

Załącznik
do uchwały nr
Rady Powiatu Chojnickiego
z dnia



Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Chojnickiego

Chojnice, marzec 2017

Spis treści

Spis treści	2
1. Wstęp	3
1.1. Podstawa prawna	3
1.2. Cel Planu transportowego	4
1.3. Metodologia opracowania Planu transportowego	5
1.4. Definicje i określenia	6
1.5. Ocena oddziaływania na środowisko.....	8
1.6. Konsultacje społeczne	9
2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym	10
2.1. Powiat chojnicki	11
2.2. Demografia	12
2.3. Gospodarka	13
2.4. Edukacja	14
2.5. Kultura i turystyka	15
2.6. Ochrona przyrody	16
2.7. Gminy	18
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Planu	21
3.1. Transport kolejowy.....	21
3.2. Transport drogowy	24
3.2.1. Publiczny transport zbiorowy	24
3.2.2. Sieć drogowa	35
4. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	40
4.1. Dokumenty strategiczne	40
4.1.1. Dokumenty krajowe	41
4.1.2. Dokumenty wojewódzkie	43
4.1.3. Dokumenty powiatowe i gminne	46
4.1.4. Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny	47
4.2. Plany transportowe wyższego szczebla	50
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	57
6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej	61
7. Finansowanie	65
8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	67
9. Organizacja rynku przewozów	72
10. Pożądany standard usług	78
11. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	84
12. Kierunki rozwoju	87
13. Monitoring i ewaluacja Planu	89
14. Część graficzna Planu transportowego	90
Spis tabel.....	92
Spis rysunków	93

1. Wstęp

1.1. Podstawa prawna

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwany dalej w opracowaniu: „Planem transportowym”) jest dokumentem, którego opracowanie wynika z art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ (zwanej dalej w opracowaniu: „Ustawą”).

Zgodnie z Ustawą do sporządzenia Planu transportowego zobowiązany jest m.in. powiat liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców. Powiat Chojnicki liczy 96 tys. mieszkańców, a więc opracowanie Planu transportowego jest dla niego obowiązkowe.

Powiat Chojnicki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych przebiegających na jego obszarze², oraz liniach komunikacyjnych, którym powierzono zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między powiatami³. Zadania organizatora wykonuje Starosta Chojnicki⁴. Do zadań organizatora należy m.in. planowanie rozwoju transportu⁵.

Plan transportowy, po jego uchwaleniu przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego (t.j. Radę Powiatu Chojnickiego) stanowić będzie akt prawa miejscowego⁶.

W przygotowaniu Planu transportowego uwzględniono obowiązujące przepisy prawne, a także programy i dokumenty strategiczne obejmujące obszar województwa pomorskiego, powiatu chojnickiego oraz gmin leżących na terenie powiatu. Poszczególne dokumenty zostały przywołane w treści Planu transportowego.

¹ Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 z późn. zm.

² art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a Ustawy

³ art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. b Ustawy

⁴ art. 7 ust. 4 pkt 4 Ustawy

⁵ art. 8 pkt 1 Ustawy

⁶ art. 9 ust. 3 Ustawy

1.2. Cel Planu transportowego

Celem Planu transportowego jest określenie zapotrzebowania na transport publiczny oraz zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich w perspektywie do roku 2025.

Dążenie do realizacji wyżej wymienionego celu następować będzie z uwzględnieniem strategii zrównoważonego rozwoju transportu, czyli zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy na obszarze objętym Planem transportowym. Racjonalność ta związana jest z:

- dostosowaniem oferty przewozowej, w tym ilości i jakości usług transportowych do preferencji i oczekiwań pasażerów, aby zapewnić wysokiej jakości usługi, które będą realną alternatywą dla motoryzacji indywidualnej,
- zapewnieniem dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- koordynacją Planu transportowego z planami i strategiami rozwoju w kraju i w regionie oraz miejscowymi planami związanymi z zagospodarowaniem przestrzennym,
- redukcją negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- wdrażaniem efektywności ekonomicznej określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej,
- integracją transportu publicznego.

Przyjęta strategia zrównoważonego rozwoju transportu jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, kraju, województwa pomorskiego oraz powiatu chojnickiego.

