlin – Nowe Miasto Lubawskie	<p>Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) – Łąki – Nawra I – Nowy Dwór Bratiański – Nowy Dwór Bratiański I - Lekarty I – Lekarty – Skarlin – Skarlin (wybudow.) - Nawra II – Nawra – Nowe Miasto Lubawskie (ul.Żwirki i Wigury) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) - Nawra - Nawra II – Skarlin (wybudow.) - Skarlin – Lekarty – Lekarty I – Nowy Dwór Bratiański I – Nowy Dwór Bratiański – Nawra I – Łąki – Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.)</p>
12.	Nowe Miasto Lubawskie – Mroczo – Nowe Miasto Lubawskie	<p>Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) - Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) – Kurzętnik (U.G-ul. Grunwaldzka) – Kurzętnik (stacja paliw) - Nowe Miasto Lub. (Marianowo – Kacze Bagno-n.ż.) - Gwiździny I – Gwiździny – Mroczenko (skrzyż.) - Mroczenko II – Mroczo – Mroczo – Mroczenko II – Mroczenko (skrzyż.) - Gwiździny – Gwiździny I – Nowe Miasto Lubawskie (Marianowo – Kacze Bagno n.ż.) - Nowe Miasto Lubawskie (osiedle,ul. Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (ul.Mickiewicza-d/w) – Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.)</p>
13.	Nowe Miasto Lubawskie – Lipinki – Nowe Miasto Lubawskie	<p>Nowe Miasto Lub. (dw.aut.) – Marzęcice (II) – Marzęcice – Mikołajki (I) – Lipowy Dwór – Wielkie Bałówki – Wawrowice – Wawrowice (I) – Wąkop - Łąkorz - Wichertowo – Lipinki (dw.kol) – Lipinki – Lipinki (dw.kol) – Wichertowo – Łąkorz – Wąkop – Wawrowice I – Wawrowice -Wielkie Bałówki – Lipowy Dwór – Mikołajki I – Mikołajki – Mikołajki (skrzyż.) - Mikołajki – Mikołajki I – Marzęcice – Marzęcice II – Nowe Miasto Lub. (ul.Narutowicza – d.w.) - Nowe Miasto Lub.(dw.aut.)</p>

		<p>- Nowe Miasto Lub. (ul. Jagiellońska) – Kurzętnik (ul. Grunwaldzka) – Marzęcice – Mikołajki I – Mikołajki – Mikołajki (skrzyż) – Mikołajki – Mikołajki I – Lipowy Dwór – Wielkie Bałówki – Wawrowice – Wawrowice I – Wąkop – Łąkorz – Wichertowo – Lipinki (dw.kol) - Lipinki – Lipinki (dw.kol) – Wichertowo – Łąkorz – – Wąkop – Wawrowice I – Wawrowice – Wielkie Bałówki – Lipowy Dwór – Mikołajki I – Marzęcice – Marzęcice II – Nowe Mieście Lubawskie (ul.Narutowicza-d.w.) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut)</p>
14.	Nowe Miasto Lubawskie – Tereszewo – Nowe Miasto Lubawskie	<p>Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) – Marzęcice II – Marzęcice – Małe Bałówki I – Małe Bałówki – Wielkie Bałówki – Tomaszewo II – Tereszewo - Tereszewo I – Szafarnia – Tereszewo I – Tereszewo – Kąçiki – Kaługa – Lipowiec – Lipowiec (POM) – Taborowizna – Kurzętnik (dw.kol.) - Kurzętnik – Kurzętnik (dolny) – Kurzętnik (stacja paliw) – Nowe Miasto Lubawskie (osiedle – ul.Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (ul.Mickiewicza – d/w.) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.)</p>
15.	Nowe Miasto Lubawskie – Tereszewo – Nowe Miasto Lubawskie - Tereszewo	<p>Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) – Nowe Miasto Lubawskie (osiedle- ul.Jagiellońska) – Kurzętnik (dolny) – Kurzętnik – Kurzętnik (dw.kol) – Taborowizna – Lipowiec (POM) – Lipowiec – Kaługa – Kąçiki – Tereszewo – Tereszewo I – Szafarnia – Tereszewo I – Tereszewo – Tomaszewo II – Tomaszewo – Murawki – Otręba - Wielkie Bałówki II – Wielkie Bałówki I – Wielkie Bałówki (szkoła) - Wielkie Bałówki (skrz.) – Małe Bałówki – Małe Bałówki I - Marzęcice I – Marzęcice II – Nowe Miasto Lubawskie (ul.Narutowicza – d.w.) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) -Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) - Marzęcice II – Marzęcice I – Małe Bałówki I – Małe Bałówki – Wielkie Bałóki (skrz.) - Wielkie Bałówki (szkoła) – Wielkie Bałówki I – Wielkie Bałówki II – Otręba – Murawki – Tomaszewo – Tomaszewo II – Tereszewo – Tereszewo I – Szafarnia – Tereszewo I – Tereszewo</p>

16.	Nowe Miasto Lubawskie – Gwiździny – Nowe Miasto Lubawskie-Bratian- Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (dw. autob.) - Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie-Kurzętnik (Kacze Bagno) – Krzemieniewo - Gwiździny (n.ż.) - Gwiździny - Gwiździny (szkoła) - Gwiździny – Nowe Miasto Lubawskie-Kurzętnik (Kacze Bagno) – Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul. Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Mickiewicza) – Nowe Miasto Lubawskie (dw. autob.) - Bratian - Bratian (szkoła) – Bratian - Nowe Miasto Lubawskie (dw.autob.) - Nowe Miasto Lubawskie (dw.autob.) - Bratian – Bratian (szkoła) – Bratian - Nowe Miasto Lubawskie (dw.autob.) - Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (Kacze Bagno) – Krzemieniewo - Gwiździny (n.ż.) - Gwiździny – Gwiździny (szkoła) - Gwiździny – Nowe Miasto Lubawskie (Kacze Bagno) - Nowe Miasto Lubawskie (osiedle, ul.Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Mickiewicza) – Nowe Miasto Lubawskie (dw.autob.)
17.	Gwiździny-Mroczo-Gwiździny	Gwiździny - Gwiździny (Wybudowanie I) - Mroczenko – Mroczenko II - Mroczo – Mroczo - Mroczenko II – Mroczenko – Gwiździny (Wybudowanie I) – Gwiździny
18.	Nowe Miasto Lubawskie - Skarlin-Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.) – Łąki Bratiańskie - Nawra – Nowy Dwór Bratiański – Nowy Dwór Bratiański I - Lekarty I – Lekarty – Skarlin - Skarlin – Lekarty – Lekarty I – Nowy Dwór Bratiański I - Nowy Dwór Bratiański – Nawra I – Łąki Bratiańskie– Nowe Miasto Lubawskie (dw.aut.)
19.	Nowe Miasto Lubawskie – Gwiździny - Nowe Miasto Lubawskie	Nowe Miasto Lubawskie (parking, ul. Mickiewicza) – Nowe Miasto Lub. (ul. Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Lipowa) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Kasztanowa) – Gwiździny (boisko) - Gwiździny – Gwiździny (pętla) - Gwiździny – Gwiździny (boisko) - Nowe Miasto Lubawskie (ul. Kasztanowa) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Lipowa) – Nowe Miasto Lubawskie (ul. Jagiellońska) – Nowe Miasto Lubawskie (zatoka, ul. Mickiewicza)

1.11 Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Obecnie powiat nowomiejski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane wyłącznie przez przedsiębiorców prywatnych działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosowanych zezwoleń wydanych przez Starostę Nowomiejskiego. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie tego typu przewozów będzie polegać na:

- poborze przez operatora, któremu powiat nowomiejski (w drodze przetargowej lub bezprzetargowej) powierzy zadania z zakresu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, lub bezpośrednio przez powiat nowomiejski opłat w związku z realizowaniem usług z zakresu publicznego transportu zbiorowego – w formie biletów,
- przekazywaniu operatorowi tak zwanej rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - a) utraconych przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych w środkach publicznego transportu zbiorowego,
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze powiatu nowomiejskiego,
 - c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu nowomiejskiego,
- środki z budżetu państwa (Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego)

Powiat Nowomiejski nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych jest dodatnia z tym, że opłacalność wykonywania poszczególnych kursów jest zróżnicowana. Deficytowe kursy bilansowane są przychodami z kursów rentownych. Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie porannego oraz popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym przychody ze sprzedaży biletów są największe. 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), ogólne koszty czy amortyzacja.

Powiat nowomiejski podjął się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu we wszystkich gminach powiatu. W niniejszym planie proponuje się, aby Starosta Nowomiejski został organizatorem komunikacji na 19 liniach. By nowo tworzone linie komunikacyjne obsługiwały jak największy obszar gmin, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów. Jest to bardzo ważne, jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z budżetu powiatu. Jako, że linie te obsługują znaczne obszary gmin, wyręczając tym samym ich wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, do czego zobowiązuje ich między innymi ustawa o samorządzie gminnym, pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu powinny zostać zawarte porozumienia, na mocy których gminy te będą partycypować w kosztach organizacji przewozów powiatowych.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół oraz osób dorosłych do zakładów pracy.

Podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadzać będzie takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić na przeciw potrzebom, z drugiej nie pozwala na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi.

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania. Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucić na pasażerów, konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na rekompensatę dla operatora. W celu zwiększenia rentowności przewozów pasażerskich organizator winien na bieżąco monitorować frekwencję w autobusach i optymalizować trasy oraz rozkłady jazdy. Aby czynić to skutecznie należy sukcesywnie, co najmniej raz w roku, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napełnień taboru lub badania ankietowe.

Wykonywanie powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie nowomiejskim przez operatora finansowane będzie z przychodów ze sprzedaży biletów, dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 53 w związku z art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

1.12 Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Realizacja zadań określonych w Ustawie to nie tylko obowiązek ustawowy. Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu na tyle skuteczny, aby korzystanie z niego spełniało oczekiwania społeczne, a jego rozwiązania techniczno-organizacyjne pozostawały przyjazne środowisku. Ponadto, jako organ administracji publicznej w realizowaniu tego zadania swoimi rozwiązaniami chce przyczynić się do optymalnego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu nowomiejskiego pogłębiając tym samym zaufanie społeczne.

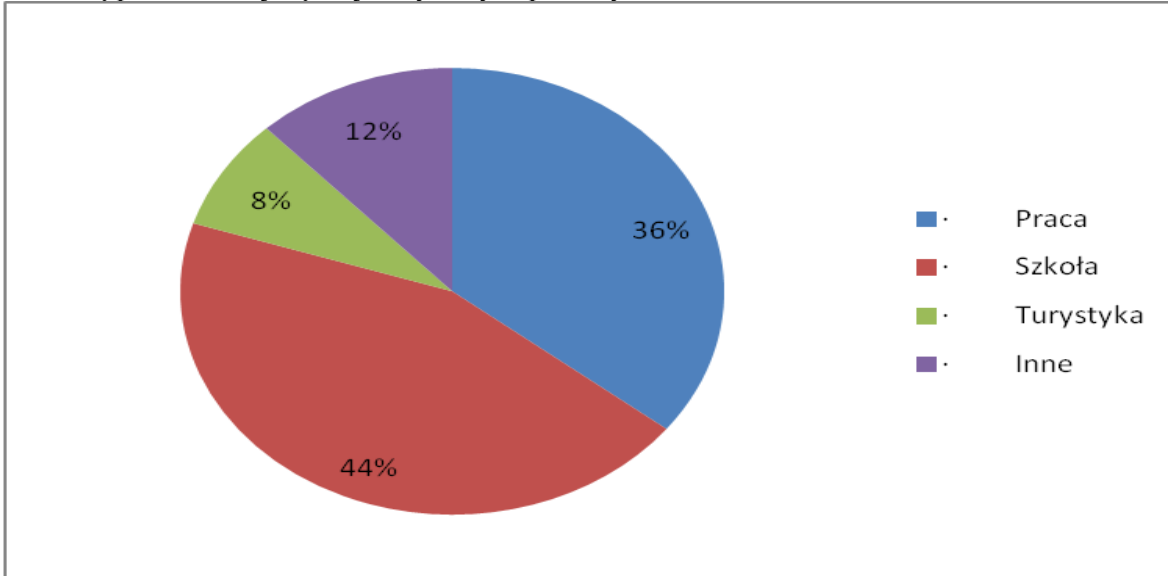
Aktualne potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu nowomiejskiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich zaspokajane są dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników publicznych takich jak: Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej, oraz przewoźników prywatnych opierających swą działalność na zasadach komercyjnych. Wykonywane autobusami usługi zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu nowomiejskiego z uwzględnieniem dostępności do obiektów użyteczności publicznej takich jak: urzędy, banki, szkoły, zakłady pracy, obiekty handlowe, kulturowe, kościoły i inne. Przewozy te na poziomie podstawowym zapewniają transport osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

W celu lepszej orientacji dotyczącej preferencji przewozowych mieszkańców powiatu nowomiejskiego w okresie od 10 lipca 2015 do 30 września br. roku zostały przeprowadzone badania ankietowe wśród mieszkańców powiatu nowomiejskiego mające na celu poznanie preferencji transportowych mieszkańców dotyczących wyboru środka transportu oraz ustalenie rangi następujących postulatów transportowych:

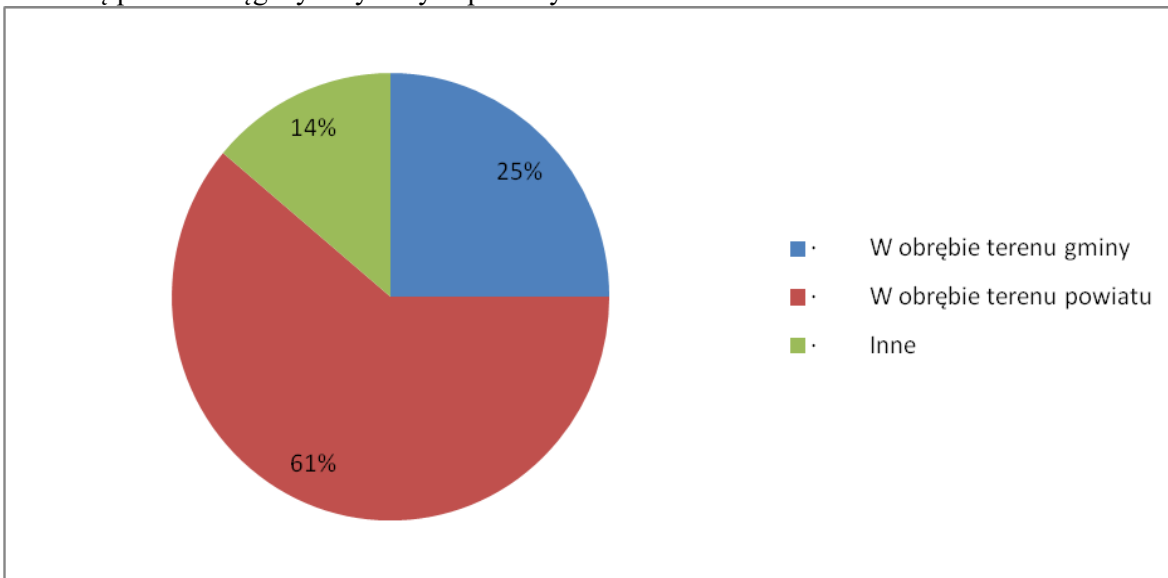
- » bezpośredniości,
- » częstotliwości,
- » dostępności,
- » kosztu,
- » niezawodności,
- » punktualności,
- » rytmiczności,
- » szybkości,
- » wygody,
- » informacji.

Badania przeprowadzono na próbie statystycznej reprezentatywnej grupy mieszkańców powiatu nowomiejskiego. Ankietowanie odbywało się w sposób bezpośredni poprzez wypełnienie ankiety przez pasażera/petenta-mieszkańca powiatu nowomiejskiego. Odpowiedzi osoby ankietowanej zapisywane były na papierowej wersji formularza do ankietyzacji. W badaniu brało udział (rozdano ankiet) 340 osób z czego nie wszyscy respondenci odpowiedzieli na poszczególne pytania. Statyka procentowa z podziałem na pytania wygląda następująco:

