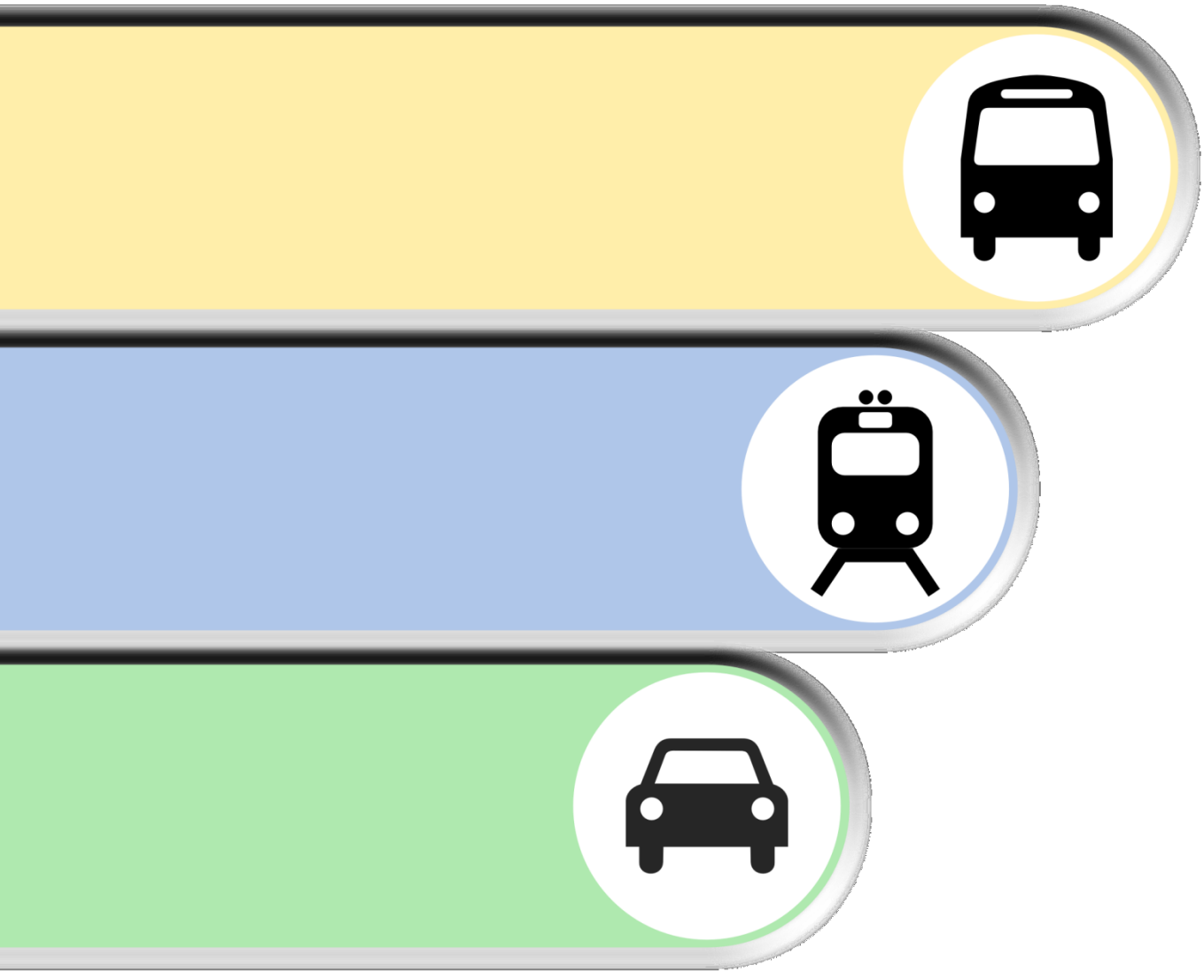
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU INOWROCŁAWSKIEGO

-PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH-



Inowrocław, luty 2016

Autorami niniejszego projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.

REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl

Spis treści

1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego....5

1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego....6

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego....6

1.3 Konsultacje społeczne....6

2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego....8

2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem....9

2.1.1 Powiat inowrocławski....9

2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu inowrocławskiego....11

2.2 Sytuacja społeczno – gospodarcza obszaru....13

2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia....13

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności....15

2.2.3 Bezrobocie....16

2.2.4 Prognoza liczby ludności....17

2.2.5 Podsumowanie....19

2.3 Układ drogowy i kolejowy....19

2.3.1 Sieć drogowa....19

2.3.2 Sieć kolejowa....21

2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu inowrocławskiego....22

2.4.1 Transport drogowy....22

2.4.2 Transport kolejowy....23

2.4.3 Transport lotniczy....23

3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej....24

3.1 Obecna sieć komunikacyjna....25

3.1.1 Powiatowe przewozy pasażerskie....25

3.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej....29

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu inowrocławskiego....33

4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej....34

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne....34

4.1.2 Placówki oświatowe....34

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy....35

4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne....36

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia 37
4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu inowrocławskiego .. 37
4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu inowrocławskiego w zależności od czasu ich występowania 39
4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia 39
4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia 40
4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego 40
4.5 Podsumowanie..... 41
5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych 42
5.1 Źródła i formy finansowania 43
5.2 Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej . 43
5.3 Rentowność linii komunikacyjnych..... 45
6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 47
6.1 Wskaźnik motoryzacji 48
6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej..... 49
7 Zasady organizacji rynku przewozów..... 51
7.1 Powiat inowrocławski jako organizator publicznego transportu zbiorowego 52
7.1.1 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego..... 53
7.1.2 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat inowrocławski 54
7.1.3 Przygotowanie oferty przewozowej 54
8 Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 56
8.1 Informacje ogólne 57
8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną..... 58
8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego..... 58
8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego 59
8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym 59
8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej 60
8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej 60
8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych 60
9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera 63
9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej 64
9.2 Planowany system informacji pasażerskiej 64

10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu inowrocławskiego 67

10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków 69

10.2 System informacji pasażerskiej..... 70

10.3 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej 71

11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego..... 72

12 Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego 74

13 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego 76

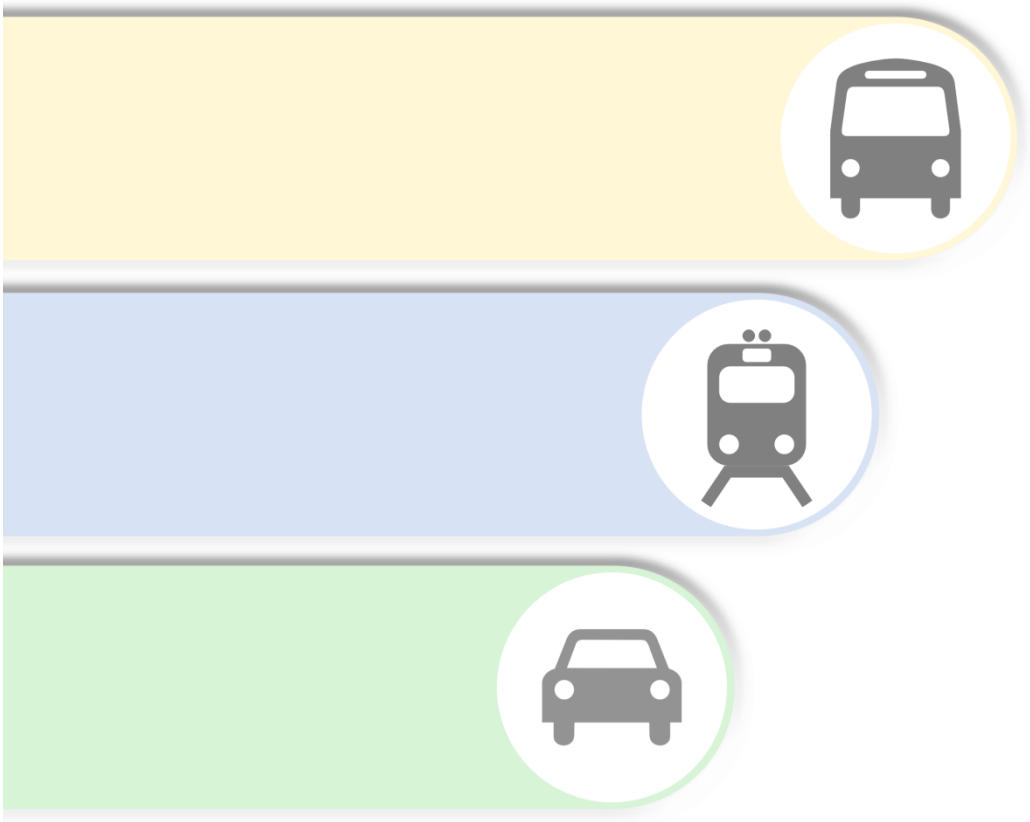
14 Spis map, tabel i wykresów 78

14.1 Spis map..... 79

14.2 Spis tabel..... 79

14.3 Spis wykresów 79

1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego



1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu inowrocławskiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu inowrocławskiego 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 uwzględniać 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 inowrocławskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,

- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego 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 Inowrocławiu, Powiatowego Urzędu Pracy w Inowrocławiu i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

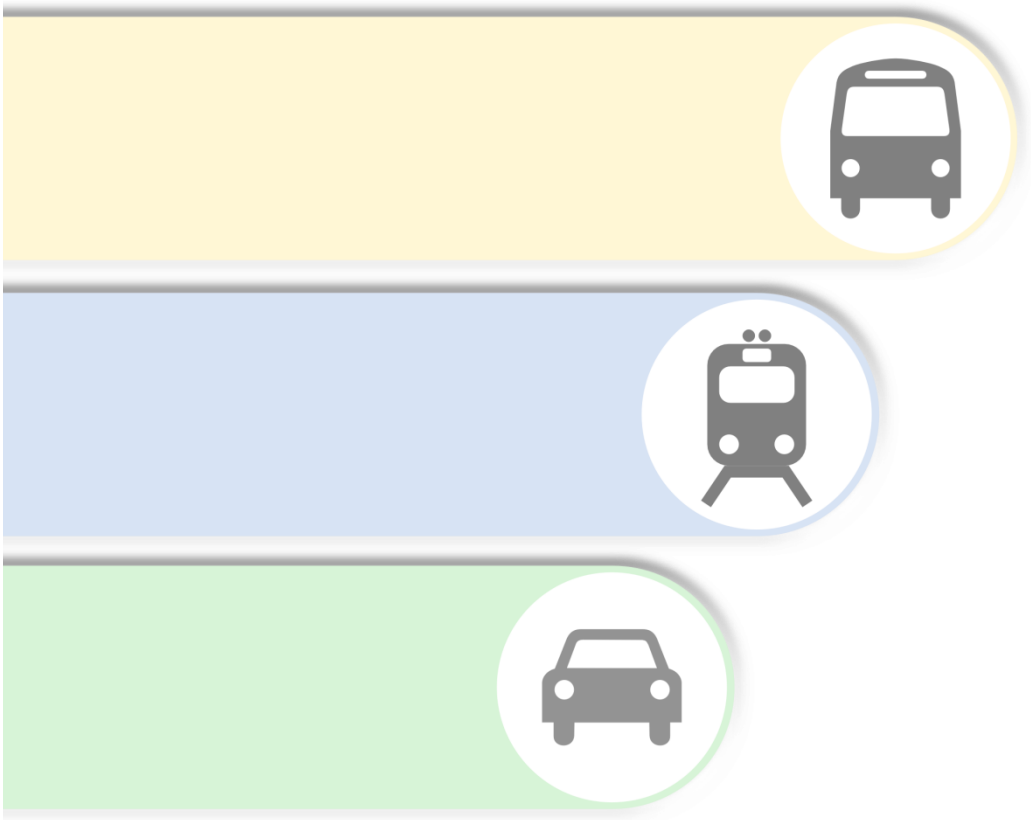
1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz

stworzenie mieszkańcom powiatu inowrocławskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego



2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

2.1.1 Powiat inowrocławski



Powiat inowrocławski położony jest w południowej części województwa kujawsko – pomorskiego. Zajmuje powierzchnię 1 225 km^2 i liczy 163 167 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem miasto Inowrocław, cztery gminy miejsko – wiejskie: Gniewkowo, Janikowo, Kruszwica oraz Pakość, a także cztery gminy wiejskie: Dąbrowa Biskupia, Inowrocław, Rojewo oraz Złotniki Kujawskie.

Powiat inowrocławski graniczy z 6 innymi powiatami: od zachodu z powiatem żnińskim, od południowego zachodu z powiatem mogileńskim, od południa z powiatem konińskim (woj. wielkopolskie), od południowego wschodu z powiatem radziejowskim, od wschodu z powiatem aleksandrowskim, od północnego wschodu z powiatem toruńskim, zaś od północy z powiatem bydgoskim.



Mapa 1. Mapa powiatu inowrocławskiego

Źródło: opracowanie własne

2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu inowrocławskiego

Inowrocław



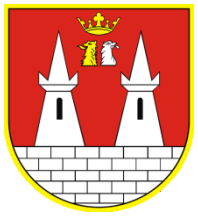
Miasto położone w centralnej części powiatu inowrocławskiego.

Miasto sąsiaduje z 2 gminami: od zachodu z gminą Pakość, zaś pozostałe obrzeża miasta otoczone są gminą wiejską Inowrocław.

Powierzchnia miasta to 30 km^2, co klasyfikuje je na 5 miejscu wśród największych miast województwa kujawsko – pomorskiego i stanowi 2,45% powierzchni powiatu inowrocławskiego.

Inowrocław zamieszkują 74 564 osoby (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

Gmina Gniewkowo



Gmina położona w północno – wschodniej części powiatu inowrocławskiego.

Graniczy z 5 innymi gminami: od zachodu z gminą Rojewo, od południowego zachodu z gminą Inowrocław, od południa z gminą Dąbrowa Biskupia, od południowego wschodu z gminą Aleksandrów Kujawski (powiat aleksandrowski), zaś od północnego wschodu z gminą Wielka Nieszawka (powiat toruński).