Cele szczegółowe Planu transportowego obejmują⁷:

- określenie sieci komunikacyjnej na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozę potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

⁷ art. 12 ust. 1 Ustawy

1.3. Metodologia opracowania Planu transportowego

Szczegółowy zakres Planu transportowego określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁸.

Plan transportowy pod względem merytorycznym składa się z dwóch części:

- diagnostycznej (charakterystyka obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjna tego obszaru oraz ocena potrzeb i preferencji przewozowych),
- planistycznej (przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowana oferta przewozowa, pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego).

Niniejszy Plan transportowy jest zgodny⁹ z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”¹⁰ (zwanym dalej „Planem krajowym”) oraz z „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”¹¹ (zwanym dalej „Planem wojewódzkim”).

⁸ Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684

⁹ na podstawie art. 11 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy

¹⁰ rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151 ze zm.)

¹¹ uchwała nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r.

1.4. Definicje i określenia

Użyte w niniejszym opracowaniu określenia oznaczają¹²:

- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
 - ☐ sieci dróg publicznych albo
 - ☐ liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - ☐ akwenach morskich lub wodach śródlądowych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami¹³;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która

¹² jeżeli nie wskazano inaczej: art. 4 ust. 1 Ustawy

¹³ art. 2 lit. j rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE nr L-55/1 z dnia 28 lutego 2011 r.)

przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - ☐ miasta i gminy,
 - ☐ miast, albo
 - ☐ miast i gmin sąsiadującychjeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie;

międzywojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

1.5. Ocena oddziaływania na środowisko

Niniejszy Plan nie określa ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz na obszary Natura 2000, ani realizacja postanowień Planu nie powoduje znaczącego oddziaływania na środowisko. Plan wspiera działania dążące do zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. W związku z tym przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane¹⁴.

¹⁴ Art. 46 ust. 2 i 3, 47 oraz art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.)

1.6. Konsultacje społeczne

Niniejszy Plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym¹⁵. Ich celem było poinformowanie społeczności powiatu chojnickiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego i prezentacja planowanych rozwiązań w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych. Konsultacje społeczne odbyły się w dniach od 1 lutego 2017 r. do 22 lutego 2017 r. Projekt Planu został ogłoszony w Biuletynach Informacji Publicznej Powiatu Chojnickiego. Na stronie internetowej powiatu, na tablicy ogłoszeń zlokalizowanej w Starostwie Powiatowym oraz w lokalnych mediach została podana informacja o opracowaniu projektu Planu oraz wskazane zostało miejsce wyłożenia projektu Planu oraz forma, sposób i termin składania opinii dotyczących tego projektu. W Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Chojnickiego zamieszczony został formularz konsultacyjny, który należało przekazać w formie pisemnej drogą korespondencyjną na adres Starostwa Powiatowego w Chojnicach, bezpośrednio w Starostwie Powiatowym w Chojnicach lub drogą elektroniczną na adres email: komunikacja@powiat.chojnice.pl.