1. Proszę podać cel najczęściej odbywanych podróży?

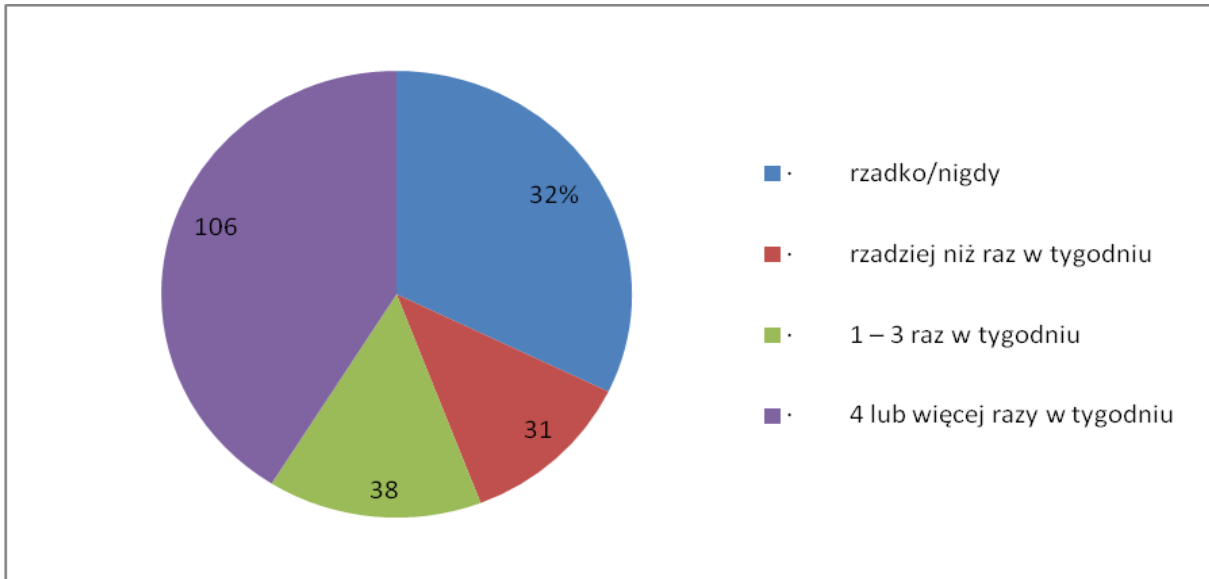


2. Proszę podać zasięg wykonywanych podróży?

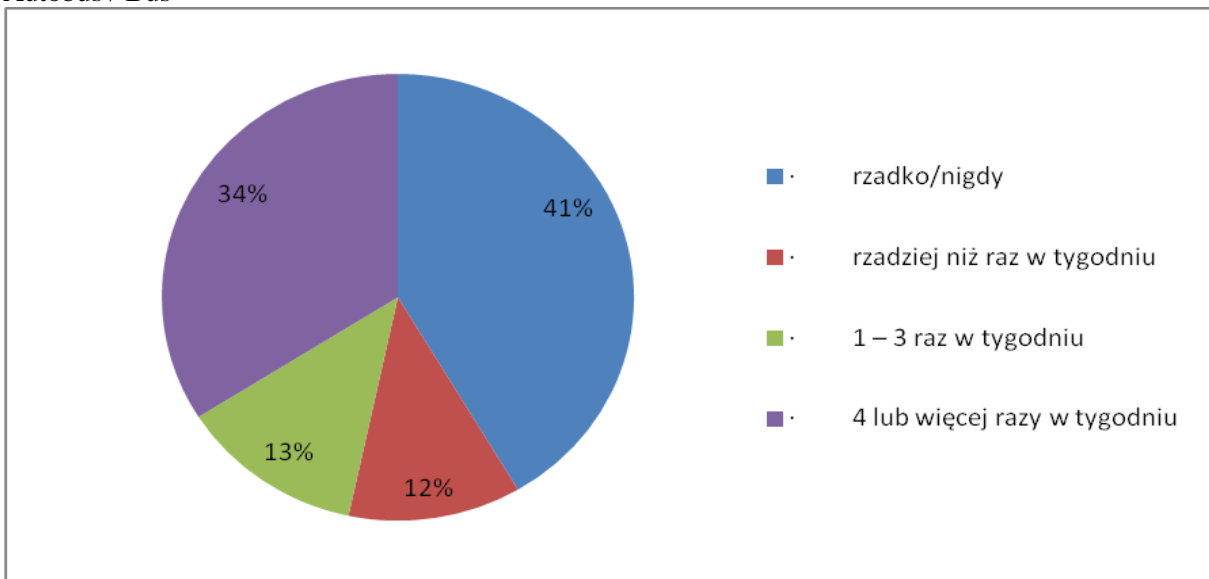


3. Jak często korzysta Pan / Pani z poniższych środków transportu:

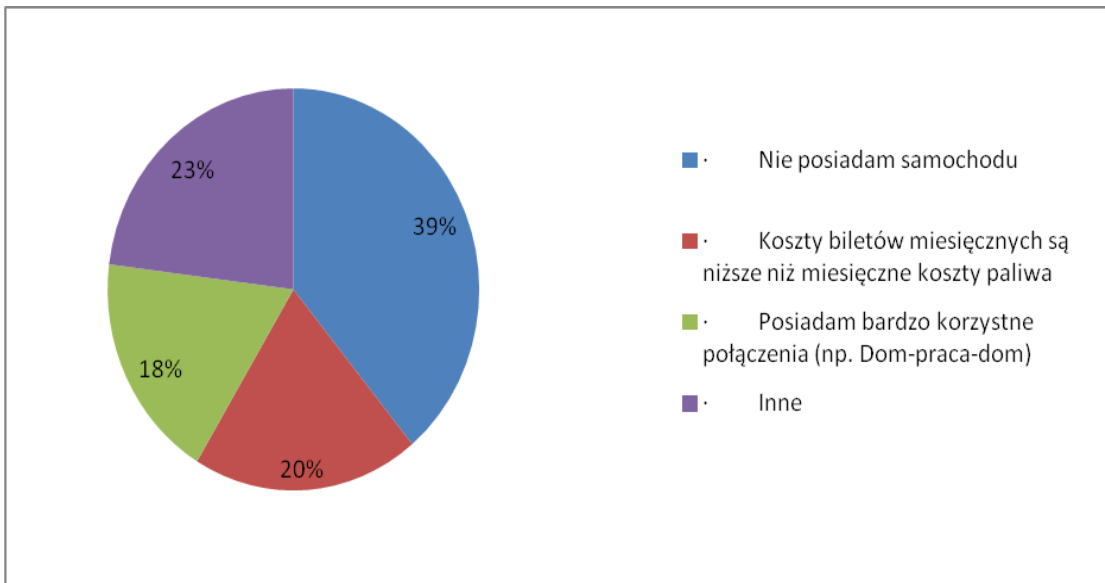
Samochód



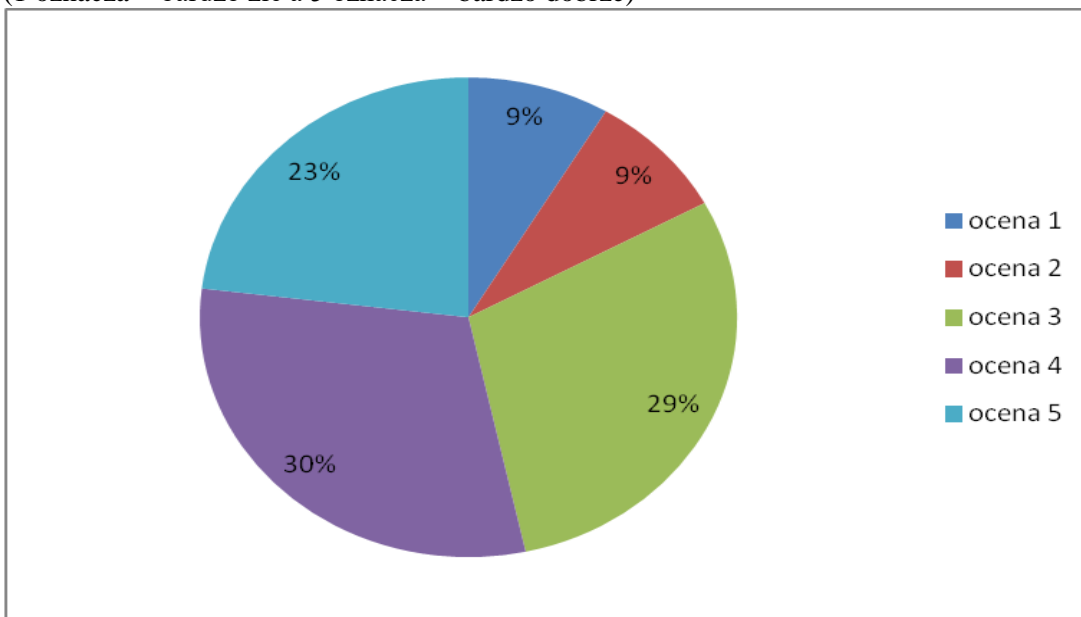
Autobus / Bus



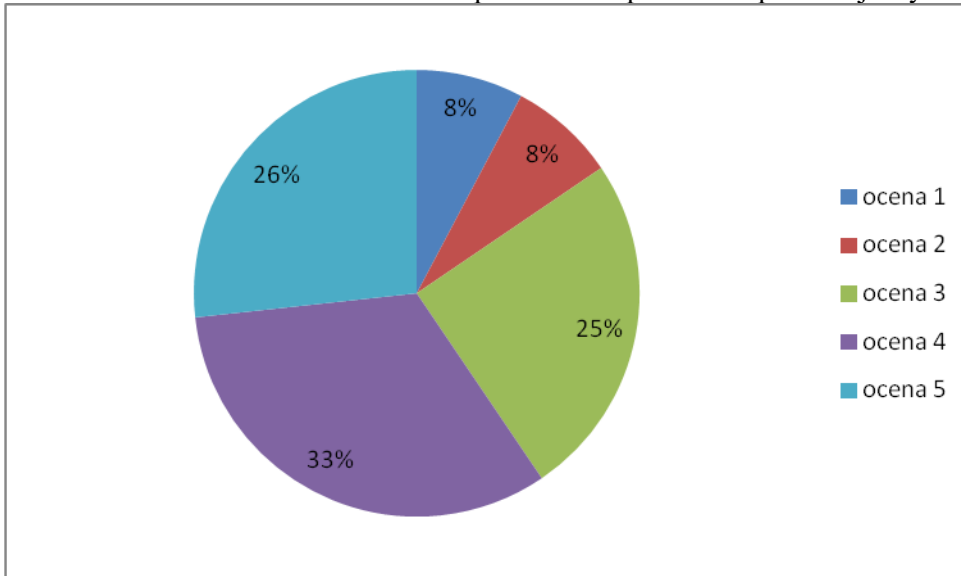
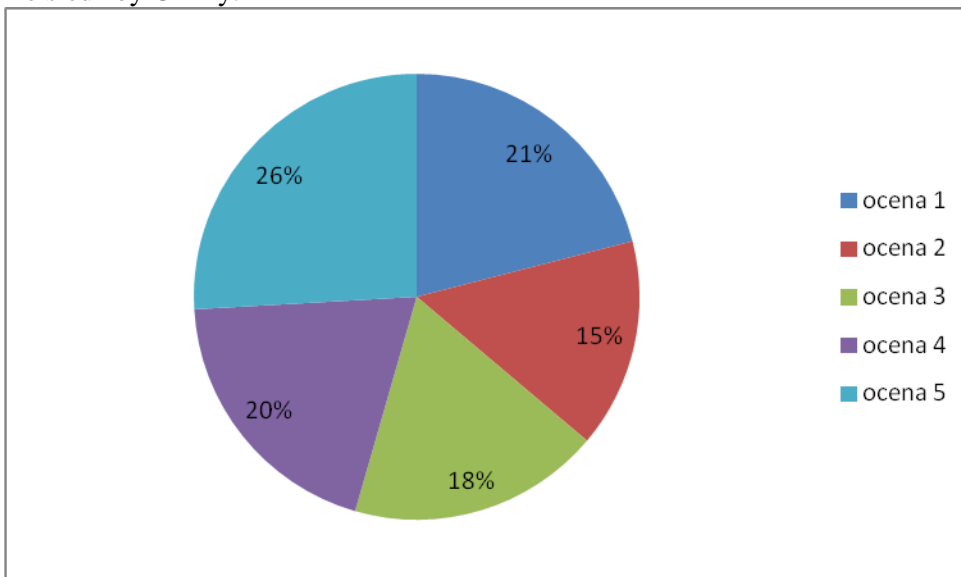
4. Dlaczego korzysta Pan / Pani ze środków transportu pasażerskiego?