Gmina zajmuje powierzchnię 180 km^2 i liczy 14 786 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Inowrocław oraz 23 sołectwa: Bąbolin, Gąski, Godzięba, Kaczkowo, Kawęczyn, Kijewo, Klepary, Lipie, Markowo, Murzynko, Murzynno, Ostrowo, Perkowo, Skalmierowice, Suchatówka, Szadłowice, Szpital, Wielowieś, Wierzbiczany, Wierzchosławice, Więcławice, Zajezierze oraz Żyrosławice.

Gmina Janikowo



Gmina znajduje się w południowo – zachodniej części powiatu inowrocławskiego.

Sąsiaduje z 5 gminami: od północnego wschodu z gminą Inowrocław, od północy z gminą Pakość, od zachodu z gminą Dąbrowa (powiat mogileński), od południowego zachodu z gminą Mogilno (powiat mogileński), zaś od południowego wschodu z gminą Strzelno (powiat mogileński).

Powierzchnia gminy to 92 km^2 (7,51% powierzchni powiatu inowrocławskiego). Liczba mieszkańców gminy to 13 498 (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

Gmina składa się z miasta Janikowo oraz 12 sołectw: Broniewice, Dębowo, Dobieszewice, Głogówiec, Góry, Kołodziejewo, Kołuda Mała, Kołuda Wielka, Ludzisko, Sielec, Trląg oraz Wierzejewice.

Gmina Kruszwica



Gmina zlokalizowana jest w południowej części powiatu inowrocławskiego.

Gmina graniczy z 8 innymi gminami: od północy z gminami Dąbrowa Biskupia oraz Inowrocław, od zachodu z gminą Strzelno (powiat mogileński), od południowego zachodu z gminą Jeziora Wielkie (powiat mogileński), od południa z gminą Skulsk (woj. wielkopolskie, powiat koniński), od południowego wschodu z gminą Piotrków Kujawski (powiat radziejowski), od

wschodu z gminą Radziejów (powiat radziejowski), zaś od północnego wschodu z gminą Dobre (powiat radziejowski).

Gmina Kruszwica zajmuje powierzchnię 262 km^2 (21,39% powierzchni powiatu inowrocławskiego) i liczy 19 718 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

Gmina składa się z miasta Kruszwica oraz 30 sołectw: Bachorce, Chełmce, Chełmiczki, Chrosno, Gocanowo, Gocanówko, Grodztwo, Janowice, Karsk, Kicko, Kobylnica, Kobylniki, Lachmirowice, Ostrowo, Papros, Piaski, Piecki, Polanowice, Popowo, Racice, Rusinowo, Rzepowo, Sławsk Wielki, Sokolniki, Sukowy, Szarlej, Tarnowo, Wola Wapowska, Wróble oraz Złotowo.

Gmina Pakość

Gmina położona jest w zachodniej części powiatu inowrocławskiego.

Graniczy z 6 gminami: od południa z gminą Janikowo, od zachodu z gminą oraz miastem Inowrocław, od północy z gminą Złotniki Kujawskie, od północnego zachodu z gminą Barcin (powiat żniński), zaś od południowego wschodu z gminą Dąbrowa (powiat mogileński).

Powierzchnia gminy to 86 km^2 (7,02% powierzchni powiatu inowrocławskiego), zaś liczba mieszkańców to 9 869 osoby (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Pakość oraz 12 sołectw: Dziarnowo, Gorzany-Giebnia-Węgierce, Jankowo, Kościelec, Ludkowo-Mielno-Wojdal, Ludwiniec, Łącko, Radłowo, Rybitwy, Rycerzewo, Rycerzewko oraz Wielowieś.

Gmina Dąbrowa Biskupia

Gmina znajduje się we wschodniej części powiatu inowrocławskiego.

Sąsiaduje z 7 gminami: od północy z gminą Gniewkowo, od zachodu z gminą Inowrocław, od południa z gminą Kruszwica, od południowego wschodu z gminami Dobre (powiat radziejowski) oraz Zakrzewo (powiat aleksandrowski), od wschodu z gminą Koneck (powiat aleksandrowski), zaś od północnego wschodu z gminą Aleksandrów Kujawski (powiat aleksandrowski).

Gmina zajmuje powierzchnię 147 km^2 (12% powierzchni powiatu inowrocławskiego) i liczy 5 181 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

Gmina składa się z 20 sołectw: Brudnia, Chlewiska, Chróstowo-Walentynowo, Dąbrowa Biskupia, Konary-Dziewa, Mleczkowo, Modliborzyce, Nowy Dwór, Ośniszczewko, Ośniszczewo, Parchanie, Parchanki, Pieranie, Przybysław, Radojewice, Stanomin, Wola Stanomińska, Wonorze, Zagajewice oraz Zagajewiczki.

Gmina Inowrocław

Gmina zlokalizowana jest w centralnej części powiatu inowrocławskiego.

Graniczy z 9 innymi gminami: od północy z gminą Rejowo, od północnego zachodu z gminą Złotniki Kujawskie, od zachodu z gminą Pakość, od południowego wschodu z gminą Janikowo, od południa z gminą Strzelno (powiat mogileński), od południa z gminą Kruszwica, od wschodu z gminą Dąbrowa Biskupia, od północnego wschodu z gminą Gniewkowo, zaś wewnątrz gminy Inowrocław znajduje się miasto Inowrocław.

Powierzchnia gminy to 172 km^2 (14,04% powierzchni powiatu inowrocławskiego). Gminę zamieszkuje 11 595 osób (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 26 sołectw: Batkowo, Cieślin, Czyste, Gnojno, Góra Kujawska, Jacewo, Jaksice, Kłopot, Komaszyce, Krusza Duchowna-Krusza Zamkowa, Latkowo, Łąkocin, Łojewo, Marcinkowo, Miechowice, Olszewice, Orłowo, Piotrkowice, Pławin, Radłówek, Sikorowo, Sławęcinek, Słońsko, Trzaski, Tupadły oraz Żalinowo.

Gmina Rojewo



Położona jest w północnej części powiatu inowrocławskiego.

Gmina sąsiaduje z 6 innymi gminami: od zachodu z gminą Złotniki Kujawskie, od południa z gminą Inowrocław, od od południowego wschodu z gminą Gniewkowo, od północnego wschodu z gminą Wielka Nieszawka (powiat toruński), od północy z gminą Solec Kujawski (powiat bydgoski), zaś od północnego zachodu z gminą Nowa Wieś Wielka (powiat bydgoski).

Gmina zajmuje powierzchnię 120 km^2 (9,8% powiatu inowrocławskiego) i liczy 4 770 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

W granicach gminy położonych jest 17 sołectw: Dąbie, Dobiesławice, Glinno Wielkie, Jaszczółtowo, Jurańcice, Liszkowice, Liszkowo, Mierogoniewice, Osiek Wielki, Płonkowo, Płonkówko, Rojewice, Rojewo, Ściborze, Topola, Wybranowo, Żelechlin.

Gmina Złotniki Kujawskie



Gmina znajduje się w północno – zachodniej części powiatu inowrocławskiego.

Graniczy z 6 gminami: od południa z gminą Pakość, od południowego wschodu z gminą Inowrocław, od wschodu z gminą Rojewo, od północy z gminą Nowa Wieś Wielka, od zachodu z gminą Łabiszyn (powiat żniński), zaś południowego zachodu z gminą Barcin (powiat żniński).

Powierzchnia gminy to 136 km^2 (11,1% powierzchni powiatu inowrocławskiego), zaś liczba ludności wynosi 9 186 (dane na dzień 31.12.2014r. wg GUS).

Gminę tworzy 21 sołectw: Będzitowo, Broniewo, Dąbrówka Kujawska, Dobrogościce, Dźwierzchno, Gniewkówiec, Jordanowo, Krężoły, Leszcze, Lisewo Kościelne, Mierzwin, Niszczewice, Palczyn, Pęchowo, Rucewko, Rucewo, Tarkowo Górne, Tuczno, Tuczno (wieś), Tupadły oraz Złotniki Kujawskie.

2.2 Sytuacja społeczno – gospodarcza obszaru

2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

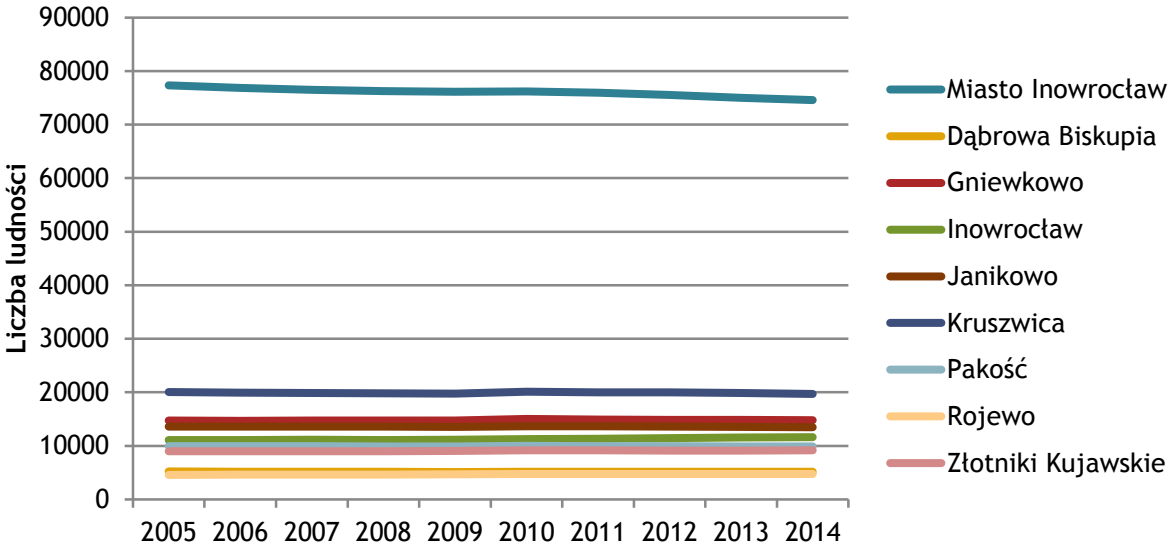
Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat inowrocławski liczył pod koniec 2014 r. 163 167 mieszkańców. Tabela oraz wykres poniżej prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie inowrocławskim w latach 2005 – 2014.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie inowrocławskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
Powiat inowrocławski	165527	165413	163167
Miasto Inowrocław	77313	76192	74564
Dąbrowa Biskupia	5207	5145	5181
Gniewkowo	14734	15043	14786

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
Inowrocław	11074	11278	11595
Janikowo	13623	13670	13498
Kruszwica	20043	20128	19718
Pakość	9972	10012	9869
Rojewo	4596	4763	4770
Złotniki Kujawskie	8965	9182	9186

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu inowrocławskiego w latach 2005 – 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności w powiecie inowrocławskim w ostatnich latach maleje. W porównaniu do roku 2005, w roku 2014 liczba ludności zmalała o 2360 osób. Największy spadek zanotowano w mieście Inowrocław (2749 osób). Zmalała również liczba osób w gminach Kruszwica (325 osób), Janikowo (125 osób), Pakość (103 osoby) oraz Dąbrowa Biskupia (26 osób). Wzrost liczby ludności nastąpił natomiast w gminach Inowrocław (521 osób), Złotniki Kujawskie (221), Rojewo (174 osoby) oraz Gniewkowo (52 osoby).

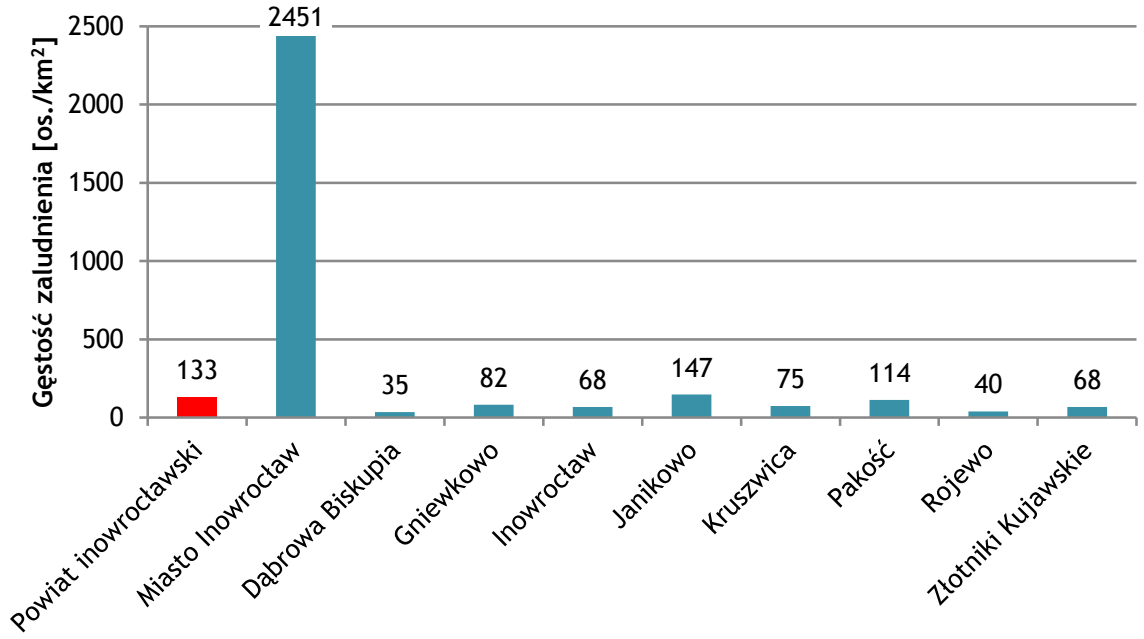
Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie inowrocławskim oraz w poszczególnych gminach.

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

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia		
	2005	2010	2014
Powiat inowrocławski	135	135	133
Miasto Inowrocław	2542	2505	2451
Dąbrowa Biskupia	35	35	35
Gniewkowo	82	84	82
Inowrocław	65	66	68

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia		
	2005	2010	2014
Janikowo	148	149	147
Kruszwica	76	77	75
Pakość	116	116	114
Rojewo	38	40	40
Złotniki Kujawskie	66	68	68

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie inowrocławskim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2014 roku największa gęstość zaludnienia wystąpiła w mieście Inowrocław (2451 os./km^2). Ponadto w mieście doszło do największej zmiany gęstości zaludnienia – w porównaniu z rokiem 2005, gęstość zaludnienia zmalała o 91 os./km^2. Najmniejsza gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w gminie Dąbrowa Biskupia (35 os./km^2). W całym powiecie inowrocławskim gęstość zaludnienia w 2014 roku wyniosła 133 os./km^2.