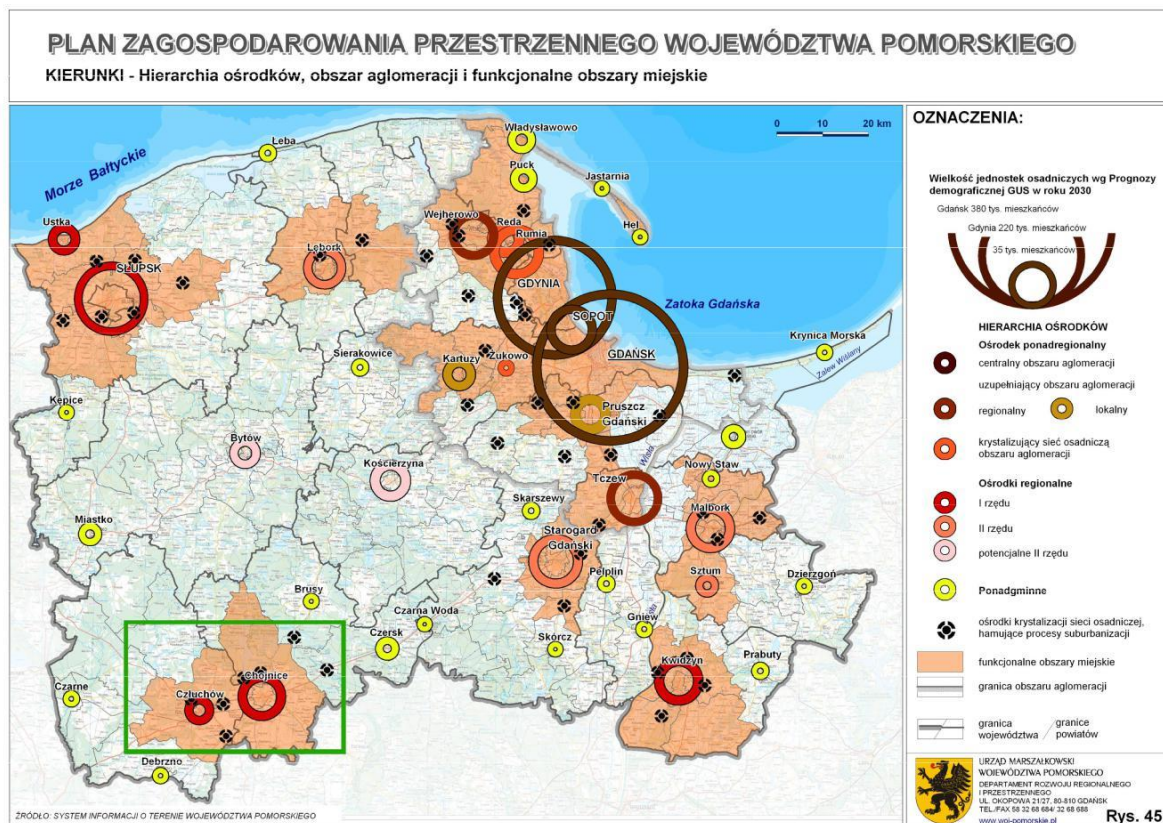
W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi, opinie, ani propozycje dotyczące projektu Planu.

¹⁵ art. 10 Ustawy

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym

Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny obejmuje obszar położony na terenie dwóch powiatów – chojnickiego i człuchowskiego. Został wskazany jako jeden z funkcjonalnych obszarów miejskich w ramach hierarchii ośrodków w wojewódzkim planie zagospodarowania przestrzennego. Na rysunku 1 przedstawiono jego położenie na obszarze województwa pomorskiego.

Rysunek 1. Funkcjonalne obszary miejskie w województwie pomorskim.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

2.1. Powiat chojnicki

Powiat chojnicki (*kas. chòniczi kréz*) położony jest w południowo-zachodniej części województwa pomorskiego. Graniczy z powiatami: bytowskim, człuchowskim, kościerskim i starogardzkim (w województwie pomorskim) oraz sępoleńskim i tucholskim (w województwie kujawsko-pomorskim). Siedzibą władz powiatu jest miasto Chojnice.

W skład powiatu wchodzi:

- gmina miejska Chojnice,
- gmina wiejska Chojnice,
- gmina miejsko-wiejska Brusy,
- gmina miejsko-wiejska Czersk,
- gmina wiejska Konarzyny.

Powiat zajmuje powierzchnię 1364 km² i liczy 96213 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 70,54 osoby/km². Położony jest na obszarze trzech mezoregionów¹⁶ – Borów Tucholskich (część wschodnia), Równiny Charzykowskiej (część północna) i Pojezierza Krajeńskiego (część południowo-zachodnia).

¹⁶ wg J. Kondracki: *Geografia regionalna Polski*. Warszawa, 2002

2.2. Demografia

Łącznie obszar powiatu Chojnickiego zamieszkuje 96627 osób (wg stanu na rok 2015) przedstawione wielkości charakteryzujące demografię powiatu chojnickiego przedstawione są w tabeli 1.