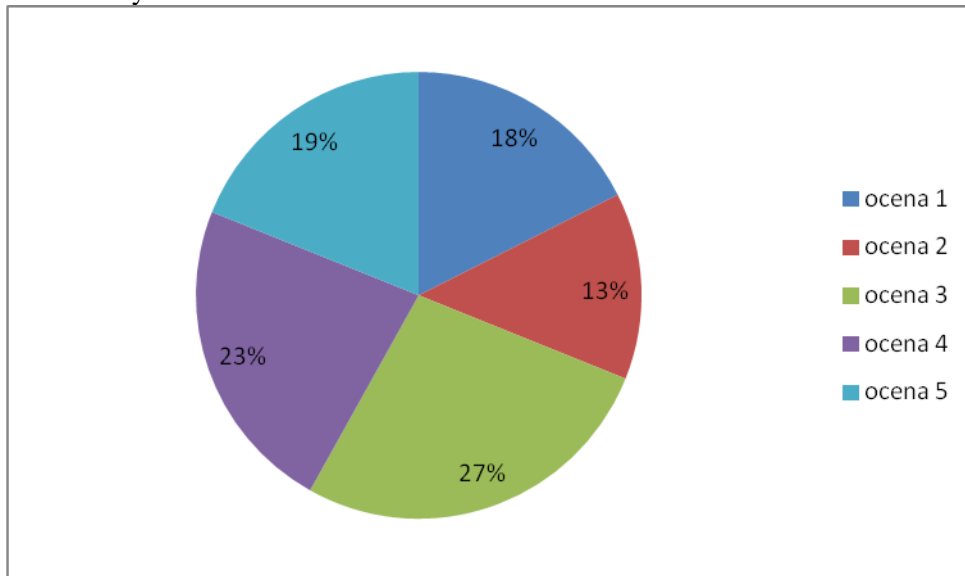
5. Jak Pan / Pani ocenia w skali 1 – 5 punktualność kursowania środków transportu pasażerskiego: (1 oznacza - bardzo źle a 5 oznacza - bardzo dobrze)



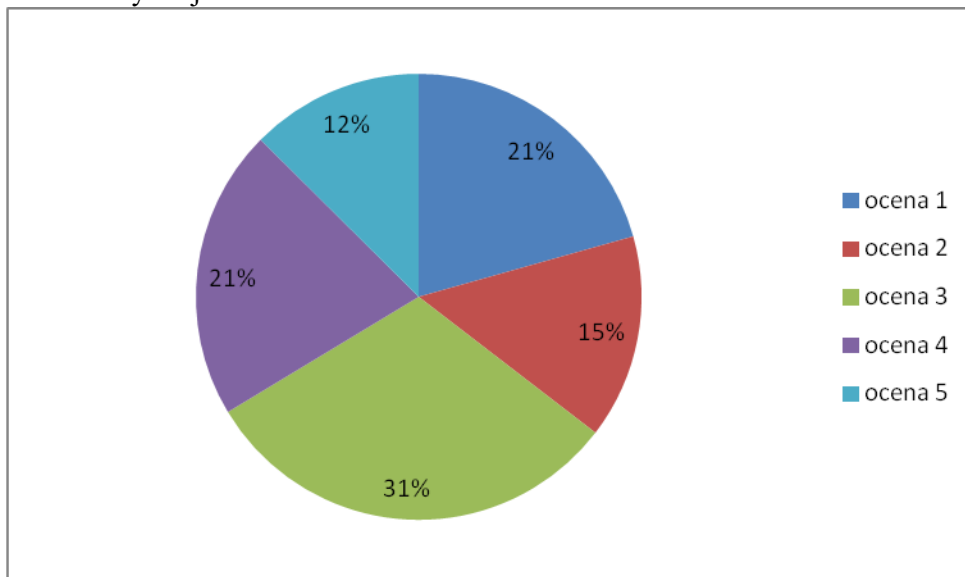
6. Jak Pan / Pani ocenia w skali 1- 5 bezpieczeństwo pasażerów podczas jazdy:

7. Jak Pan / Pani ocenia w skali 1 – 5 dostępność komunikacyjną miejscowości:
Do siedziby Gminy:

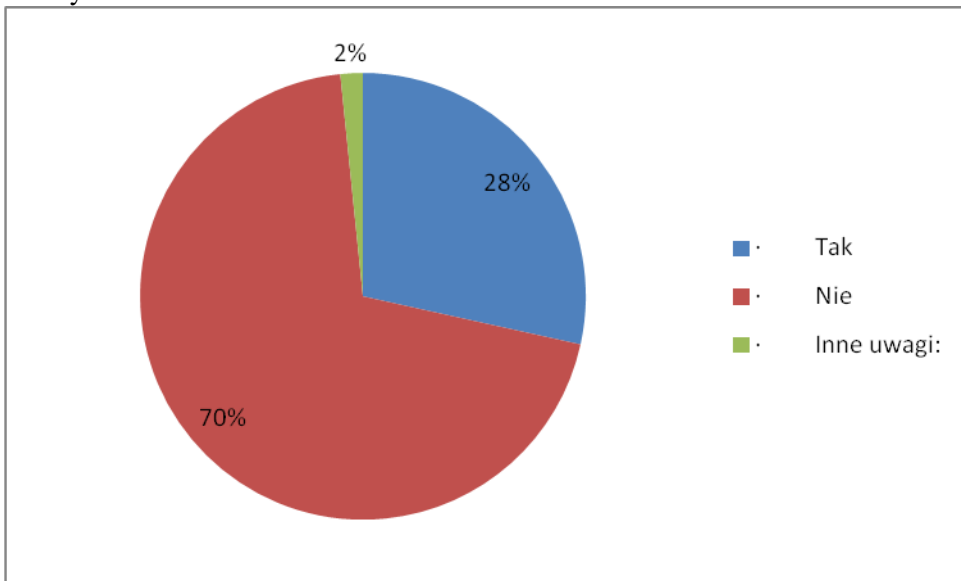
Do siedziby Powiatu:



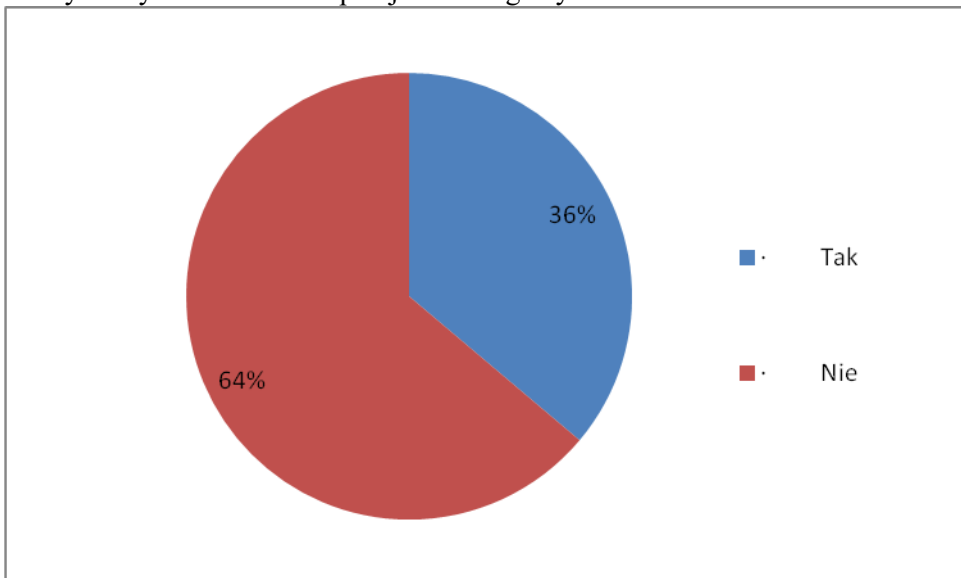
Do siedziby Województwa



8. Czy według Pana / Pani środki transportu publicznego są dostosowane dla obsługi osób niepełnosprawnych i starszych?



9. Czy korzysta Pan / Pani z przejazdów ulgowych?

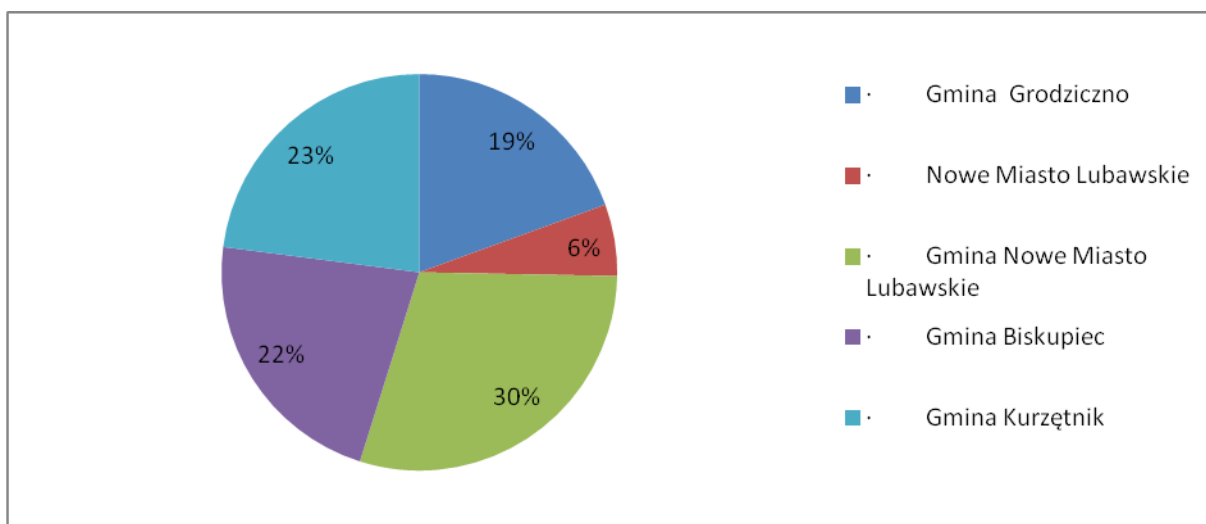


10. Czy według Pana/Pani powinny zostać uruchomione dodatkowe połączenia autobusowe czy są miejscowości/ miejsca do których dojazd jest utrudniony/nieвозмоny?

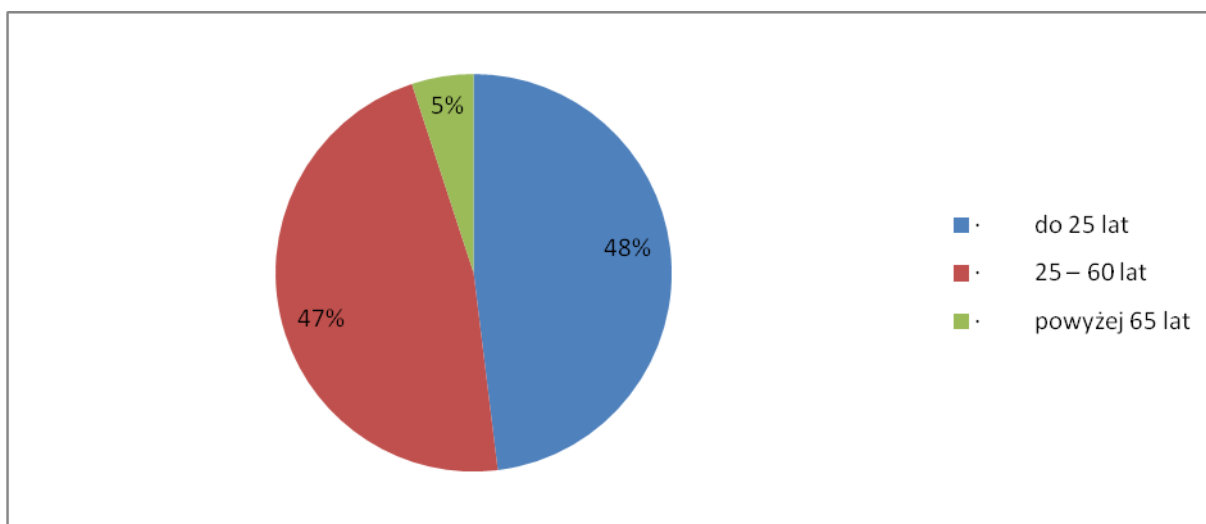
Respondenci, mieszkańcy różnych miejscowości na terenie powiatu nowomiejskiego w zdecydowanej większości opowiedzieli się za zwiększeniem ilości kursów do Nowego Miasta Lubawskiego. Ankietywanowie ocenili, iż raczej nie ma miejscowości do których dojazd jest niemożliwy lecz podkreślono problemy komunikacyjne mieszkańców małych lub bardzo małych miejscowości na terenie powiatu.

Informacje dotyczące osób ankietywanych:

1. mieszkaniec gminy / miasto:



2. grupa wiekowa:



Najwięcej z autobusów/busów korzysta młodzież szkolna. Codziennie dojeżdżają do szkół. Są to osoby z mniejszych miejscowości, które mają problem z dotarciem. Następną grupą, która korzysta ze środków transportu zbiorowego to osoby, które uczęszczają do pracy. Wg ankietywanych ogromny problem stanowi brak sensownych połączeń a w mniejszych miejscowościach w ogóle ich brak. Na ten problem skarżą się głównie mieszkańcy Gminy Grodziczno oraz Biskupiec.

Z wyniku ankiet można stwierdzić, iż sporo osób korzysta z samochodów ze względu na komfort związany z podróżowaniem, lecz dla dużej ilości respondentów środki publicznego transportu zbiorowego są jedyną alternatywą do przemieszczenia się do miejsca docelowego. W związku z tym zasadna jest dalsza integracja systemu oraz odpowiedni rozwój publicznego transportu zbiorowego w wielu jego aspektach. Analiza ankiet pod kątem postulatów transportowych:

BEZPOŚREDNIOŚĆ

Jest wiele linii gdzie brak połączeń lub jest ich za mało. Mieszkańcy małych miejscowości mają problem z dotarciem do większej miejscowości w celu załatwienia spraw.

- Grodziczno- NML; Lubawa-Grodziczno; Świniarc- NML; Mroczenko- NML; Katlewo- Grodziczno; Grodziczno- Kuligi
- Biskupiec- NML- Iława; Biskupiec- Słupnica, Wlk. Tymawa, Biskupiec- Gaj
- Kurzętnik- Krzemieniewo i Mroczenko; Marzęcice- Kurzętnik- NML; Kurzętnik- Małe Bałówki; Kurzętnik- Iława i Brodnica; Kurzętnik- Lipowiec, Szafarnia, Nielbark (oraz późniejsze kursy)
- NML- Gwiździny; NML- Skarlin; NML- Bratian; NML- Zajęczkowo Lubawskie; NML- Boleszyn; NML- Kąciki

CZĘSTOTLIWOŚĆ

Z analizy odpowiedzi udzielonych w ankietach wynika, że bardzo rzadko kursują autobusy. Zwłaszcza późniejszą porą. Uczniowie gdy kończą później zajęcia mają problem z dotarciem do domu. Brakuje dogodnych połączeń. Do południa w mniejszych miejscowościach występuje problem z dotarciem do celu podróży. Np. Z Tomaszewa do Nowego Miasta Lub. jest tylko jedno połączenie w ciągu dnia. Ankietowani którzy mieszkają w małych miejscowościach wykazują, że w ogóle nie mają połączeń autobusowych. Ankietowani chcieliby więcej połączeń do południa (godz. 12:00) oraz po południu (od 16:00).

DOŚTĘPNOŚĆ

W mniejszych miejscowościach brakuje przystanków lub są one oddalone o kilka kilometrów od siebie. Przystanki znajdują się zazwyczaj w większych wsiach i jest to jeden przystanek na miejscowość. Budowa lub modernizacja istniejących przystanków jest bardzo potrzebna. Wg respondentów, w każdej miejscowości powinien być min. 1 przystanek.