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 funkcjonowania ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

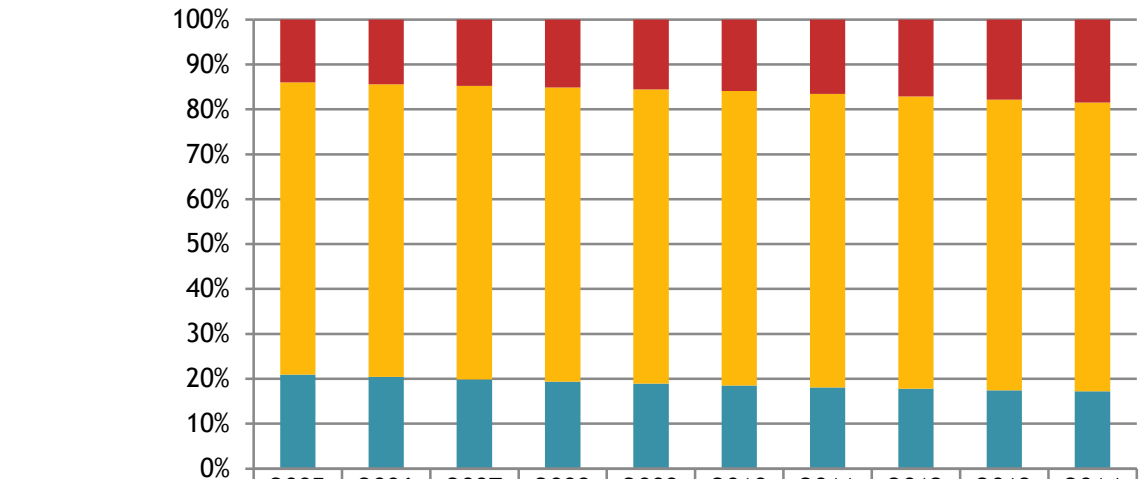
2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

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).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie inowrocławskim.



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Poprodukcyjny	14,0%	14,4%	14,8%	15,2%	15,6%	15,9%	16,5%	17,1%	17,9%	18,5%
Produkcyjny	65,0%	65,1%	65,4%	65,5%	65,5%	65,6%	65,4%	65,1%	64,7%	64,3%
Przedprodukcyjny	21,0%	20,4%	19,9%	19,4%	19,0%	18,5%	18,1%	17,8%	17,4%	17,2%

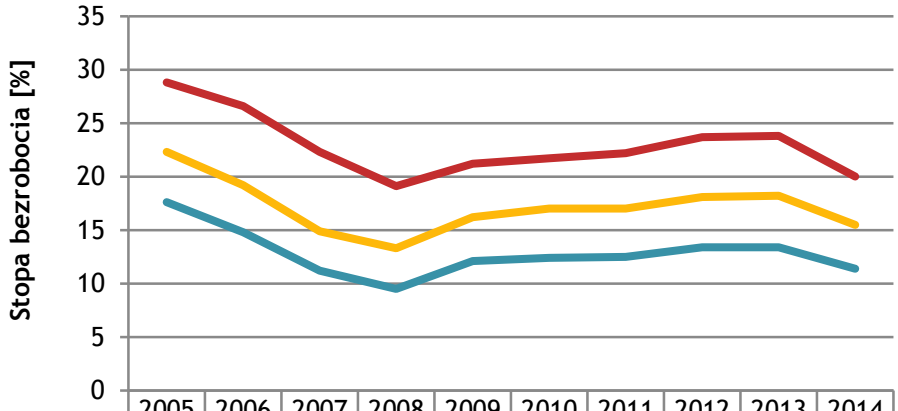
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie inowrocławskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie inowrocławskim. W przeciągu 10 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o blisko 5 punktów procentowych na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. To kluczowa informacja dla sporządzenia planu transportowego – zmniejszy się liczba podróży obligatoryjnych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży 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 inowrocławskim, województwie kujawsko – pomorskim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	17,6	14,8	11,2	9,5	12,1	12,4	12,5	13,4	13,4	11,4
woj. kujawsko - pomorskie	22,3	19,2	14,9	13,3	16,2	17,0	17,0	18,1	18,2	15,5
powiat inowrocławski	28,8	26,6	22,3	19,1	21,2	21,7	22,2	23,7	23,8	20,0

Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie inowrocławskim, woj. kujawsko - pomorskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

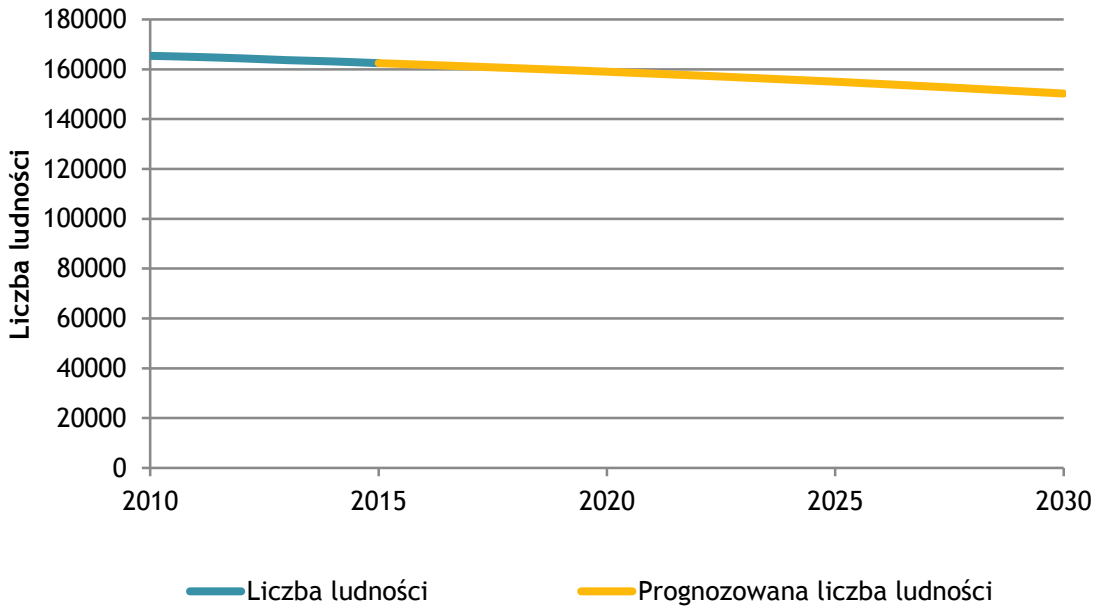
W 2014 roku stopa bezrobocia w powiecie inowrocławskim była wyższa zarówno od stopy bezrobocia w województwie kujawsko - pomorskim, jak i od stopy bezrobocia w Polsce. W latach 2005 - 2008 stopa bezrobocia w powiecie inowrocławskim charakteryzowała się tendencją malejącą, jednak lata 2008 - 2013 to jej ponowny wzrost. Od roku 2013 obserwuje się ponowny spadek stopy bezrobocia.

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

2.2.4 Prognoza 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 wykres z prognozą liczby ludności w powiecie inowrocławskim do 2030 roku.



Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu inowrocławskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS, liczba mieszkańców powiatu inowrocławskiego będzie malała. W porównaniu do roku 2014, w roku 2030 liczba mieszkańców zmniejszy się o blisko 13000.

Poniższy wykres przedstawia prognozowaną zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w powiecie inowrocławskim do roku 2030.



	2020	2025	2030
Poprodukcyjny	20,1%	22,7%	24,3%
Produkcyjny	63,5%	61,5%	61,2%
Przedprodukcyjny	16,4%	15,8%	14,6%

Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie inowrocławskim w latach 2020, 2025 i 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższy wykres pokazuje, że udział osób w wieku przedprodukcyjnym będzie dalej spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Takie szacunki w połączeniu ze zmniejszającą się liczbą

ludności sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie – do szkoły i pracy.

2.2.5 Podsumowanie

Powiat inowrocławski składa się z miasta Inowrocław, 4 gmin wiejsko – miejskich i 4 gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie maleje – taki trend będzie się utrzymywał do 2030 roku przy jednoczesnym procesie starzenia się społeczeństwa. Najgęściej zaludnione jest miasto Inowrocław. Stopa bezrobocia w roku 2014 w porównaniu z rokiem 2013 znacząco spadła, jednak w dalszym ciągu jest znacznie wyższa niż w Polsce i województwie kujawsko - pomorskim. Zmniejszająca się liczba ludności oraz starzenie się społeczeństwa mogą sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3 Układ drogowy i kolejowy

2.3.1 Sieć drogowa

Układ drogowy powiatu inowrocławskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają trzy drogi krajowe: DK nr 15, DK nr 25 oraz DK nr 62.

- Droga krajowa nr 15 – stanowi połączenie między Trzebnicą a Ostródą. Przebiegając przez powiat inowrocławski, przecina gminę oraz miasto Inowrocław, a także gminę Gniewkowo.
- Droga krajowa nr 25 – łączy Pomorze Środkowe z aglomeracją wrocławską. Na terenie powiatu inowrocławskiego droga prowadzi przez gminę i miasto Inowrocław, a także gminę Złotniki Kujawskie.
- Droga krajowa nr 62 – łączy Strzelno oraz Siemiatycze. Odcinek znajdujący się w powiecie inowrocławskim, w całości położony jest w gminie Kruszwica.

Drogi wojewódzkie znajdujące się w powiecie inowrocławskim to DW nr 246, DW nr 251, DW nr 252, DW nr 255, DW nr 398, DW nr 399, DW nr 400 i DW nr 312.

- Droga wojewódzka nr 246 – łączy Paterek oraz Dąbrowę Biskupią. Przecinając powiat inowrocławski, droga przechodzi przez gminy Złotniki Kujawskie, Rojewo, Gniewkowo oraz Dąbrowa Biskupia.
- Droga wojewódzka nr 251 – stanowi połączenie między Kaliskami a Inowrocławiem. Na terenie powiatu inowrocławskiego, droga prowadzi przez gminę Pakość, a także rzez miasto i gminę Inowrocław.
- Droga wojewódzka nr 252 - połączenie między Inowrocławiem a Włocławkiem. Na terenie powiatu inowrocławskiego, droga przechodzi przez miasto Inowrocław oraz gminy Inowrocław oraz Dąbrowa Biskupia.
- Droga wojewódzka nr 255 – łączy Strzelno z Pakością. Przecinając powiat inowrocławski, droga biegnie przez gminy Pakość oraz Janikowo.
- Droga wojewódzka nr 398 – połączenie między Złotnikami Kujawskimi a Liszkowem. Droga leży na terenie gmin Złotniki Kujawskie oraz Rojewo.

- Droga wojewódzka nr 399 – łączy Liszkowo oraz Żelechlin. Droga w całości znajduje się na terenie gminy Rojewo.
- Droga wojewódzka nr 400 – łączy miejscowość Więcławice z drogą krajową nr 15 w Latkowie. Droga położona jest na terenie gmin Gniewkowo oraz Inowrocław.
- Droga wojewódzka nr 412 – połączenie między miejscowościami Tupadły oraz Kobylniki. Droga łączy również drogę krajową nr 15 i 25 z drogą krajową nr 62. Położona jest na terenie gmin Inowrocław oraz Kruszwica.

Uzupełnieniem sieci drogowej powiatu inowrocławskiego są drogi powiatowe oraz gminne. Poniższa mapa przedstawia sieć drogową w powiecie inowrocławskim.



Mapa 2. Sieć dróg w powiecie inowrocławskim

Źródło: opracowanie własne

2.3.2 Sieć kolejowa

Przez powiat inowrocławski przebiega 6 linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.: linia kolejowa nr 131 (tzw. „węglówka"), linia kolejowa nr 206, linia kolejowa nr 23, linia kolejowa nr 353, linia kolejowa nr 741 oraz linia kolejowa nr 742.

- Linia kolejowa nr 131 - łączy stacje Chorzów Batory oraz Tczew. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie lilii oraz w powiecie inowrocławskim to: Chełmce, Bachorce, Karczyn, Inowrocław Rąbinek, Inowrocław, Jaksice oraz Złotniki Kujawskie. Na terenie powiatu, linia jest dwutorowa i zelektryfikowana.
- Linia Kolejowa nr 206 – łączy stacje Inowrocław Rąbinek oraz Żnin. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie inowrocławskim to: Kościelec Kujawski, Wielowieś Kujawska oraz Pakość. Obecnie nie występuje ruch pasażerski na tej linii, jednak według danych PKP PLK S.A., przejezdny jest odcinek między stacjami Inowrocław Rąbinek – Wapienno. Na terenie powiatu linia jest jednotorowa i niezelektryfikowana.
- Linia kolejowa nr 231 – łączy stacje Inowrocław Rąbinek oraz Kruszwica. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie inowrocławskim to: Inowrocław Rąbinek, Inowrocław Mątwy, Rożniaty oraz Kruszwica. Obecnie na linii nie występuje ruch pasażerski, jednak według danych PKP PLK S.A. linia jest przejezdna. Linia jest jednotorowa i niezelektryfikowana.
- Linia kolejowa nr 353 – łączy stacje Poznań Wschód i Skandawa. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie inowrocławskim to: Kołodziejowo, Janikowo, Inowrocław, Więcławice, Wierzchosławice, Gniewkowo oraz Suchatówka. Na terenie powiatu linia jest dwutorowa i zelektryfikowana.
- Linia kolejowa nr 741 – łączy stację kolejową Jaksice oraz posterunek odgałęźny Mimowola. Linia pozwala na omijanie stacji Inowrocław przez pociągi towarowe oraz niektóre pociągi pasażerskie. Linia kolejowa jest dwutorowa oraz zelektryfikowana.
- Linia kolejowa nr 742 – połączenie między stacjami Inowrocław i Inowrocław Rąbinek. Linia stanowi alternatywę dla linii nr 131. Jest jednotorowa oraz zelektryfikowana.