Tabela 1. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu chojnickiego.

wielkość		jedn.	2009	2010	2011	2012	2013
ludność	ogółem	os.	93411	95542	95941	95994	96213
	miasto	os.	54306	55474	55423	55336	55306
	wieś	os.	39105	40068	40518	40658	40907
	gęstość zaludnienia	os./km ²	68	70	70	70	71
udział grup wiekowych ludności	przedprodukcyjny	%	23,0%	22,6%	22,3%	22,0%	21,6%
	produkcyjny	%	63,2%	63,5%	63,4%	63,2%	63,0%
	poprodukcyjny	%	13,7%	13,8%	14,3%	14,8%	15,4%
zmiany	urodzenia	os.	1300	1239	1164	1026	992
	zgony	os.	842	775	698	838	772
	przyrost naturalny	-	1,5	1,6	1,7	1,2	1,3
saldo migracji	wewnętrznych	os.	-13	-16	-46	-30	-22
	zewnętrznych	os.	-11	-12	-21	-6	-60

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Prognoza demograficzna do roku 2025 wskazuje, że liczba ludności powiatu chojnickiego będzie w niewielkim stopniu rosła (o ok. 1%). W powiecie znacznie wzrośnie udział ludności w wieku poprodukcyjnym (osoby starsze) i jednocześnie spadnie udział osób w wieku produkcyjnym. Dane przedstawiające prognozę demograficzną zestawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Prognoza demograficzna dla powiatu chojnickiego.

wielkość		2015	2020	2025
liczba ludności		95 088	96 357	96 856
udział grup wiekowych ludności	przedprodukcyjny	22,0%	22,1%	21,6%
	produkcyjny	61,4%	58,7%	57,1%
	poprodukcyjny	16,6%	19,2%	21,3%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.3. Gospodarka

Wg stanu na rok 2012 zarejestrowanych w powiecie chojnickim było 8307 podmiotów gospodarczych. W tej liczbie znajduje się 6673 osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Udział poszczególnych rodzajów działalności oraz wielkość podmiotów gospodarczych zestawiono w tabelach 3 i 4.

Tabela 3. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności.

rodzaj działalności wg PKD	powiat chojnicki
rolnictwo	368
przemysł i budownictwo	2241
handel, usługi i pozostałe	5698
ogółem	8307

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 4. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników.

wielkość podmiotu (liczba pracowników)	powiat chojnicki
od 0 do 9	7906
od 9 do 49	323
od 50 do 249	70
od 250 do 999	6
powyżej 1000	2
ogółem	8307

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Do największych przedsiębiorstw w powiecie chojnickim należą¹⁷:

- Zakłady Mięsne „Skiba”,
- W.K.S. Mostostal Chojnice S.A.,
- Zakład Budowy Maszyn ZREMB,
- PROJPRZEM, Cremopol sp. z o.o.,
- DRO-BET,
- Fungopol.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie wynosiło w 2013 roku 2804,08 zł w powiecie chojnickim. Dla całego województwa pomorskiego średnia wyniosła 3696,89 zł. W powiecie chojnickim zarabia się najmniej w skali całego województwa¹⁸.

Stopa bezrobocia w powiecie chojnickim wyniosła 14,5%(stan na koniec grudnia 2015 r.). Jest ona wyższa niż średnia dla województwa pomorskiego (9,0%) oraz dla całego kraju (9,8%). Liczbę zarejestrowanych osób bezrobotnych w poszczególnych gminach przedstawiono w tabeli 5.

¹⁷ http://www.pomorskie.eu/pl/pomorz_e_ znane_i_nieznane/o_regionie/podzial_administracyjny_województwa_pomorskiego/powiat_chojnicki [dostęp: 24.11.2014]

¹⁸ <http://forsal.pl/galerie/785915,zdjecie,11,od-2349-do-6542-zl-zobacz-ile-srednio-zarabia-sie-w-kazdym-z-powiatow-w-polsce.html> [dostęp: 24.11.2014]

Tabela 5. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach (stan a dzień 31.12.2015).

gmina	liczba osób bezrobotnych		
	ogółem	mężczyzn	kobiet
m. Chojnice	1838	860	978
Chojnice	1017	438	579
Brusy	844	332	512
Czersk	1552	713	839
Konarzyny	136	50	86
razem powiat chojnicki	5387	2393	2994

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

2.4. Edukacja

W systemie oświaty obszaru powiatu chojnickiego znajduje się 16 przedszkoli, 40 szkoły podstawowe, 20 gimnazja i 19 szkół ponadgimnazjalnych. Liczbę placówek edukacyjnych poszczególnych rodzajów wraz liczbą uczniów na koniec roku 2013 zestawiono w tabelach 6.