NIEZAWODNOŚĆ

Z analizy ankiet wynika, że pasażerowie czują się bezpiecznie podczas podróży. Nie czują strachu podczas jazdy.

KOSZT

Dla wielu ankietowanych koszt biletu miesięcznego jest niższy niż koszt miesięczny paliwa, zwłaszcza dla osób które mają bardzo daleko do pracy. Z ankiet można wywnioskować, że gdyby były lepsze połączenia to dużo więcej osób zamieniłoby samochód na autobus, ponieważ jest on wiele tańszy.

PRĘDKOŚĆ

Brak wiadomości w ankietach na ten temat.

PUNKTUALNOŚĆ

Zdania na temat punktualności w ankietach są podzielone. Autobusy kursują dość sprawnie i starają się nie spóźniać. Można wywnioskować, że opóźnienia zdarzają się w porze zimowej. Autobusy również nie powinny przyjeżdżać za szybko co wiąże się z szybszym odjazdem. Powinny jeździć punktualnie.

RYTMICZNOŚĆ

Brak wiadomości w ankietach na ten temat.

WYGODA

Większość autobusów w ogóle nie jest przystosowana dla osób starszych i niepełnosprawnych co stanowi ogromny problem. Nie są one również zbyt wygodne dla pasażerów, niektóre autobusy powinny zostać wymienione na nowe, ponieważ są po prostu stare.

Podsumowując, z ankiet wynika że coraz więcej osób korzysta teraz z samochodów. Ankietowani wybierają własny środek transportu ze względu na komfort związany z podróżowaniem. Coraz mniej osób korzysta z autobusów/busów. Jest to spowodowane brakiem dogodnych połączeń, lub złą lokalizacją. Poruszając się własnym środkiem transportu możemy dowolnie zarządzać czasem oraz tym gdzie chcemy jechać. Z autobusów w 90% korzysta młodzież szkolna, która musi dojechać do szkoły a nie posiada uprawnień do prowadzenia pojazdu czy w ogóle nie ma samochodu. Godziny połączeń powinny być bardziej dostosowane do takich osób, czyli w godzinach porannych oraz popołudniowych. Często autobusy jeżdżą puste w godzinach 10-13. Większość ankietowanych nie skarży się na brak dojazdu do większych miejscowości. Problem ten występuje natomiast w gminie Grodziczno oraz Biskupiec, ponieważ miejscowości w tych gminach są bardzo oddalone od miasta. Tam powinny być dogodniejsze połączenia. W większości respondenci wskazali, iż zakup nowych autobusów nie zmieni sytuacji, ponieważ większość osób i tak wybierze samochód ze względu na wygodę.

1.13 Zasady organizacji rynku przewozów

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym Starosta Nowomiejski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Powiatowe przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice powiatu. Podmiotem uprawnionym w umowie do emisji i sprzedaży biletów jest operator. Przychody z biletów stanowią przychód operatora. Wynagrodzenie dla operatora komunikacji składa się z kilku elementów: przychodów ze sprzedaży biletów, miesięcznego dofinansowania do wozokilometra oraz refundacji kosztów z tytułu stosowania ulg. Powiat nowomiejski będzie finansował powiatowe przewozy pasażerskie we własnym zakresie. Podział zadań dotyczących komunikacji pomiędzy jej organizatorem a operatorem powiatowych przewozów pasażerskich może być następujący:

A. Zadania organizatora:

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

B. Zadania operatorów (operatora):

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

W okresie objętym planem dopuszcza się wprowadzenie zewnętrznych operatorów (operatora) na liniach komunikacyjnych, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Nowomiejski, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane **w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach**. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, by były one o zróżnicowanej rentowności oraz funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe.

1.14. Standard usług przewozowych

Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze powiatu nowomiejskiego.

Organizowanie i planowanie tego transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. W szczególności należy wziąć pod uwagę następujące wymogi w zakresie:

- ochrony środowiska naturalnego – postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploatacją przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu. Aktualnie wszystkie nowo produkowane

autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin, które kategoryzowane są w skali od EURO 1 do EURO 5. Natomiast pojazdy realizujące przewóz publiczny, które zostały dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem powyższych norm zużywają nie tylko duże ilości paliwa, ale dodatkowo powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak: tlenek węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego powiatu nowomiejskiego, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborową spełniającą te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednoczenie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru.

- dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego – określenie standardu usług przewozowych wiąże się ściśle z zasadą powszechnego dostępu obywateli do korzystania ze środków transportowych w transporcie publicznym. Zasada ta w szczególności powinna uwzględniać takie organizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, samodzielny (lub za pomocą opiekuna), nieutrudniony dostęp do infrastruktury (dworzec, kasy, przystanki, tabor itp.), oraz możliwość przemieszczania się środkami transportu publicznego. Dążąc do jak najlepszego dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych organizator transportu winien kłaść nacisk na to, by operator wprowadzał różnorakie udogodnienia, na przykład takie jak:
 1. zapewnienie właściwej szerokości drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych oraz zapewnienie, by co najmniej jedne drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,
 2. wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.

Ponadto organizator transportu winien dążyć aby cała infrastruktura towarzysząca zostały przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową.

- dostęp podróżnych do infrastruktury przewozowej – wszystkie przystanki komunikacyjne i towarzysząca infrastruktura przystankowa, jako miejsca przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, powinny spełniać przynajmniej minimalne wymagania ustawowe. Ważne jest również, aby posiadały odpowiedni standard pozwalający na powszechny i bezpieczny dostęp do przystanku. Zadaniem organizatora winno być monitorowanie standardu ww. infrastruktury oraz kierowanie ewentualnych uwag do właściwych zarządców przystanków.

1.15 Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego

W przypadku, gdy powiat nowomiejski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż operator publicznego transportu zbiorowego zostanie wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - a) świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - b) 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, lub
 - c) o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio 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 nowomiejskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Na dzień sporządzenia planu transportowego jest nie możliwe określenie, która opcja wyboru operatora będzie najbardziej korzystna dla powiatu nowomiejskiego i jego mieszkańców. Znaczenie będzie miała ilość linii które pozostaną i będą nadal funkcjonować jako przewozy komercyjne o charakterze przewozów powiatowych.

1.16 Organizacja systemu informacji dla pasażera

Bardzo ważnym elementem planu transportowego powiatu nowomiejskiego jest określenie założeń zintegrowanego systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu.

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się tj.:

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

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w internecie,
- poprzez aplikację dotykowe mobilnym (np. smartfon, tablet itd.)

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca prezentacji.

Tabela nr 5

Planowane sposoby przekazania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca prezentacji.

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 albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> - zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i

	<p>przyklejony do tabliczki</p> <ul style="list-style-type: none"> - zawierający numer linii komunikacyjnej lub kierunek jazdy autobusów, - wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, - godziny odjazdów autobusów, - nazwa przewoźnika, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, -okres obowiązywania rozkładu jazdy, - legenda tłumacząca użyte w rozkładzie oznaczenia. <ul style="list-style-type: none"> • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej,
Internet	<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.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> • Rozkład jazdy w formie planera podróży. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Zródło: Opracowanie własne

1.17 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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

Do osiągnięcia powyższych celów konieczne jest racjonalne dzielenie zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty transportu publicznego na terenach o niskiej gęstości zaludnienia, dlatego tam dominującą rolę pełnić będzie transport indywidualny - głównie samochodowy. Transport zbiorowy będzie pełnił jedynie funkcję społeczną.

Osoby, które nie mają 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. Funkcjonowanie osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej i o niskim statusie majątkowym jest uzależnione od publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku braku takiego nie mają żadnej szansy na rozwój.

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, terenochłonności i wpływu na środowisko. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu, następnie do zajmowania

przestrzeni przez parkingi, rozcinania struktur zurbanizowanych przez arterie, a w skrajnym wypadku do niewydolności systemu. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom Powiatu atrakcyjną komunikację publiczną powiatową i gminną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnienie odpowiedniego standardu usługi.

Obecnie jedynymi przewozami powiatowymi na terenie powiatu nowomiejskiego są komercyjne przewozy drogowe, organizowane przez przewoźników prywatnych. Jakakolwiek integracja (taryfowa, informacyjna, synchronizacja rozkładów) może się odbyć jedynie w przypadku chęci i dobrej woli firm przewozowych.

Przy współpracy z gminami planuje się uatrakcyjnienie oferty przewozowej poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu. Ważnym punktem odbioru jakości usługi przez pasażera jest przystanek komunikacyjny. Pożądanym standardem jest, aby osoba oczekująca czuła się bezpiecznie i miała możliwość schronienia się przed deszczem, śniegiem, ale również przed słońcem; aby nawierzchnia nie przekształcała się w błoto oraz żeby wsiadanie z przystanku do pojazdu było jak najłatwiejsze. Na każdym przystanku, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, musi być umieszczona informacja o godzinach odjazdów pojazdów.