Poniższa mapa przestawia sieć kolejową w powiecie inowrocławskim.



Mapa 3. Sieć kolejowa w powiecie inowrocławskim

Źródło: opracowanie własne

2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu inowrocławskiego

2.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu inowrocławskiego występują przewozy:

- gminne,
- powiatowe,

- wojewódzkie,
- krajowe.

W mieście Inowrocław funkcjonuje organizowana przez miasto komunikacja miejska. Pozostałe przewozy w obrębie powiatu to przewozy komercyjne wykonywane w oparciu o zezwolenia wydane przez organizatorów odpowiedniego szczebla. Przewozy powiatowe (czyli te, na które zezwolenia wydał Starosta Inowrocławski) zostały przeanalizowane w punkcie 3.1.

2.4.2 Transport kolejowy

Główną stacją kolejową na obszarze powiatu inowrocławskiego jest stacja węzłowa dla przebiegających powiat linii – Inowrocław. Według rozkładu jazdy pociągów na okres 13.12.2015 – 12.3.2016, w dni robocze zatrzymują się na niej pociągi dwóch przewoźników:

- PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (pociągi regionalne, organizowane przez marszałka).

W Inowrocławiu dostępne są pociągi dalekobieżne kategorii IC, EC/EIC oraz TLK (dla tych połączeń Inowrocław jest jedynym miejscem zatrzymania na obszarze powiatu):

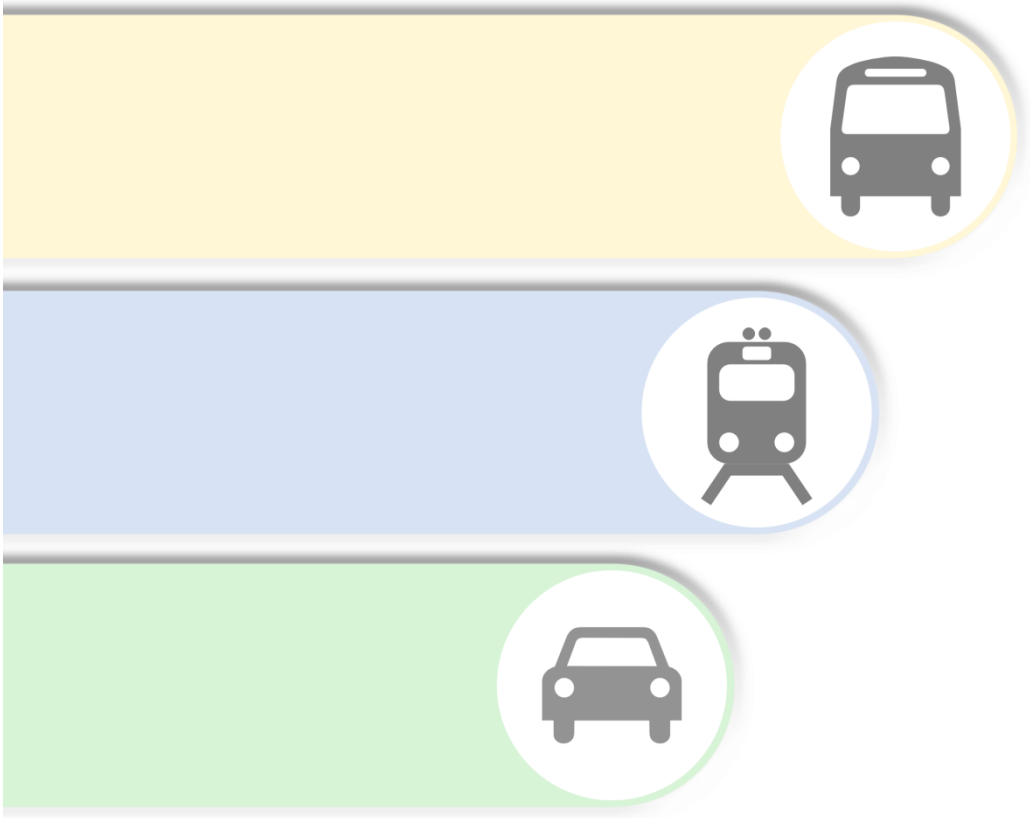
- 1 para pociągów *Euro City* / *Express InterCity* relacji Gdynia Główna – Berlin Hauptbahnhof
- 1 para pociągów *InterCity* „Bałtyk" relacji Poznań Główny – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *InterCity* „Mieszko" relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *InterCity* „Błyskawica" relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *InterCity* „Wawel" relacji Kraków Główny – Bydgoszcz Główna,
- 1 para pociągów *TLK* „Bachus" relacji Zielona Góra – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *TLK* „Artus" relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *TLK* „Pomerania" relacji Poznań Główny – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *TLK* „Bursztyn" relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *TLK* „Przybyszewski" relacji Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna,
- 1 para pociągów *TLK* „Drwęca" relacji Poznań Główny – Olsztyn Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Mamry" relacji Wrocław Główny – Białystok,
- 1 para pociągów *TLK* „Ukiel" relacji Zielona Góra – Olsztyn Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Jeziorak" relacji Poznań Główny – Olsztyn Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Mercurius" / „Aurora" relacji Wrocław Główny (Jelenia Góra) – Gdynia Główna.

Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze 23 pary pociągów, które gwarantują bezpośrednią podróż do Mogilna, Torunia, Poznania oraz Bydgoszczy.

2.4.3 Transport lotniczy

W powiecie inowrocławskim nie funkcjonują żadne porty lotnicze. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się w Bydgoszczy (Bydgoszcz – Szwederowo).

3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



3.1 Obecna sieć komunikacyjna

3.1.1 Powiatowe przewozy pasażerskie

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 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 inowrocławski nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat inowrocławski nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu inowrocławskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Inowrocławskiego.

Tabela 3. Zezwolenia wydane przez Starostę Inowrocławskiego

Lp.	Nr zezwolenia	Nazwa linii regularnej	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze / szkolne
1	1/R/2011	Inowrocław – Dąbrowa Biskupia – Inowrocław przez Przybysław	Przedsiębiorstwo Transportowe Tomasz Sternal	4
2	2/R/2011	Inowrocław – Dąbrowa Biskupia – Inowrocław przez Wonorze	Przedsiębiorstwo Transportowe Tomasz Sternal	9
3	3/R/2011	Inowrocław – Gniewkowo – Murzynno – Lipie – Gniewkowo – Inowrocław	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	6
4	1/R/2012	Gniewkowo – Szadłowice - Inowrocław	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	4
5	2/R/2012	Konary – Góra – Karczyn – Inowrocław	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	6
6	4/R/2012	Inowrocław – Parchanie – Gąski – Gniewkowo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Inowrocławiu S.A.	1
7	5/R/2012	Inowrocław – Karczyn	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	8
8	6/R/2012	Janikowo – Inowrocław - Janikowo	Henryk Kucharczyk, Jarosław Kucharczyk „Kujawy – Trans" s.c.	23
9	7/R/2012	Osiek Wielki – Rojewo – Inowrocław	Transport Osobowo – Przewozowy Jarosław Wesołowski	16
10	8/R/2012	Kruszwica – Inowrocław	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Arent Grzegorz	50

Lp.	Nr zezwolenia	Nazwa linii regularnej	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze / szkolne
11	10/R/2012	Tuczno – Turlejewo – Pławin – Inowrocław	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	6
12	11/R/2012	Inowrocław – Ludzisko – Janikowo	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	3
13	1/R/2013	Janikowo – Ludzisko - Inowrocław	„JAN – TRANS" Robert Pyrzyński	25
14	2/R/2013	Janikowo – Kościelec – Inowrocław	„JAN – TRANS" Robert Pyrzyński	19
15	4/R/2013	Złotniki Kujawskie – Inowrocław	Przedsiębiorstwo Handlowo – Usługowe Jacek Wesołowski	15
16	5/R/2013	Gniewkowo – Słońsko – Latkowo – Więcławice – Gniewkowo	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	5
17	6/R/2013	23113 Gniewkowo – Płonkowo – Więcławice – Słońsko – Gniewkowo	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	2
18	7/R/2013	23241 Gniewkowo – Płonkowo – Szadłowice – Ostrowo – Gniewkowo	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	1
19	8/R/2013	Inowrocław – Chróstowo	Przedsiębiorstwo Transportowe Tomasz Sternal	10
20	16/R/2013	Piotrkowice – Karczyn	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	18
21	17/R/2013	Jaksice – Jaksice	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	23
22	18/R/2013	Inowrocław – Sławęcinek	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	3
23	20/R/2013	Sławęcinek – Sławęcinek	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	17
24	21/R/2013	Tupadły – Ludzisko	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	4
25	22/R/2013	Turzany – Sławęcinek	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	18
26	23/R/2013	Jaksice – Inowrocław	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	8
27	1/R/2014	Inowrocław – Inowrocław	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	8
28	2/R/2014	Inowrocław – Karczyn	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	5
29	3/R/2014	Inowrocław – Inowrocław	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	2
30	4/R/2014	Inowrocław – Turzany	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	4
31	5/R/2014	Inowrocław – Jaksice	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	6
32	6/R/2014	Brześć – Inowrocław	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Arent Grzegorz	6
33	7/R/2014	Inowrocław – Gniewkowo – Kijewo – Gniewkowo - Inowrocław	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	2
34	8/R/2014	Sikorowo – Karczyn - Kruszwica	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Arent Grzegorz	5
35	9/R/2014	Inowrocław – Dąbrówka Kujawska	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	2

Lp.	Nr zezwolenia	Nazwa linii regularnej	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze / szkolne
36	10/R/2014	Inowrocław – Dąbrowa Biskupia – Inowrocław	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	5
37	1/R/2015	Pakość – Inowrocław – Pakość	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	30
38	2/R/2015	Złotniki Kujawskie – Inowrocław – Złotniki Kujawskie	KUJAWY Sp. z o.o.	16
39	3/R/2015	Tuczno – Inowrocław - Tuczno	KUJAWY – TRANS Sp. z o.o.	22
40	4/R/2015	Inowrocław – Dąbrowa Biskupia – Inowrocław	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	3
41	6/R/2015	Inowrocław – Wierzchosławice – Gniewkowo – Wierzchosławice - Inowrocław	Zakład Instalacji Sanitarnych Usługi Transportowe Leszek Niespodziński	21
42	7/R/2015	Inowrocław – Gniewkowo – Inowrocław	Zakład Instalacji Sanitarnych Usługi Transportowe Leszek Niespodziński	34
43	8/R/2015	Inowrocław – Dąbrowa Biskupia	Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu inowrocławskiego

Mapa poniżej przedstawia obecną sieć komunikacyjną opracowaną na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Inowrocławskiego.



Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna powiatu inowrocławskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu inowrocławskiego

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

Powiat inowrocławski 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 inowrocławski 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. Czynnikami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

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

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

Artykuł 11. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego został uchwalony 8 października 2014 roku Uchwałą nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat inowrocławski nie planuje uruchamiania linii na trasach zaplanowanych przez marszałka. Powiat inowrocławski jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów. Na obszarze powiatu inowrocławskiego Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego zaplanował linie kolejowe:

- Bydgoszcz Główna – Inowrocław przez Trzciniec, Chmielniki, Nową Wieś Wielką, Złotniki Kujawskie (10 kursów w dobie roboczej);
- Toruń Główny – Inowrocław – granica województwa (Wydartowo) przez (wariant A) Gniewkowo, Inowrocław, Janikowo, Mogilno lub (wariant B) Gniewkowo, Inowrocław (18 kursów w dobie roboczej);

oraz linie autobusowe:

- Bydgoszcz – Inowrocław przez Brzozę, Prądocin, Złotniki Kujawskie, Sławęcinek (66 kursów w dobie roboczej);
- Bydgoszcz – Radziejów przez Brzozę, Prądocin, Złotniki Kujawskie, Sławęcinek, Inowrocław, Kruszwicę, Chełmce (22 kursy w dobie roboczej);
- Inowrocław – Żnin przez Rycerzewo, Pakość, Barcin (24 kursy w dobie roboczej);
- Toruń – Inowrocław przez Suchatówkę, Gniewkowo, Szadłowice, Latkowo (44 kursy w dobie);
- Inowrocław – Mogilno przez Tupadły, Kruszę Duchowną, Markowice, Wymysłowice, Żegotki, Kruszę Duchowną, Strzelno, Goryszewo, Olszę (28 kursów w dobie roboczej);

- Inowrocław – Strzelno przez Tupadły, Kruszę Duchowną, Markowice, Wymysłowice, Żegotki, Kruszę Duchowną (28 kursów w dobie roboczej),
- Włocławek – Inowrocław przez Brzezie, Jaranowo, Słupy Małe, Ujmę Dużą, Lepsze, Bachorzę, Kuczkowo, Pieczyska, Radojewice, Pławinek, Dulsk, Jaronty, Marulewy (20 kursów w dobie roboczej).

Ponadto w planie wojewódzkim zostały wskazane węzły przesiadkowe:

- Inowrocław (strategiczny);
- Janikowo (podstawowy);
- Złotniki Kujawskie (podstawowy);
- Pakość (uzupełniający).

Planowana powiatowa sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy,
- wariant uzupełniający,
- wariant międzypowiatowy.

Wariant podstawowy zawiera połączenia łączące siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Powiat inowrocławski planuje uruchomić połączenia na liniach wariantu podstawowego w każdym przypadku, kiedy ustaną na tych liniach przewozy innych organizatorów (np. marszałka). Wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie. Powiat inowrocławski planuje uruchomić linie wariantu podstawowego pod warunkiem braku innych przewozów na tych liniach, partycypacji finansowej gmin, przez które dane linie będą przebiegać oraz posiadania możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Wariant międzypowiatowy umożliwia uruchomienie przewozów łączących Inowrocław z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych.

Węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będzie Inowrocław, w którym spotykają się wszystkie linie zaplanowane w niniejszym planie. Zgodnie z treścią dokumentu nadrzędnego, tj. planu wojewódzkiego w przypadku uruchomienia przez Marszałka wszystkich deklarowanych linii w planie wojewódzkim, w ramach możliwości sieć powiatowa zostanie dostosowana (zintegrowana) do sieci wojewódzkiej.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie jedną cyfrą (linie wariantu podstawowego) bądź dwiema cyframi (wariant uzupełniający – w tym wypadku pierwsza cyfra nawiązuje do linii podstawowej kończącej się w tej samej gminie). Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu inowrocławskiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu.

W tabeli zawarto informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie par połączeń. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów. W przypadku uruchomienia linii wariantu uzupełniającego możliwe jest zmniejszenie liczby par połączeń linii wariantu podstawowego w takim zakresie, w jakim linie uzupełniające zastąpią podstawowe (tzn. np. uruchomienie jednej pary linii P31 może zastąpić jedną parę linii P3, analogicznie w przypadku linii P5 i P51).

Jako jedną parę połączeń należy rozumieć po jednym kursie w dwie strony: Inowrocław – miejsce docelowe i miejsce docelowe – Inowrocław (łącznie), w przypadku linii półokólnych (P21 i P51) jedną parą jest jeden pełny przejazd od Inowrocławia do Inowrocławia, a w przypadku linii okólnej (P71) jedną parą połączeń są dwa kursy: jeden realizowany zgodnie z, a drugi przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

Tabela 4. Planowana sieć komunikacyjna powiatu inowrocławskiego

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość linii [km]	Minimalna liczna par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P1	Inowrocław – Batkowo – Dziarnowo – Kościelec - Gorzany - Węgierce – Janikowo	19	5	3	2
P2	Inowrocław – Tupadły – Krusza Duchowna - Ludzisko - Janikowo	16	5	3	2
P21*	Inowrocław – Tupadły – Krusza Duchowna - Krusza Zamkowa – Krusza Podlotowa - Piotrkowice – Żalinowo – Krusza Podlotowa - Krusza Zamkowa – Krusza Duchowna – Tupadły - Inowrocław	30	2	0	0
P3	Inowrocław – Tupadły – Przedbojewice - Janowice – Różniaty – Kobylniki – Kruszwica	20	8	3	3
P31	Inowrocław – Tupadły – Przedbojewice - Janowice – Różniaty – Kobylniki – Kruszwica - Grodztwo – Gocanowo – Rusinowo – Janocin - Tarnówko – Chełmce – Kobylnica – Witowice - Orpikowo – Ostrowo – Popowo – Złotowo – Karsk - Brześć	44	2	0	0
P32	Inowrocław – Sikorowo – Łojewo – Arturowo - Karczyn – Szarlej – Kruszwica	25	4	0	0
P4	Inowrocław – Jacewo – Marulewy – Komaszyce - Trzaski – Jaronty – Dulsk – Góra- Łąkocin - Radojewice – Pieczyska – Sobiesiernie – Pieranie – Bąkowo – Dąbrowa Biskupia	26	8	3	3
P41	Inowrocław – Jacewo – Dalkowo – Olszewice - Marcinkowo – Parchanie – Modliborzyce – Brudnia – Wonorze – Zagajewiczki – Zagajewice - Ośniszczewo – Ośniszczewko – Brudnia - Stanomin – Mleczkowo – Chlewiska – Dąbrowa Biskupia	31	4	2	0
P5	Inowrocław – Balin – Latkowo – Szadłowice - Wierzchosławice – Wielowieś – Gniewkowo	20	8	3	3

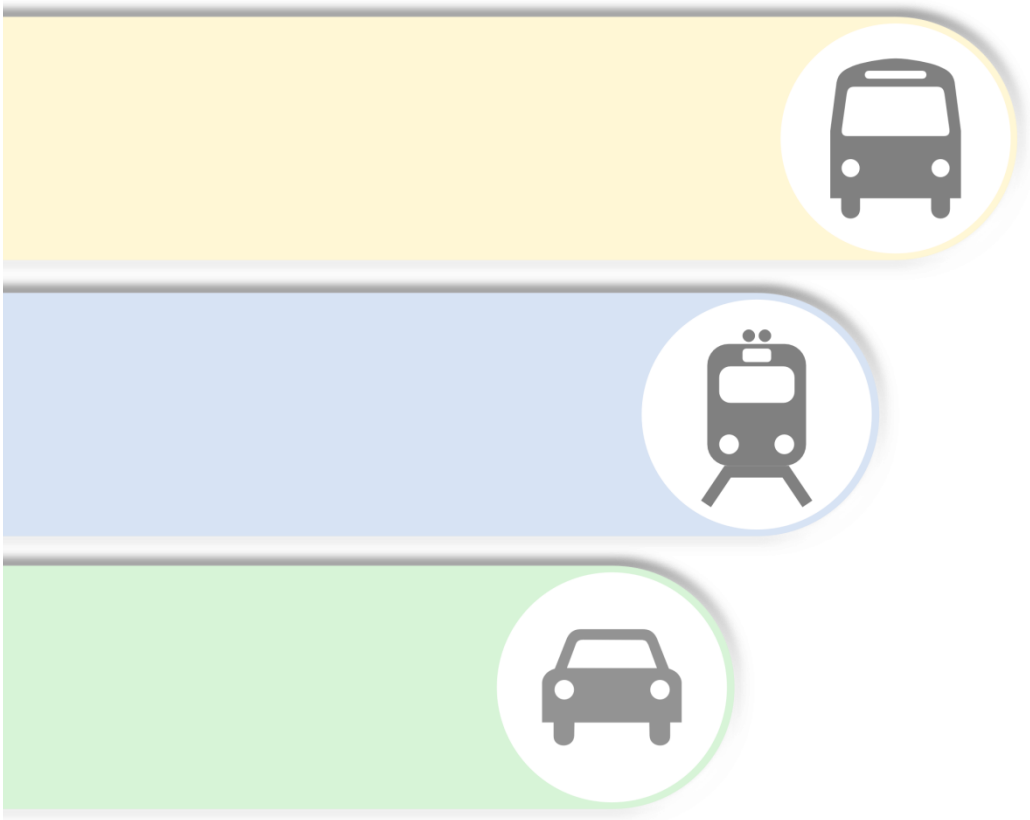
P51*	Inowrocław – Balin – Latkowo – Szadłowice – Wierzchosławice – Wielowieś – Gniewkowo – Lipie – Murzynko – Murzynno – Żyrosławice – Kawęczyn – Stare Grabie – Warzyn – Branno – Markowo – Lipie – Gniewkowo – Wielowieś – Wierzchosławice – Szadłowice – Latkowo – Balin - Inowrocław	62	2	0	0
P6	Inowrocław – Kłopot – Orłowo – Ściborze – Topola – Rojewo	17	8	3	3
P61	Inowrocław – Kłopot – Orłowo – Ściborze – Topola – Rojewo – Jaszczółtowo – Struga – Zawiszyn	26	4	0	0
P7	Inowrocław – Sławęcinek – Strzemkowo – Borkowo – Jaksice – Stefanowo – Jaksiczki – Mierzwin – Złotniki Kujawskie	18	8	3	3
P71	Inowrocław – Cieślin – Sławęcin – Sójkowo - Rycerzewko – Radłówek – Pławin – Turlejewo – Tuczno – Helenowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław	33	2	0	0
P72	Inowrocław – Gnojno – Czyste – Jaksice – Wybranowo – Liszkowo – Żelechin – Budziaki – Broniewo – Tupadły – Gniewkówiec – Złotniki Kujawskie	27	2	0	0
P8	Inowrocław – Cieślin – Kościelec – Rycerzewo – Wielowieś – Pakość	20	8	3	3

* linie półokólne - trasy na fragmentach realizowane tylko w jedną stronę

Źródło: opracowanie własne

Mapa zawierająca planowaną sieć komunikacyjną w powiecie inowrocławskim (załącznik graficzny do planu) znajduje się w rozdziale 13.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu inowrocławskiego



4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, oświaty, sportu i rekreacji, kultury i opieki zdrowotnej. 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 inowrocławskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 5. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie inowrocławskim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Starostwo Powiatowe w Inowrocławiu	ul. Roosevelta 36-38, 88-100 Inowrocław
2	Starostwo Powiatowe w Inowrocławiu: Urząd Pracy, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, różne wydziały starostwa	ul. Mątewska 17, 88-100 Inowrocław
3	Urząd Skarbowy w Inowrocławiu	ul. al. Niepodległości 5, 88-100 Inowrocław
4	Komenda Powiatowa Policji w Inowrocławiu	ul. Toruńska 15, 88-100 Inowrocław

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu inowrocławskiego

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 obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie inowrocławskim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
Publiczne szkoły ponadgimnazjalne		
1	I Liceum Ogólnokształcące im. Jana Kasprowicza w Inowrocławiu	ul. 3 Maja 11/13, 88-100 Inowrocław
2	II Liceum Ogólnokształcące im. Marii Konopnickiej w Inowrocławiu	ul. Marii Konopnickiej 15, 88-100 Inowrocław
3	III Liceum Ogólnokształcące im. Królowej Jadwigi w Inowrocławiu	ul. Narutowicza 53, 88-100 Inowrocław
4	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Jana Pawła II w Inowrocławiu	ul. Poznańska 345, 88-100 Inowrocław
5	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 im. Genowefy Jaworskiej w Inowrocławiu	aleje Sienkiewicza 33, 88-100 Inowrocław
6	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 3 w Inowrocławiu	ul. Dworcowa 25, 88-100 Inowrocław
7	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 4 w Inowrocławiu	ul. Józefa Krzymińskiego 8, 88-100 Inowrocław
8	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 5 im. gen. Władysława Sikorskiego w Inowrocławiu	ul. Narutowicza 34, 88-100 Inowrocław
9	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Kazimierza Wielkiego w Kruszwicy	ul. Kujawska 20, 88-150 Kruszwica
10	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Jana Pawła II w Kościelcu	Kościelec Kujawski 125, 88-170 Pakość
11	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Kobylnikach	ul. Parkowa 3, 88-150 Kruszwica
Niepubliczne szkoły ponadgimnazjalne		
1	Zespół Szkół Zawodowych Rzemiosła im. Rzemieślników Kujawskich	ul. Poznańska 36, 88-100 Inowrocław
2	TEMPUS Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych	ul. Metalowców 7, 88-100 Inowrocław
3	Akademia Szkolnictwa "AS"	ul. bpa A. Laubitza 9, 88-100 Inowrocław

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu inowrocławskiego

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu. W poniższej tabeli przedstawiono istotniejsze zakłady pracy w powiecie inowrocławskim.

Tabela 7. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie inowrocławskim

Lp.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
1	Inowrocławskie Zakłady Chemiczne Soda Mątwy SA	ul. Fabryczna 4, 88-101 Inowrocław
2	ALSTAL Grupa Budowlana Sp. z o.o. Spółka komandytowa	Jacewo 76, 88-100 Inowrocław
3	Cykoria S.A.	Wierzchosławice 15, 88-141 Wierzchosławice
4	Bonduelle Polska S.A.	ul. Kilińskiego 11, 88-140 Gniewkowo
5	Zakłady Tłuszczowe Kruszwica S.A.	ul. Niepodległości 42, 88-150 Kruszwica
6	Krajowa Spółka Cukrowa Oddział Cukrownia Kruszwica	ul. Niepodległości 38/40, 88-150 Kruszwica
7	Zakłady Przetwórstwa Zbożowo-Młynarskiego Sp. z o.o.	ul. Droga Młyńska 1, 88-150 Kruszwica
8	Zakłady Mięsne VIANDO Sp. z o.o. Sp. komandytowa	Radojewice 54, 88-101 Inowrocław
9	Janikowskie Zakłady Sodowe Janikosoda	ul. Przemysłowa 30, 88-160 Janikowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu inowrocławskiego

Dojazdy do pracy zostały również opisane w rozdziale 4.2.

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 8. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie inowrocławskim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Młodzieżowy Dom Kultury im. Janusza Korczaka	ul. NMP 14, 88-100 Inowrocław
2	Muzeum im. Jana Kasprowicza	ul. Solankowa 33, 88-100 Inowrocław
3	Kryta pływalnia "Wodny Park"	ul. Toruńska 46-48, 88-100 Inowrocław
4	Kryta Pływalnia "Delfin"	ul. Wierzbińskiego 11, 88-100 Inowrocław
5	Hala Widowiskowo-Sportowa	ul. Al. Niepodległości, 88-100 Inowrocław