Tabela 6. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie chojnickim.

placówka	liczba	liczba uczniów
szkoły podstawowe	40	6548
gimnazja	20	3557
zasadnicze szkoły zawodowe	7	1172
licea ogólnokształcące i profilowane	6	1842
technika	6	1605
szkoły policealne	7	599
szkoły dla dorosłych	11	724
placówki wychowania przedszkolnego (ogółem)	59	3251
w tym: przedszkola	16	2133

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W omawianym powiecie zlokalizowane są również szkoły wyższe. Jedną z nich - Powszechna Wyższa Szkoła Humanistyczna „Pomerania” w Chojnicach, ma swoją macierzystą siedzibę w Chojnicach. Pozostałe prowadzą wydziały zamiejscowe:

- Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy,
- Sopotcka Szkoła Wyższa Wydział Zamiejscowy w Chojnicach.

2.5. Kultura i turystyka

Ze względu na uwarunkowania przyrodnicze powiat chojnicki cechuje się wysokimi walorami dla rozwoju turystyki. Do największych miejscowości turystycznych należą Małe Swornegacie, Swornegacie i Charzykowy. Główne funkcje turystyczne powiatu to wypoczynkowa i krajoznawcza. Istotną rolę pełnią doliny rzeczne ze szlakami wodnymi. Rzeką Brda i Wda mają statut szlaków kajakowych o znaczeniu międzynarodowym. Jeziora Charzykowskie i Karsieńskie mają znaczne walory dla rozwoju żeglarstwa.

W powiecie chojnickim zlokalizowane są następujące obiekty kulturalne:

- Brama Człuchowska Muzeum Historyczno-Etnograficzne w Chojnicach,
- Centrum Kultury i Biblioteki im. Jana Karnowskiego w Brusach,
- Chojnickie Centrum Kultury,
- Dom Kultury w Kosobudach,
- Gminny Ośrodek Kultury w Konarzynie,
- Ośrodki Kultury w Czersku, Rytle i Łągu,
- Wiejskie Domy Kultury w Swornegaciach, Silnie, Ogorzelinach i Czyczkowach.

Najważniejsze zabytki w powiecie chojnickim:

- bazylika p.w. Ścięcia św. Jana Chrzciciela w Chojnicach (XIV w.),
- kościół pojezuicki p.w. Zwiastowania NMP (I poł. XVIII w.) w Chojnicach,
- Stare Miasto w Chojnicach,
- Brama Człuchowska (XIV w.) w Chojnicach,
- drewniany kościół w Leśnie koło Brus z XVII w.,
- rezerwat „Kręgi kamienne” (cmentarz skandynawskich Gotów z lat 70-200 n.e.) w Odrach koło Czerska i w Leśnie.

W regionie chojnicko-człuchowskim wyznaczone są szlaki wodne¹⁹:

- Brda: dostępna do spływów kajakowych na długości 233 km, szlak zaczyna się od Jeziora Głębokiego i wiedzie przez jeziora: Szczytno, Końskie, Krępsko, Charzykowskie, Długie, Karsieńskie, Witoczno, Małoląckie, Dybrzk, dalej przez Tucholski Park Krajobrazowy do Zalewu Koronowskiego i Bydgoszczy;
- Zbrzyca (o długości 45 km): rozpoczyna się na Jeziorze Sarnowiczym Wielkim, prowadzi przez jeziora Dywan, Somińskie, Kruszyńskie, Parzyn, Michałowo, Laska, Księżę, Parszczenica i łączy się z Brdą w Jeziorze Witoczno

oraz szlaki wodne lokalne jednodniowe:

- szlak Chociny z miejscowości Zielona Huta do Swornychgaci;

¹⁹ <http://wrotaborow.pl/baza-turystyczna/szlaki-wodne/> [dostęp: 24.11.2014]

- szlak Charzykowski z Charzykowych wzdłuż brzegów jeziora do Małych Swornychgaci, gdzie łączy się ze Szlakiem Brdy.

Na terenie powiatu znajdują się również oznakowane trasy rowerowe, a także liczne szlaki piesze i ścieżki turystyczne.