Tabor, którym realizowane są przewozy, należy do przewoźników prywatnych. Pojazdy podlegają powolnej, lecz ciągłej wymianie, dzięki czemu, zgodnie z unijnymi przepisami, spełniają coraz bardziej zaostrzone normy spalania. Komfort podróży i dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej są zależne od świadomości i polityki przewoźników i producentów. W przypadku rozpoczęcia organizowania i finansowania publicznej komunikacji zbiorowej na terenie powiatu nowomiejskiego planuje się realizować przewozy pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

Ważnym elementem polityki transportowej jest promocja, która obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z elementów kształtujących popyt. W Polsce, mimo pozytywnych zmian zachodzących w przewozach pasażerskich wynikających między innymi z modernizacji i wymiany taboru, publiczny transport nadal przez wiele osób postrzegany jest negatywnie. Dotyczy to przede wszystkim czasu podróży, braku punktualności – nieprzewidywalności czasu dotarcia do celu. Duża część społeczeństwa uznaje powiatowe przewozy jako transport przeznaczony dla uczniów oraz osób, których nie stać na poruszanie się własnym samochodem. Dlatego, aby zmienić takie postrzeganie transportu, w miarę możliwości finansowych, Powiat planuje podejmować działania promocyjne, których celem będzie zmiana postrzegania komunikacji powiatowej przez społeczeństwo oraz pozyskanie nowych konsumentów.

W przypadku rozpoczęcia organizowania i finansowania publicznej komunikacji zbiorowej Powiat planuje podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

Stworzenia sieci zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji powiatowej i regionalnej. Integracja w tych węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej.

W przyszłości stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu. Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze powiatu nowomiejskiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, gmin z terenu powiatu, przewoźników komercyjnych oraz pozostałych organizatorów usług transportu użyteczności publicznej.

Aktualizacja planu transportowego:

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, w wyniku której w ramach potrzeb między innymi zostanie przeprowadzona optymalizacja planowanej sieci użyteczności publicznej.

Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nowomiejskiego.

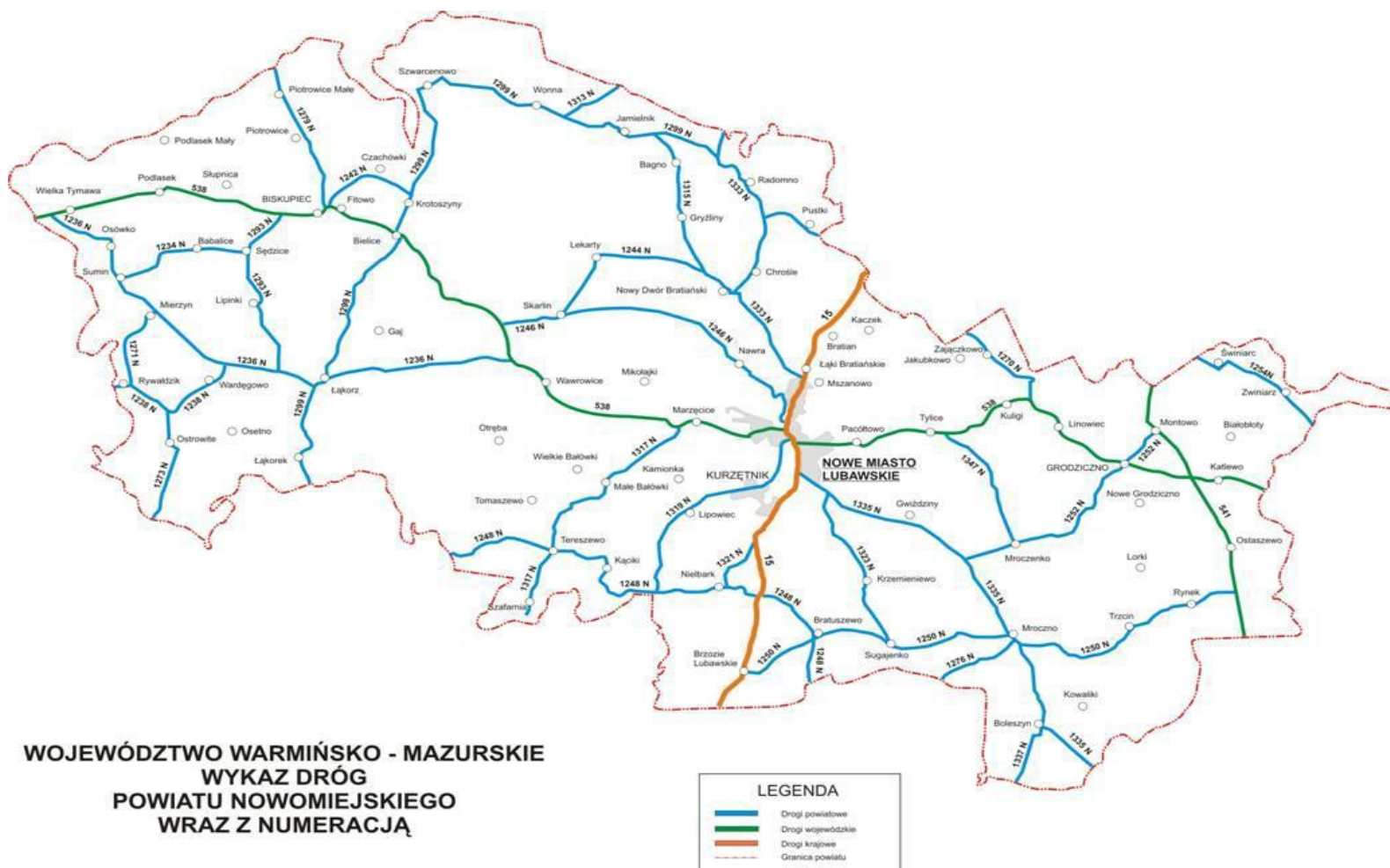
Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie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

Tabela nr 6 Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Harmonogram	
Zakres	Termin realizacji
Przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	Do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji, przetargu lub bezpośredniego zawarcia umowy	Do 29 lipca 2016 r.
Przeprowadzenie postępowania koncesyjnego, przetargowego lub bezpośredniego zawarcia umowy	Do 10 grudnia 2016 r.
Monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń obsługiwanych przez innych operatorów niż powiatowych	Okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
Weryfikacja zapisów planu	Okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
Przeprowadzenie badań: preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz napełnień pojazdów powiatowej komunikacji zbiorowej	Okresowo, nie rzadziej niż raz na pięć lat
Przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny	Do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)
Integracja transportu gminnego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	Do roku 2020

II. Część Graficzna

1. Plan sieci komunikacyjnej powiatu nowomiejskiego:



Załączniki:**Nr 1****UCHWAŁA Nr XXXVI/293/2013
RADY POWIATU W NOWYM MIEŚCIE LUBAWSKIM**

z dnia 21 lutego 2013 r.

w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Nowomiejski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

(Olsztyn, dnia 12 marca 2013 r.)

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592, z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 200, poz. 1688, Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 167, poz. 1759, z 2007 r. Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Nr 180, poz. 1111, Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 92, poz. 753, Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Nr 28, poz. 142 i 146, Nr 40, poz. 230, Nr 106, poz. 675, z 2011 r. Nr 21, poz. 113, Nr 149, poz. 887, Nr 217, poz. 1281.) oraz art.15 ust.1 pkt.6 i ust.2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5 poz.13, Nr 228 poz.1368) Rada Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim uchwala, co następuje:

§ 1. Określa się przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Nowomiejski oraz warunki i zasady korzystania z tych przystanków.

§ 2. Wykaz przystanków komunikacyjnych, o których mowa w §1 określa załącznik nr 1 do uchwały.

§ 3. Warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych określa załącznik nr 2 do uchwały.

§ 4. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim.

§ 5. 1. Uchwała podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko - Mazurskiego.
2. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia.

ZAŁĄCZNIKI do Uchwały**ZAŁĄCZNIK Nr 1****WYKAZ PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH KTÓRYCH WŁAŚCICIELEM LUB ZARZĄDZAJĄCYM JEST POWIAT NOWOMIEJSKI****Droga powiatowa Nr 1234N Sumin - Sędzice**

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
3+260	P	Babalice	02

Droga powiatowa Nr 1236N WielkaTymawa - Łąkorz - Wawrowice

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
2+360	L	Osówko	03
3+980	P	Sumin	02
5+670	P	Mierzyn	04
11+400	P	Łąkorz	06
12+180	P	Łąkorz	08
12+300	L	Łąkorz	01
15+280	P	Łąkorz- Wąkop	10

Droga powiatowa Nr 1238N gr. woj.(Jabłonowo) - Rywałdzik - Wardęgowo

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+810	P	Rywałdzik	02
4+050	P	Wardęgowo	04

Droga powiatowa Nr 1244N Skarlin - Lekarty - Nowy Dwór

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
2+420	L	Lekarty	05
3+680	L	Lekarty	03
5+120	L	Nowy Dwór	01

Droga powiatowa Nr 1246N dr. woj. nr 538 - Skarlin - Nowe Miasto Lub.