Źródło: opracowanie własne

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

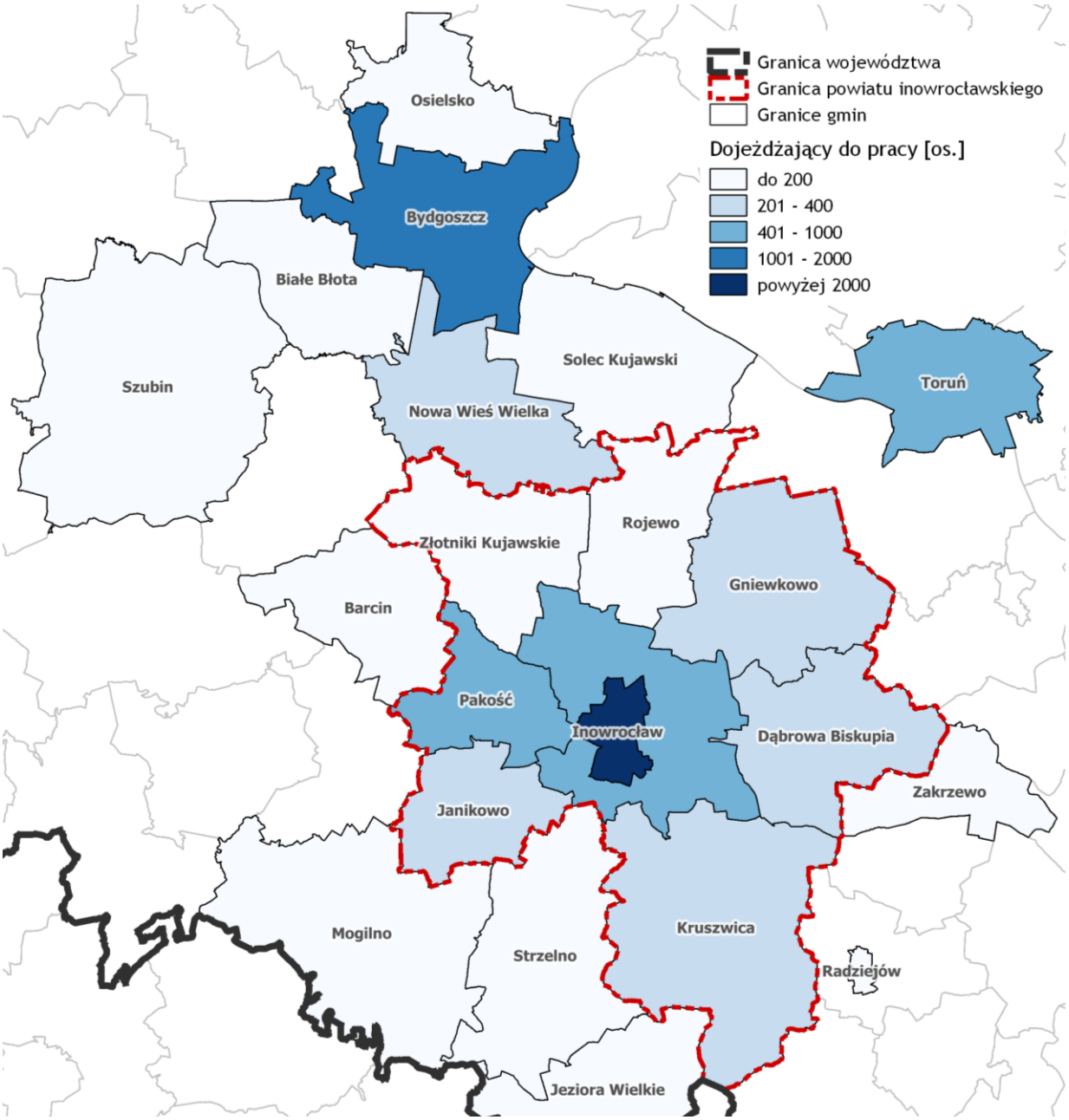
Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. W Inowrocławiu przy ul. Poznańskiej 97 znajduje się Szpital Wielospecjalistyczny im. dr. L. Błażka.

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu inowrocławskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu inowrocławskiego 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 inowrocławskiego.



Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców gmin powiatu inowrocławskiego

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

Najatrakcyjniejszym miejscem pracy jest miasto Inowrocław – według wyników badań w tym mieście pracuje ponad 31% mieszkańców powiatu inowrocławskiego pracujących poza gminą zamieszkania.

Poza powiatem inowrocławskim, duży udział mieszkańców znajduje zatrudnienie w mieście Bydgoszcz.

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy według NSP 2011 występują w relacjach:

- Miasto Inowrocław → Bydgoszcz,

- Gmina Inowrocław → Miasto Inowrocław,
- Gmina Kruszwica → Miasto Inowrocław,
- Gmina Janikowo → Miasto Inowrocław,
- Miasto Inowrocław → gmina Inowrocław,
- Gmina Pakość → Miasto Inowrocław,
- Gmina Gniewkowo → Miasto Inowrocław.

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

Zróżnicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie inowrocławskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora 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 nauki 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 także w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak 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). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczycie, 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 czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).

W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczycie potoków pasażerskich.

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

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:
    - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
    - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
    - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,

- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie" (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego 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.

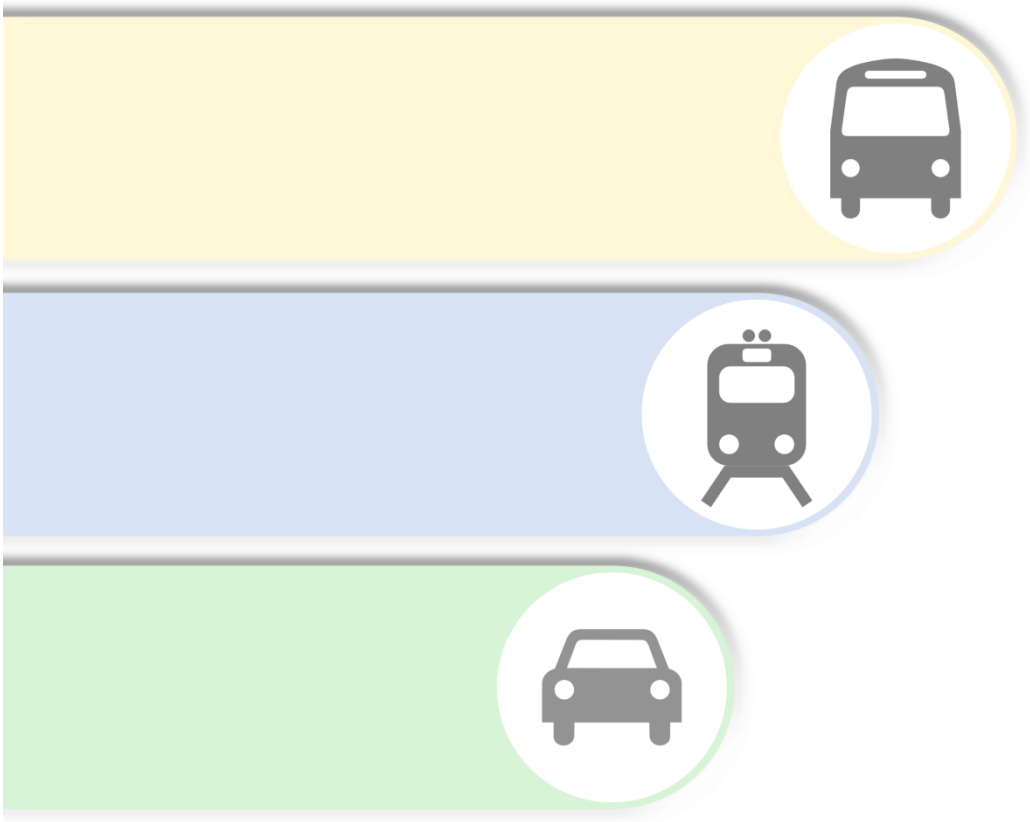
4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu inowrocławskiego 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 Inowrocławiu.

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 trasach łączących gminy powiatu inowrocławskiego z miastem Inowrocław, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest trasa miasto Inowrocław - Bydgoszcz. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie inowrocławskim.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat inowrocławski 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 inowrocławski 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 inowrocławski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat inowrocławski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu inowrocławskiego, o ile zostały ustanowione,
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat inowrocławski 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 inowrocławskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2 Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu inowrocławskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator)

będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie Organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez Organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci, której to wiedzy w chwili obecnej powiat nie posiada. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość niezaangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe – brak wydatku dla budżetu powiatu – natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat inowrocławski.

Poniżej w tabeli zestawiono szacunkowe koszty wg poszczególnych wariantów i modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela 9. Przedstawienie kosztów, z jakimi może się wiązać uruchomienie publicznych przewozów

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy	Model „bezkosztowy*” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. 2,07 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 4 **wynosi 690 000 km,** przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy + Wariant uzupełniający I	Model „bezkosztowy*" dla budżetu	Szacowany koszt dla całej sieci to ok 3,08 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 4 **wynosi 1 027 536 km,** przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

Źródło: Opracowanie własne

Do powyższych obliczeń (w wierszu podstawowy + uzupełniający I) przyjęto uruchomienie w całości wariantu uzupełniającego I, przy funkcjonującym w całości wariancie podstawowym (uruchomienie wszystkich kursów przewidzianych w tabeli 4).

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

5.3 Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat inowrocławski 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 osiągania 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 inowrocławskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do miasta Inowrocław.

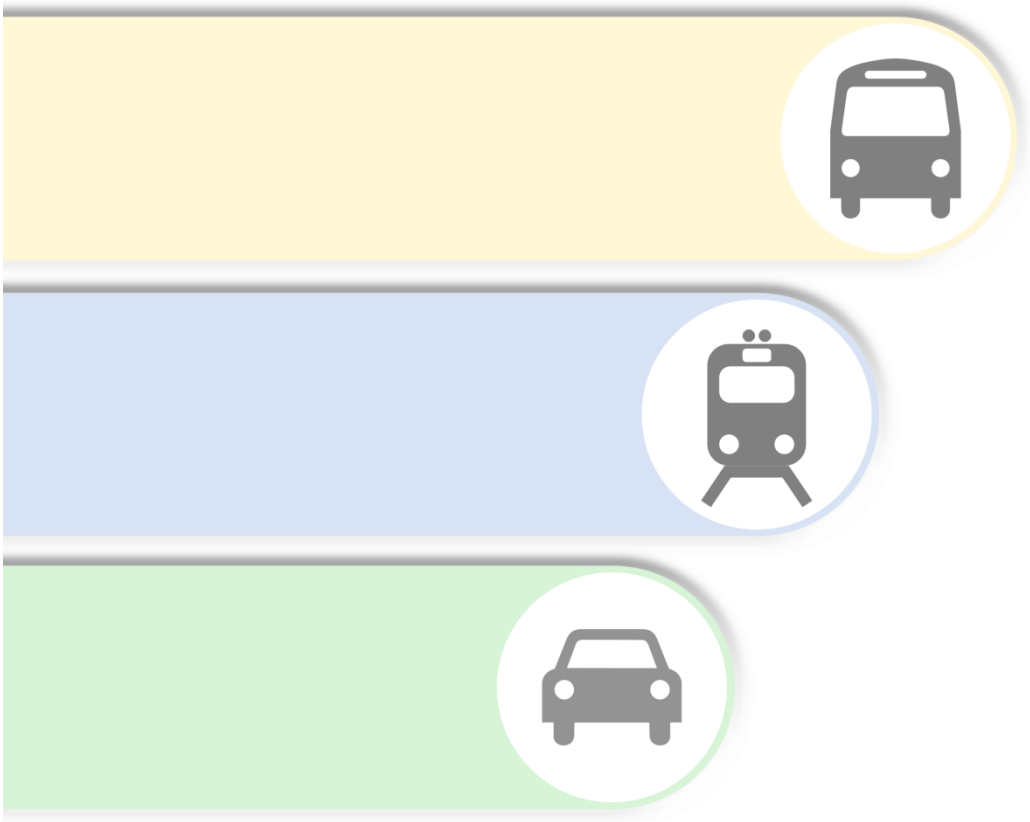
Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać 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). 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 rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, że planowane linie o charakterze użyteczności publicznej będą pozwalały uzyskać zysk operatorom.

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.

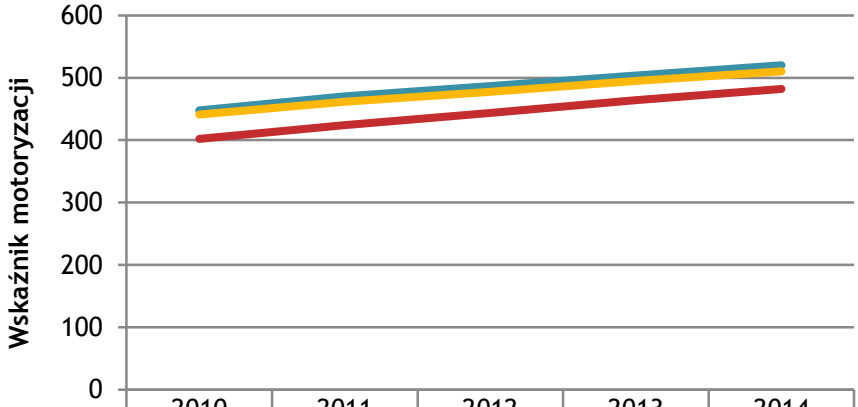
Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napełnienia oraz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

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu inowrocławskiego w latach 2010 – 2014 oraz – dla porównania – wskaźniki dla województwa kujawsko - pomorskiego oraz Polski.



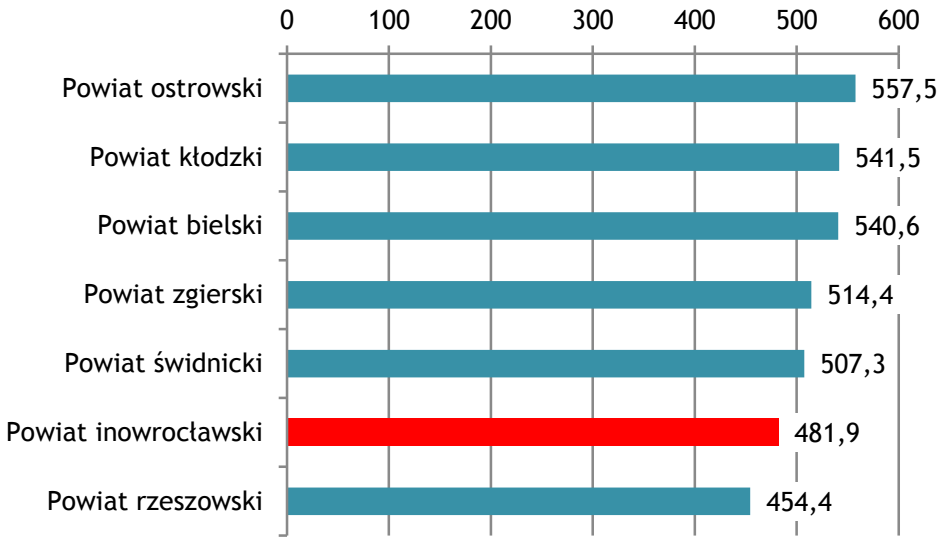
	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	447,4	470,3	486,4	503,7	519,9
woj. kujawsko - pomorskie	441,1	461,4	477,6	495,0	510,3
powiati nowrocławski	402,0	424,3	443,3	464,1	481,9

Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu inowrocławskiego, woj. kujawsko - pomorskiego oraz Polski w latach 2010 – 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2010 – 2014 wskaźnik motoryzacji w powiecie inowrocławskim rósł, jednak w każdym roku był niższy od wskaźnika motoryzacji w województwie kujawsko – pomorskim, jak i w Polsce.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu inowrocławskiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby mieszkańców.



Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu inowrocławskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie inowrocławskim w porównaniu z innymi powiatami jest niski. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, mimo zmniejszającej się liczby ludności oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu inowrocławskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

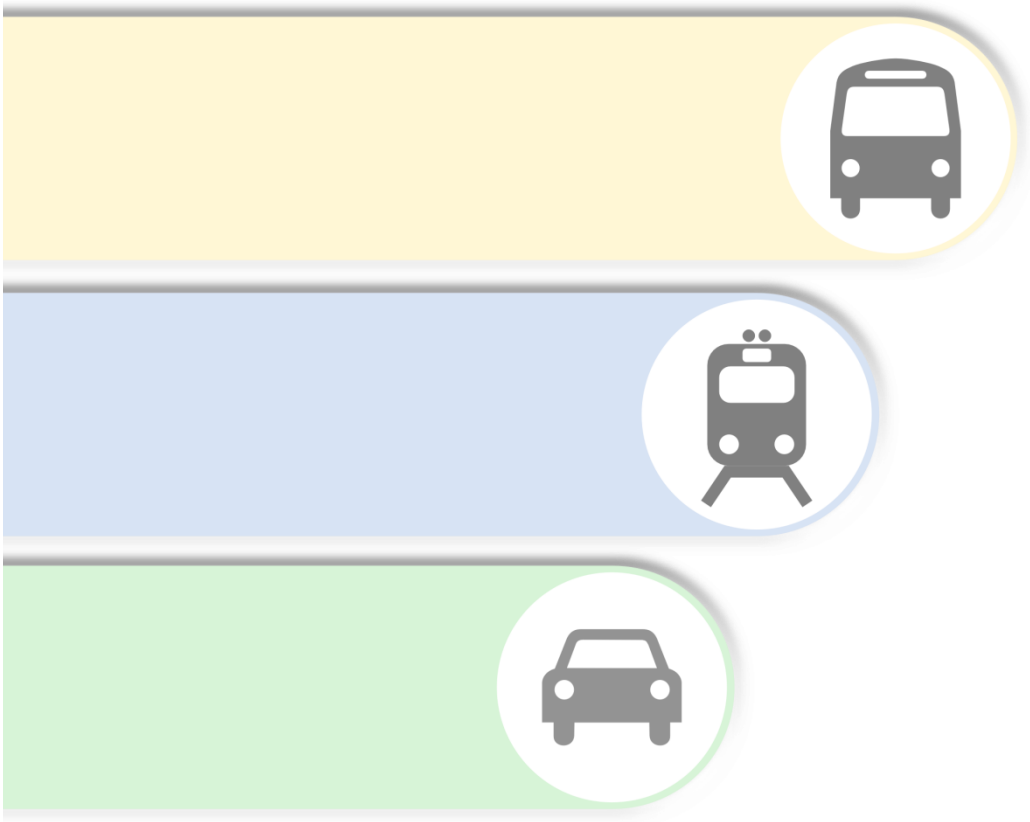
Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu inowrocławskiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróżach powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez 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 inowrocławskim 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.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



7.1 Powiat inowrocławski 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 inowrocławskiego 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.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat inowrocławski planuje wdrożyć model zakładający partycypację finansową gmin z terenu powiatu inowrocławskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

Wariant nr I - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu inowrocławskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat inowrocławski,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat – gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
    - Refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
    - Wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowić będą przychód operatora,
    - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
    - Budżet powiatu – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr II - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu inowrocławskiego wykonuje związek powiatu inowrocławskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo – gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ; wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat – gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo – gminnego,
- Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
    - Refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego,
    - Wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowić będą przychód operatora,
    - Budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

7.1.1 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 inowrocławski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany 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.:
    - 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,
    - 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, tj. 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.),

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

7.1.2 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat inowrocławski

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

7.1.3 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat inowrocławski, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych" na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

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

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*,
- ustalonymi i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,

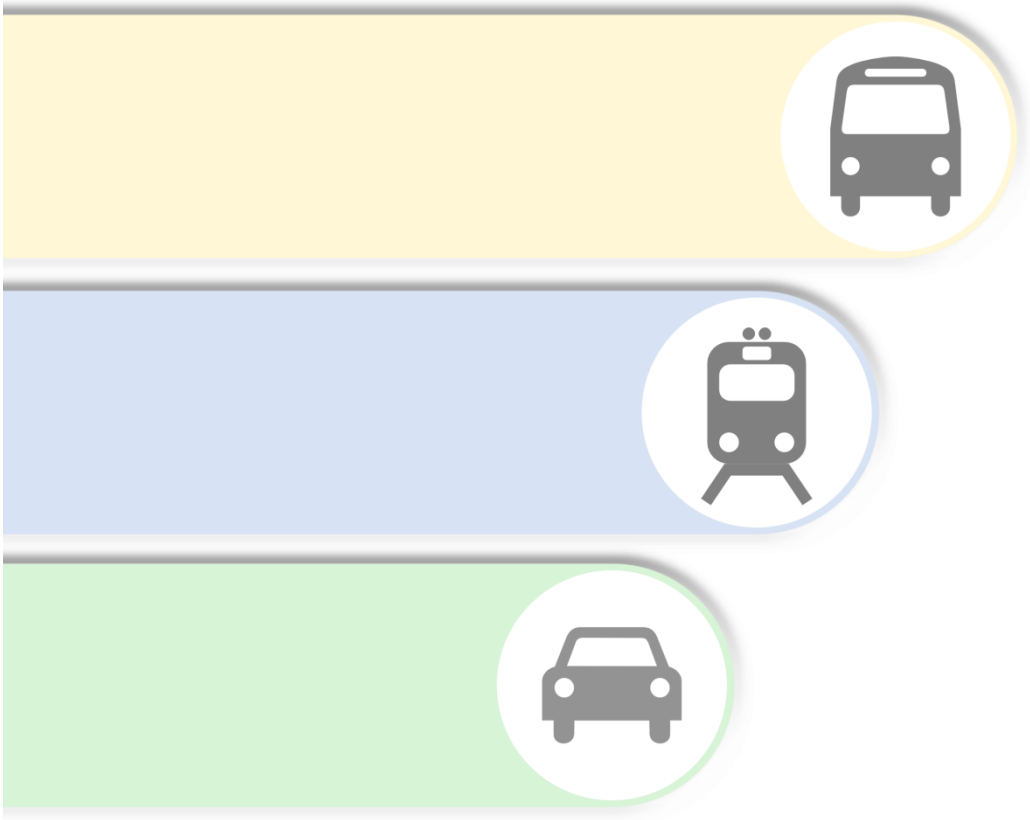
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

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.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu inowrocławskiego.

8 Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien 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 10. 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 ciągłe 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 zaostrzanie 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 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 3. 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 podróże osobom niedosłyszącym.

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

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

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

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

Tabela 11. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

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

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu inowrocławskiego 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 inowrocławski, 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 – autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – powiat inowrocławski 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.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

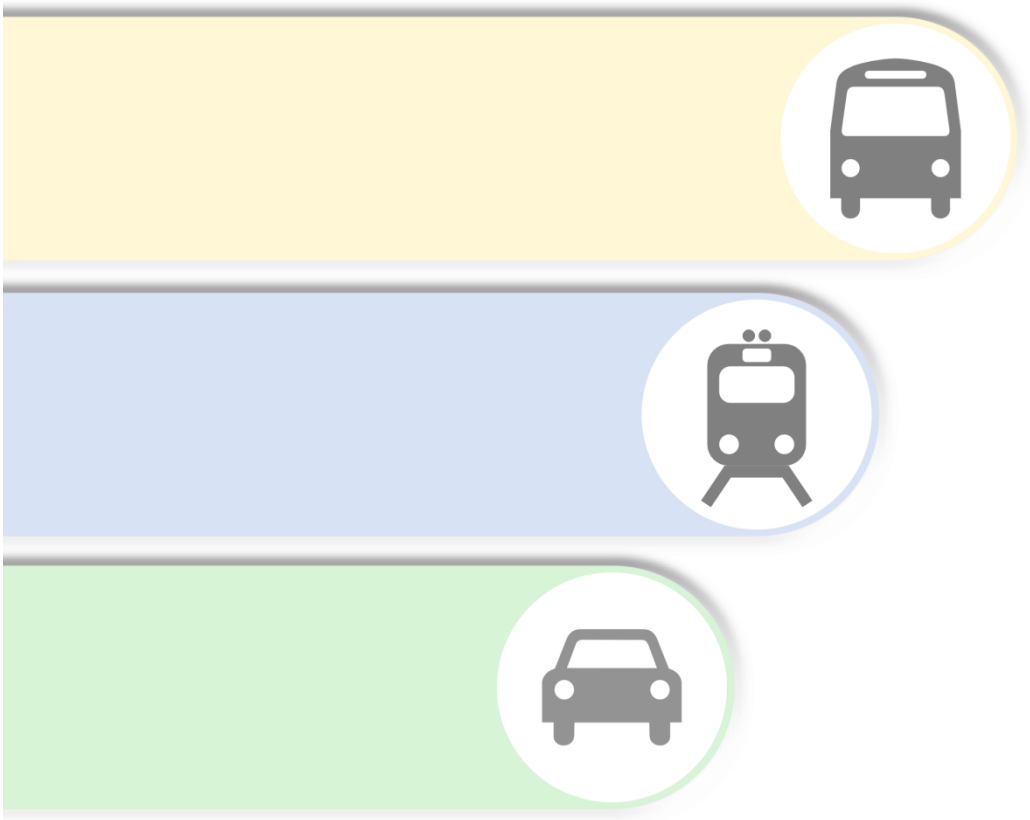
Tabela 12. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie inowrocławskim

obszar	elementy	standard minimalny	standard optymalny
Oznaczenie przystanku	**Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”** Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	**Tabliczka z rozkładem jazdy**	X	X
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	**Ławka**	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)
	Wiata przystankowa Z przeźroczystymi ścianami	X (nowe	X (nowe

obszar	elementy	standard minimalny	standard optymalny
		przystanki)	i modernizowane przystanki)
Peron	**Nawierzchnia peronu**	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi Minimum 18 cm	X	X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	X	X
Inne	**Stojak rowerowy**	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Śmietnik	x	x

Źródło: opracowanie własne

9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio może zostać odebrany przez pasażerów za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, oraz nieuwzględniający potrzeb przewozowych mieszkańców.

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

9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat inowrocławski rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z miastem Inowrocław oraz województwem kujawsko-pomorskim w zakresie integracji informacji pasażerskiej, w szczególności we wspólnych węzłach przesiadkowych.

9.2 Planowany system informacji pasażerskiej

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

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

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy udostępnić:

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

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

Tabela 13. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

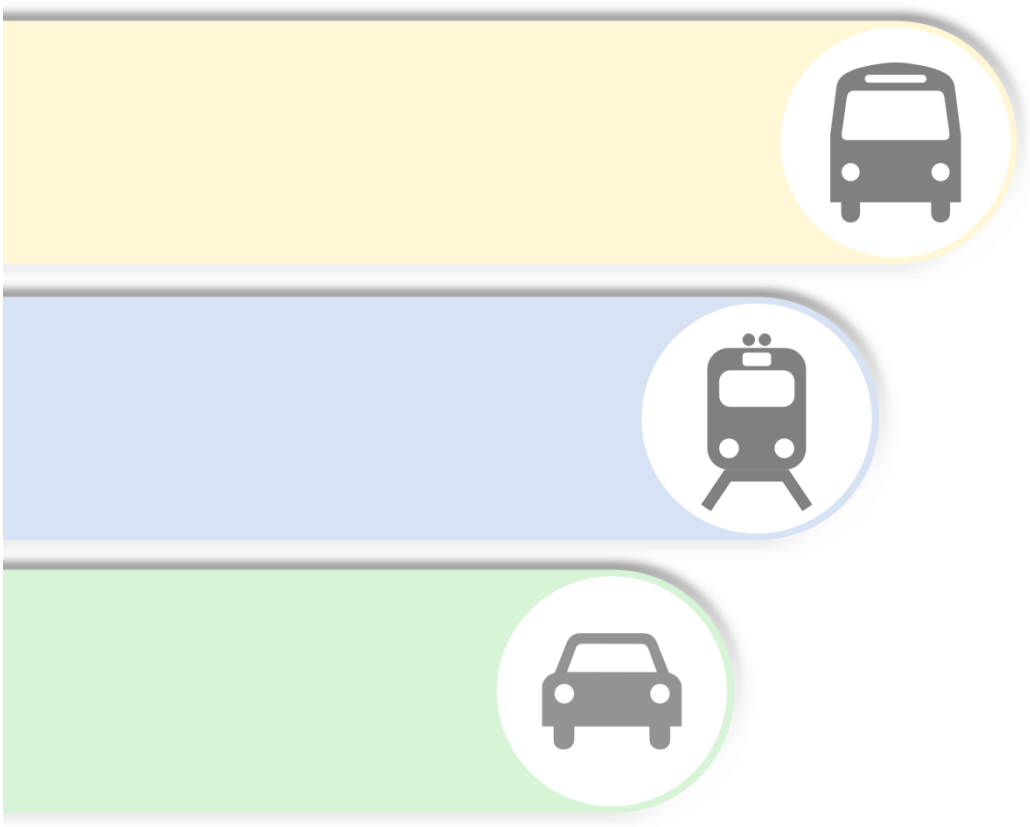
miejsce publikacji	zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	• Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.

Przystanki komunikacyjne	• 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 zawierający:
	  ○ numer linii komunikacyjnej lub kierunek jazdy autobusów,
	  ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,
	  ○ godziny odjazdów autobusów,
	  ○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii,
	  ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy,
	  ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.
	• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

miejsce publikacji	zakres informacji
Węzeł przesiadkowy	• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat inowrocławski. • Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. • Tablica LED ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.
Internet	• 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 zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi. • 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	• Rozkład jazdy w formie planera podróży. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: Opracowanie własne

10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu inowrocławskiego



Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu inowrocławskiego 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, miejskie oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby linii komunikacyjnych,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego (w tym między innymi poprzez wykonywanie planów mobilności).

Zaleca się po uruchomieniu połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonać kompleksowe pomiary napełnień 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 istotnego czynnika rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy straty czasy wynikające z zatorów drogowych. 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 zatracenia płynności ruchu i zatorów drogowych, 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.