2.6. Ochrona przyrody

Najważniejszym obszarem instytucjonalnej ochrony przyrody na obszarze objętym Planem transportowym jest **Park Narodowy „Bory Tucholskie”**, położony w granicach gmin Brusy i Chojnice. Zajmuje on powierzchnię 4613 ha. Strategicznym celem ochrony przyrody w tym Parku Narodowym jest zachowanie unikalnego w skali Polski i Europy sandrowo-pojeziernego typu krajobrazu z jego naturalną różnorodnością biologiczną, pozostającą w związku z procesami i strukturami geologicznymi, geomorfologicznymi, hydrologicznymi i glebowymi, z mechanizmami funkcjonowania ekosystemów oraz historią przemian flory, fauny i roślinności. Obszary ochrony ścisłej stanowią 7% powierzchni Parku.

Oprócz tego na obszarze powiatu chojnickiego znajdują się dwa parki krajobrazowe **Tucholski Park Krajobrazowy** obejmuje łącznie powierzchnię 36983 ha parku i 15946 ha otuliny, z czego 1290 ha znajduje się w gminie Chojnice, a 13920 ha w gminie Czersk²⁰. **Zaborski Park Krajobrazowy** obejmuje powierzchnię 34026 ha, w całości w gminach Chojnice (40%) i Brusy (60%).

Zlokalizowane są tu również obszary „**Natura 2000**”. W powiecie chojnickim znajdują się: Bory Tucholskie, Doliny Brdy i Chociny, Duży Okoń, Las Wolność, Mętne, Młosino-Lubnia, Ostoja Zapceńska, Sandr Brdy, Wielki Sandr Brdy oraz Wolność i Jeziora Chojnickie.

Na obszarze powiatu chojnickiego znajdują się dwa **rezerваты**:

- „Rezerwat Cisy Nad Czerską Strugą” (powołany dla ochrony stanowiska cisa pospolitego, zlokalizowany 3 km od Czerska);
- „Rezerwat Kręgi Kamienne w Odrach” (kompleks leśny o powierzchni 16,91 ha na terenie którego znajduje się cmentarzysko plemiona Gotów z okresu od 70-220 r. n.e.).

Ponadto zlokalizowane są **inne obszary chronione**. W powiecie chojnickim:

- „Chojnicko-Tucholski Obszar Chronionego Krajobrazu” (położony w gminach Chojnice, Czersk i Brusy obejmuje część centralną i południową powiatu, stanowiąc ekologiczny pomost pomiędzy

²⁰ <http://www.parki.kujawsko-pomorskie.pl/tpk/historia-parku/informacje-o-parku> [dostęp: 24.11.2014]

Tucholskim, a Zaborskim Parkiem Krajobrazowym, całkowita powierzchnia obszaru wynosi 15 783,81 ha i w całości znajduje się w granicach powiatu);

- „Obszar Chronionego Krajobrazu Fragment Borów Tucholskich” (całkowita powierzchnia zajmuje 66 833,39 ha, z czego w granicach powiatu chojnickiego znajduje się fragment w zachodniej części powiatu, w gminie Konarzyny);
- „Obszar Chronionego Krajobrazu Okolice Jezior Krępsko i Szczytno” (obszar położony w północno-zachodniej części powiatu w gminie Konarzyny o powierzchni 13 830,82 ha)
- „Północny Obszar Chronionego Krajobrazu” z podobszarami „część wschodnia” i „część zachodnia” (na terenie powiatu chojnickiego zlokalizowany jest w gminie Brusy – część zachodnia i Czersk – część wschodnia, zajmuje powierzchnię 9 516,85 ha, natomiast w granicach powiatu chojnickiego znajduje się ok. 7 800 ha)