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+740	P	Skarlin	02
2+030	L	Skarlin	09
4+140	L	Skarlin	07
8+820	L	Nawra	05
9+210	L	Nawra	03
9+890	L	Nawra	01
12+580	P	Nowe Miasto Lub. ul. Żwirki i Wigury	04

Droga powiatowa Nr 1248N gr. woj.(Ciche) - Nielbark - gr. woj. (Brzozie)

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+460	P	Partęczyny	02
2+100	L	Mścín	17
5+600	L	Tereszewo	15
6+460	P	Kąciki	04
10+030	L	Nielbark	13
11+160	L	Nielbark	11
11+900	P	Nielbark	06
13+000	L	Nielbark	09
13+360	L	Nielbark	07
14+420	L	Krzemieniewo	05
15+820	L	Bratuszewo	03
17+460	L	Bratuszewo	01

Droga powiatowa Nr 1250N Brzozie - Mroczno - Rynek

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+200	P	Brzozie Lubawskie	02
1+450	L	Brzozie Lubawskie	15
2+860	L	Bratuszewo	13
3+270	P	Bratuszewo	04
4+250	L	Bratuszewo	11
5+610	P	Sugajenko	06
7+520	P	Sugajenko	08
9+065	P	Mroczno	10
10+200	L	Mroczno	09
11+821	L	Mroczno	07
12+880	L	Trzcina	05
14+750	P	Trzcina	12
17+060	L	Rynek	03
18+230	P	Rynek	14
18+760	L	Rynek	01

Droga powiatowa Nr 1252N Mroczenko - Montowo

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+020	L	Mroczenko	07
1+610	P	Mroczenko	02
4+120	P	Lorki	04
4+780	L	Nowe Grodziczno	05
6+660	L	Nowe Grodziczno	03
9+080	L	Montowo	01

Droga powiatowa Nr 1254N Tuszewo (dr. woj. nr 541) - Truszczyny - Dębień

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
2+550	P	Świniarc	02
5+200	L	Zwiniarz	01

Droga powiatowa Nr 1270N Radomno - Rakowice - Zajaczkowo Lub. - dr. woj. Nr 538

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+710	P	Radomno	02
1+600	P	Ruda	04
12+350	P	Zajaczkowo	06

Droga powiatowa Nr 1273N Ostrowite - gr. woj. (Górale)

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
1+600	P	Ostrowite	02

Droga powiatowa Nr 1279N Kieselice - Biskupiec

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
8+470	P	Piotrowice	02
10+480	P	Piotrowice	04

Droga powiatowa Nr 1293N Biskupiec - Łąkorz

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
1+830	P	Sędzice	02
4+180	P	Lipinki	04
4+930	P	Lipinki	06

Droga powiatowa Nr 1299N gr. woj.(Brodnica) - Krotoszyny - Szvarcenowo - dr.pow. Nr 1333N (Radomno)

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
1+060	L	Łakorek	11
3+510	L	Łąkorz	09
8+920	P	Bielice	02
9+650	L	Bielice	07
9+800	P	Bielice	04
12+430	P	Krotoszyny	06
17+560	P	Szvarcenowo	08
19+460	L	Wonna	05
21+630	L	Wonna	03
25+000	P	Jamielnik	10
28+420	L	Radomno	01

Droga powiatowa Nr 1313N Ilawa - Karaś - dr. pow. Nr 1299N (Wonna)

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
8+840	L	Wonna	01

Droga powiatowa Nr 1317N Marzęcice - gr. woj. (Pokrzydowo)

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
1+100	L	Marzęcice	13
1+920	P	Małe Bałówki	02
2+840	L	Małe Bałówki	11
3+220	P	Małe Bałówki	04
3+350	L	Małe Bałówki	09
3+850	P	Małe Bałówki	06
4+415	P	Małe Bałówki	08

5+550	L	Tomaszewo	07
6+940	L	Tereszewo	05
7+350	L	Tereszewo	03
8+350	P	Szafarnia	10
9+400	L	Szafarnia	01

Droga powiatowa Nr 1319N Nowe Miasto Lub. - Kaluga

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
2+480	P	Kurzętnik	02
4+320	L	Lipowiec	05
5+240	L	Lipowiec	03
6+680	L	Lipowiec	01
8+680	P	Kaługa	04

Droga powiatowa Nr 1321N Kurzętnik - Nielbark

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
1+280	P	Kurzętnik	02

Droga powiatowa Nr 1323N Kacze Bagno - Sugajenko

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
1+400	P	Kacze Bagno	02
2+050	P	Kacze Bagno	04
3+480	P	Krzemieniewo	06
4+000	P	Krzemieniewo	08

Droga powiatowa Nr 1333N gr.pow. (Ilawa) - Radomno - Nowe Miasto Lub.

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
7+960	P	Radomno	02
9+650	L	Radomno	09
11+220	L	Radomno	07
13+290	L	Chrośle	05
14+340	L	Nowy Dwór Bratiański	03
16+520	L	Bratian	01

Droga powiatowa Nr 1335N Nowe Miasto Lub. - Mroczo - Słup

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+250	L	Nowe Miasto Lub. - Marianowo	05
2+230	L	Gwiździny	03
2+250	P	Gwiździny	02
3+850	L	Gwiździny	01
6+780	P	Mroczenko	04
7+410	P	Mroczenko	06
8+940	P	Mroczo	08
10+340	P	Mroczo	10
10+420	P	Mroczo	12
12+100	P	Mroczo	14
13+920	P	Boleszyn	16
16+210	P	Boleszyn	18

Droga powiatowa Nr 5500N Nowe Miasto Lub. ul. Mszanowska

km	strona drogi	miejsowość	nr przystanku
0+075	P	Nowe Miasto Lub. - ul. Mszanowska	02

ZAŁĄCZNIK Nr 2**WARUNKI I ZASADY KORZYSTANIA Z PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH KTÓRYCH WŁAŚCIELEMLUB ZARZĄDZAJACYM JEST POWIAT NOWOMIEJSKI DLA OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW WYKONUJĄCYCH REGULARNE PRZEWOZY OSÓB W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM**

1. Z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Nowomiejski mogą korzystać wyłącznie operatorzy i przewoźnicy, o których mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 5 poz. 13 ze zm.) wykonujący przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, zwani dalej "przedsiębiorcą"
2. Warunkiem niezbędnym do korzystania z przystanków o których mowa w pkt.1 jest posiadanie przez przedsiębiorcę umowy na korzystanie z przystanków.
3. W celu uzyskania zgody na korzystanie z przystanków, przedsiębiorca zobowiązany jest złożyć stosowny wniosek w Zarządzie Dróg Powiatowych w Nowym Mieście Lubawskim zs. w Kurzętniku. Do wniosku należy załączyć:
 - a) schemat (mapę) połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną
 - b) określenie przystanków, zgodnie z załącznikiem nr 1, na których przedsiębiorca zamierza dokonywać zatrzymań
 - c) proponowany rozkład jazdy.
4. Zarząd Dróg Powiatowych w Nowym Mieście Lubawskim zs. w Kurzętniku może odmówić wydania zgody na korzystanie z przystanków komunikacyjnych, jeżeli wydanie zgody spowoduje jedną z poniższych sytuacji:
 - a) ograniczona zostanie przepustowość przystanków komunikacyjnych (uniemożliwione będzie lub w znacznym stopniu utrudniony zostanie sposób korzystanie z przystanków przez uprawnionych przedsiębiorców),
 - b) powstanie zagrożenie dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Przedsiębiorcy posiadający zgodę na korzystanie z przystanków komunikacyjnych, o których mowa w pkt.1 mają obowiązek przekazać rozkład jazdy oraz informację dotyczącą rozkładu jazdy Zarządowi Dróg Powiatowych w Nowym Mieście Lubawskim zs. w Kurzętniku, celem jej zamieszczenia na przystankach wskazanych w rozkładzie jazdy, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451).
6. Zabrania się umieszczania na przystankach komunikacyjnych innych treści niż informacja dotycząca rozkładu jazdy, w tym reklam w rozumieniu art. 4 pkt. 23 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.).
7. Korzystanie z przystanków może odbywać się wyłącznie w celu realizacji regularnych przewozów osób (wsiadanie i wysiadanie pasażerów).
8. Zabrania się postoju na przystankach ponad czas niezbędny do obsługi pasażerów.
9. Wykonywanie manewru zawracania i parkowanie może się odbywać jedynie w miejscach do tego przeznaczonych.
10. Przedsiębiorca zobowiązany jest do korzystania z uzgodnionych przystanków komunikacyjnych zgodnie z przedstawionym rozkładem jazdy, w sposób umożliwiający innym operatorom i przewoźnikom korzystanie z tych przystanków na równych prawach.
11. W przypadku nie stosowania się przedsiębiorcy do uzgodnionych warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, Zarząd Dróg Powiatowych w Nowym Mieście Lubawskim zs. w Kurzętniku może cofnąć zgodę na korzystanie z nich.
12. W przypadku ustalenia przez Radę Powiatu Nowomiejskiego opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Nowomiejski przedsiębiorca zobowiązany jest do ponoszenia tych opłat.