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 przystanki powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator powinny 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, barierek, 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.

Bardzo dobry przykład infrastruktury stanowiska autobusowego znajduje się w Środzie Wielkopolskiej.



Zdjęcie 1. Przykład dobrej infrastruktury - przystanek w Środzie Wielkopolskiej

Fot. własne

W celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy Zachodniej rozszerza się trend budowy w miejscu zatok autobusowych tzw. antyzatok. Zaoszczędzone w wyniku zwężenia jezdni i skrócenia długości zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika, stworzenia punktu np. Bike&Ride.

10.2 System informacji pasażerskiej

W ramach systemu informacji pasażerskiej powiat inowrocławski 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.

10.3 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

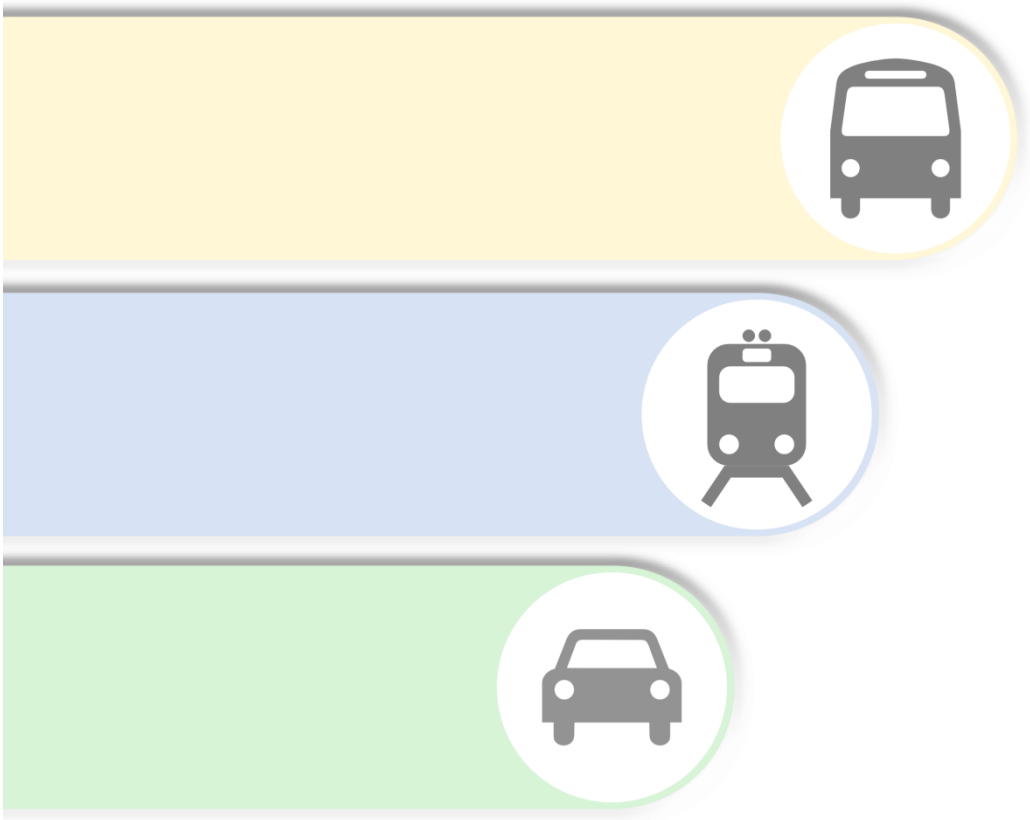
W przyszłości w miarę możliwości finansowych powiat inowrocławski będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadające jednolite barwy (ustalone przez powiat inowrocławski), spełniającymi najwyższe normy spalin Euro (obecnie obowiązujące) oraz wyposażonymi w elementy poprawiające komfort podróżowania takie jak:

- niskie wejście,

- klimatyzację,

- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach,

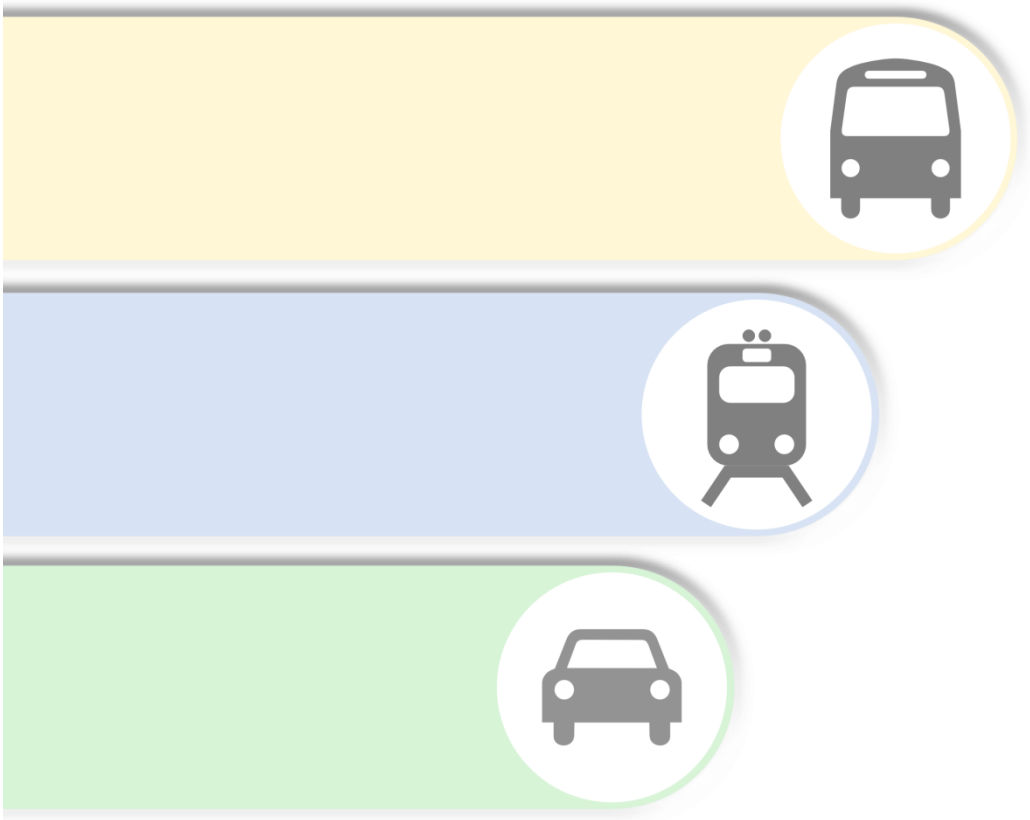
11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego



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 inowrocławskiego.

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 Inowrocławskiego.

12 Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego



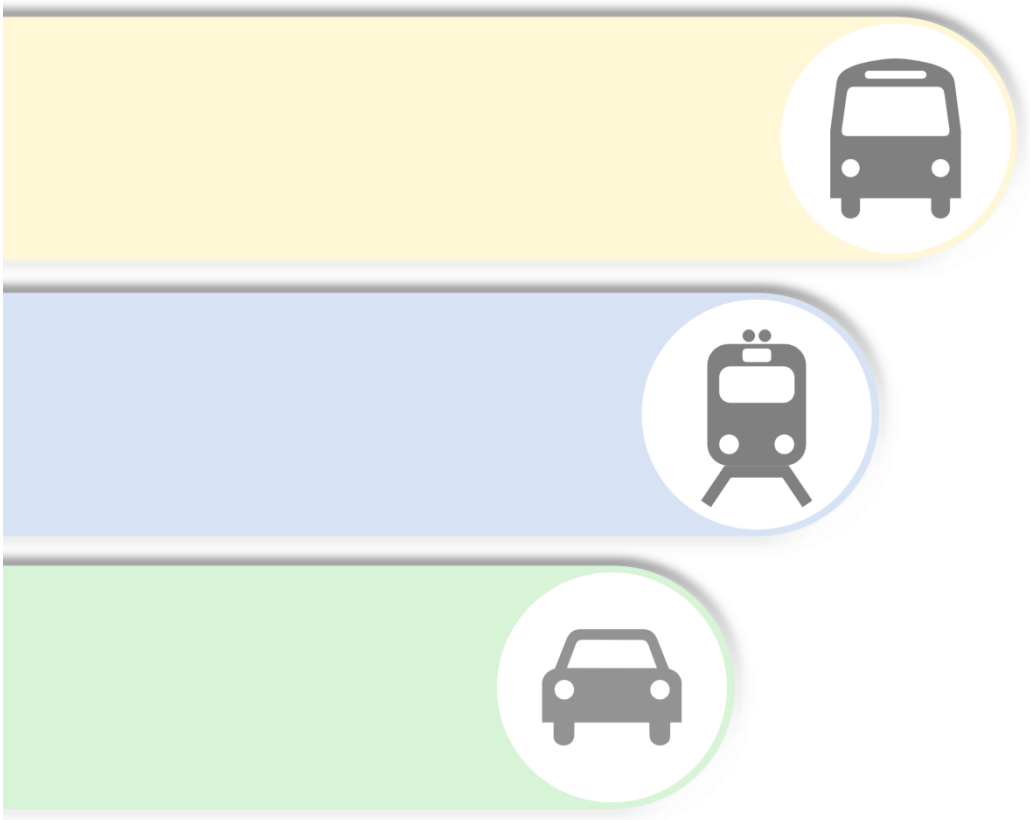
Poniżej przedstawiono planowany zakres działań przewidziany do realizacji przez powiat inowrocławski .

Tabela 14. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Harmonogram	
Zakres	**Termin realizacji**
przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	do 10 listopada 2016 r.
opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji lub przetargu	do 20 listopada 2016 r.
przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	do 31 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, miejskiego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	do roku 2021

Źródło: opracowanie własne

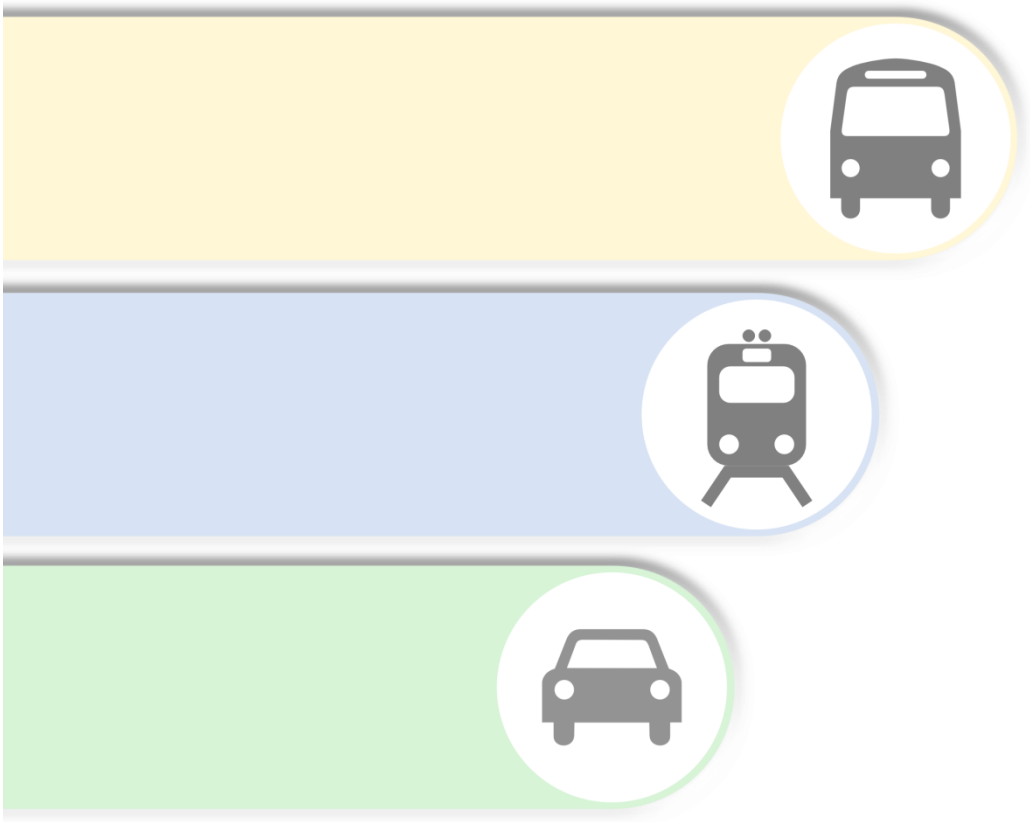
13 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego



Planowana sieć komunikacyjna



14 Spis map, tabel i wykresów



14.1 Spis map

Mapa 1. Mapa powiatu inowrocławskiego 10
Mapa 2. Sieć dróg w powiecie inowrocławskim..... 20
Mapa 3. Sieć kolejowa w powiecie inowrocławskim 22
Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna powiatu inowrocławskiego..... 28
Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców gmin powiatu inowrocławskiego..... 38

14.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie inowrocławskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014 13
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie inowrocławskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014..... 14
Tabela 3. Zezwolenia wydane przez Starostę Inowrocławskiego 25
Tabela 4. Planowana sieć komunikacyjna powiatu inowrocławskiego..... 31
Tabela 5. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie inowrocławskim 34
Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie inowrocławskim 35
Tabela 7. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie inowrocławskim 36
Tabela 8. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie inowrocławskim..... 36
Tabela 9. Przedstawienie kosztów, z jakimi może się wiązać uruchomienie publicznych przewozów 44
Tabela 10. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji 57
Tabela 11. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym 59
Tabela 12. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie inowrocławskim 61
Tabela 13. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji..... 65
Tabela 14. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu 75

14.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu inowrocławskiego w latach 2005 – 2014. 14
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie inowrocławskim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku 15
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie inowrocławskim..... 16
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie inowrocławskim, woj. kujawsko – pomorskim oraz w Polsce w latach 2005 – 2014 17
Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu inowrocławskiego do roku 2030 18
Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie inowrocławskim w latach 2020, 2025 i 2030 18
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu inowrocławskiego, woj. kujawsko – pomorskiego oraz Polski w latach 2010 – 2014..... 48
Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu inowrocławskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności 49