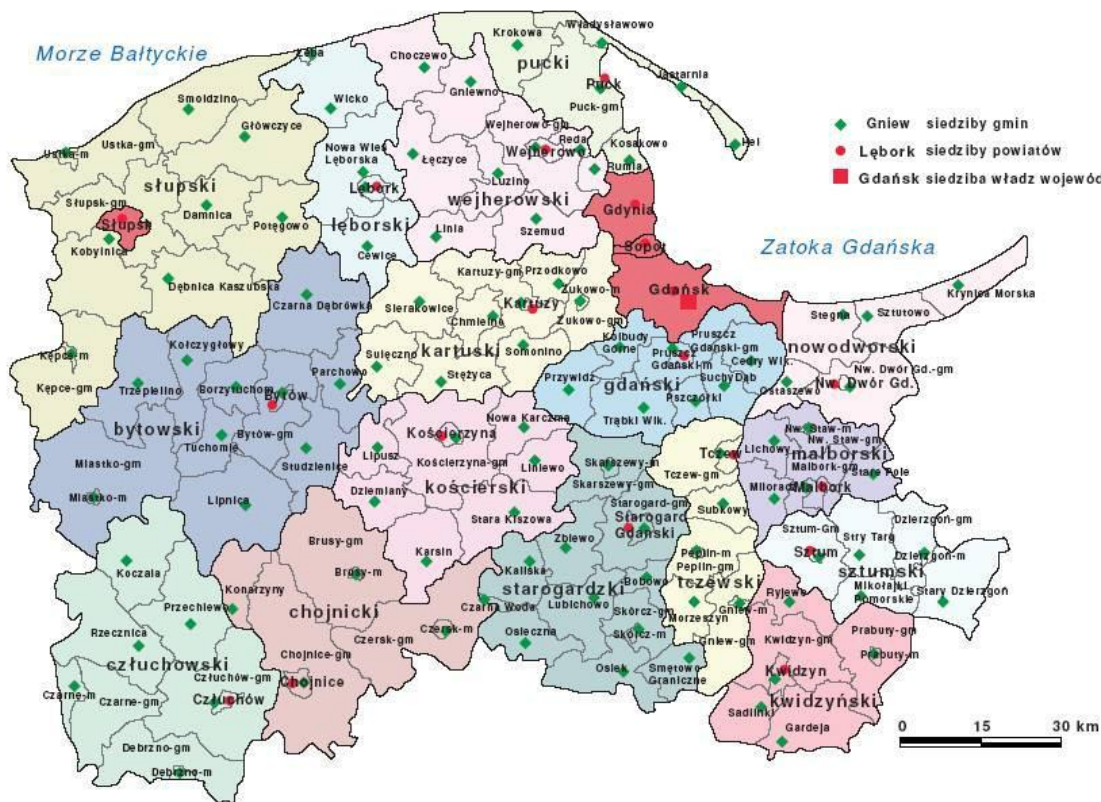
Rezerваты biosfery, stanowią wyznaczone obszary chronione, zawierające cenne zasoby przyrodnicze. Mają one na celu ochronę różnorodności biologicznej oraz umożliwienie lepszej obserwacji zmian ekologicznych w skali całej planety. Największym w Polsce jest **Rezerwat Biosfery Bory Tucholskie**²¹. Jest on podzielony na trzy strefy: rdzenną, buforową oraz tranzytową. Łączna powierzchnia stref wynosi 319 tys. ha. Strefę rdzenną (najcenniejszą) tworzy Park Narodowy „Bory Tucholskie” oraz 25 rezerwatów przyrody: Dolina Rzeki Brdy, Bagna nad Stążką, Źródła Stążki, Jezioro Piaseczno, Brzęki im. Zygmunta Czubińskiego, Miedźno, Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego, Jezioro Laska, Mętne, Bór Chrobotkowy, Bagno Stawek, Jezioro Ciche, Jezioro Małe Łowne, Piecki, Cisy nad Czerską Strugą, Kręgi Kamienne, Jezioro Zdręczno, Krwawe Doły, Jeziorka Kozie, Nawionek, Ustronie, Bagno Grzybna, Jelenia Góra i Martwe. Łączna powierzchnia strefy rdzennej wynosi 7881 ha. Strefę buforową tworzą głównie cztery parki krajobrazowe, z wyłączeniem powierzchni występujących w nich rezerwatów przyrody. Są to Wdzydzki Park Krajobrazowy, Zaborski Park Krajobrazowy, Tucholski Park Krajobrazowy oraz Wdecki Park Krajobrazowy. Strefa tranzytowa to obszary miasta Tuchola oraz 22 gmin: Bukowiec, Cekcyn, Drzycim, Gostycyn, Jeżewo, Kęsowo, Lniano, Lubiewo, Osie, Śliwice, Świekatowo, Tuchola i Warlubie z woj. kujawsko-pomorskiego oraz Brusy, Chojnice, Czersk, Dziemiany, Karsin, Konarzyny, Kościerzyna, Lipusz i Stara Kiszewa z woj. pomorskiego. Powierzchnia strefy tranzytowej wynosi ponad 206 tys. ha.

²¹ <http://www.borytucholskie.org.pl/rezerваты.php> [dostęp: 11.12.2014]

2.7. Gminy

Dane charakteryzujące poszczególne gminy w powiecie chojnickim wg stanu na koniec 2013 roku przedstawiono w tabelach 7 i 8, a na rysunku 2 przedstawiono położenie gmin na obszarze województwa pomorskiego.

Rysunek 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.



Źródło: <http://pl.wikimedia.org/>.

Tabela 7. Dane demograficzne charakteryzujące gminy na obszarze powiatu chojnickiego

wielkość gmina	Powierzchnia (km2)	ludność			Udział ludności w wieku:			liczba		Przyrost naturalny	Saldo migracji	
		ogółem	miasto	wieś	Przedprodukcyjnym	proukcyjnym	Poprodukcyjnym	Urodzeń	zgonów		Wewnętrznych	zewnetrznych
m. Chojnice	21	40226	40226	0	19,2%	63,7%	17,1%	358	365	1,0	-100	0
Brusy	400	14146	5037	9109	24,8%	61,4%	13,9%	164	114	1,4	-18	-3
Chojnice	458	18017	0	18017	24,0%	63,0%	13,0%	231	114	2,0	94	-42
Czersk	380	21534	10043	11491	21,8%	62,8%	15,4%	220	167	1,3	7	-15
Konarzyny	105	2290	0	2209	23,8%	62,4%	13,8%	19	12	1,6	-5	0

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 8. Dane charakteryzujące gospodarkę poszczególnych gmin na obszarze powiatu chojnickiego.

wielkość gmina	liczba bezrobotnych	Liczba podmiotów gospodarczych (wg branży)				Liczba podmiotów gospodarczych (wg liczby pracowników)				
		ogółem	rolnictwo	przemysł i budownictwo	handel, usługi i pozostałe	od 0 do 9	od 10 do 49	od 50 do 249	od 250 do 999	powyżej 1000
m. Chojnice	2739	3903	31	864	3008	3713	137	46	5	2
Brusy	1076	1152	125	446	581	1101	46	5	0	0
Chojnice	1523	1334	86	352	896	1273	57	3	1	0
Czersk	1917	1819	95	556	1168	1745	59	14	1	0
Konarzyny	166	147	16	38	93	134	13	0	0	0

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Planu

3.1. Transport kolejowy

Przez obszar powiatu chojnickiego przebiega 7 linii kolejowych. Wszystkie są niezelektryfikowane, tylko na części z nich prowadzony jest ruch pasażerski. Podstawowe charakterystyki poszczególnych linii zestawiono w tabeli 9, a ich przebieg przedstawiono na rysunku 3.

W transporcie kolejowym przewozy wykonywane są przez dwóch przewoźników kolejowych: Przewozy Regionalne sp. z o.o. i Arriva RP sp. z o.o. Pociągi uruchamiane są na podstawie umowy z Województwem Pomorskim i dofinansowane w następującej wysokości (ceny brutto za jeden pociągokilometr obowiązujące w umowie na 2014 rok):

- Przewozy Regionalne sp. z o.o.:
 - ☐ zadanie nr 1: Chojnice – Brusy – Kościerzyna (10,78 zł),
 - ☐ zadanie nr 2: Chojnice – Czersk – Starogard Gdański – Tczew i Chojnice – Człuchów – Czarne – Szczecinek (12,03 zł),
 - ☐ zadanie nr 3: Chojnice – Wierzchowo – Złotów – Piła Główna (19,43 zł);
- Arriva RP sp. z o.o.:
 - ☐ zadanie nr 9.2: Chojnice – Tuchola – Wierzchucin – Bydgoszcz Główna / Laskowice Pomorskie (23,70 zł).

Chojnice są istotnym węzłem kolejowym, jednak obecnie liczba pociągów pasażerskich kursujących na trasach objętych Planem transportowym jest relatywnie niewielka. Stacje i przystanki kolejowe znajdują się na terenie miasta i gminy Chojnice oraz gmin Brusy, Czersk.

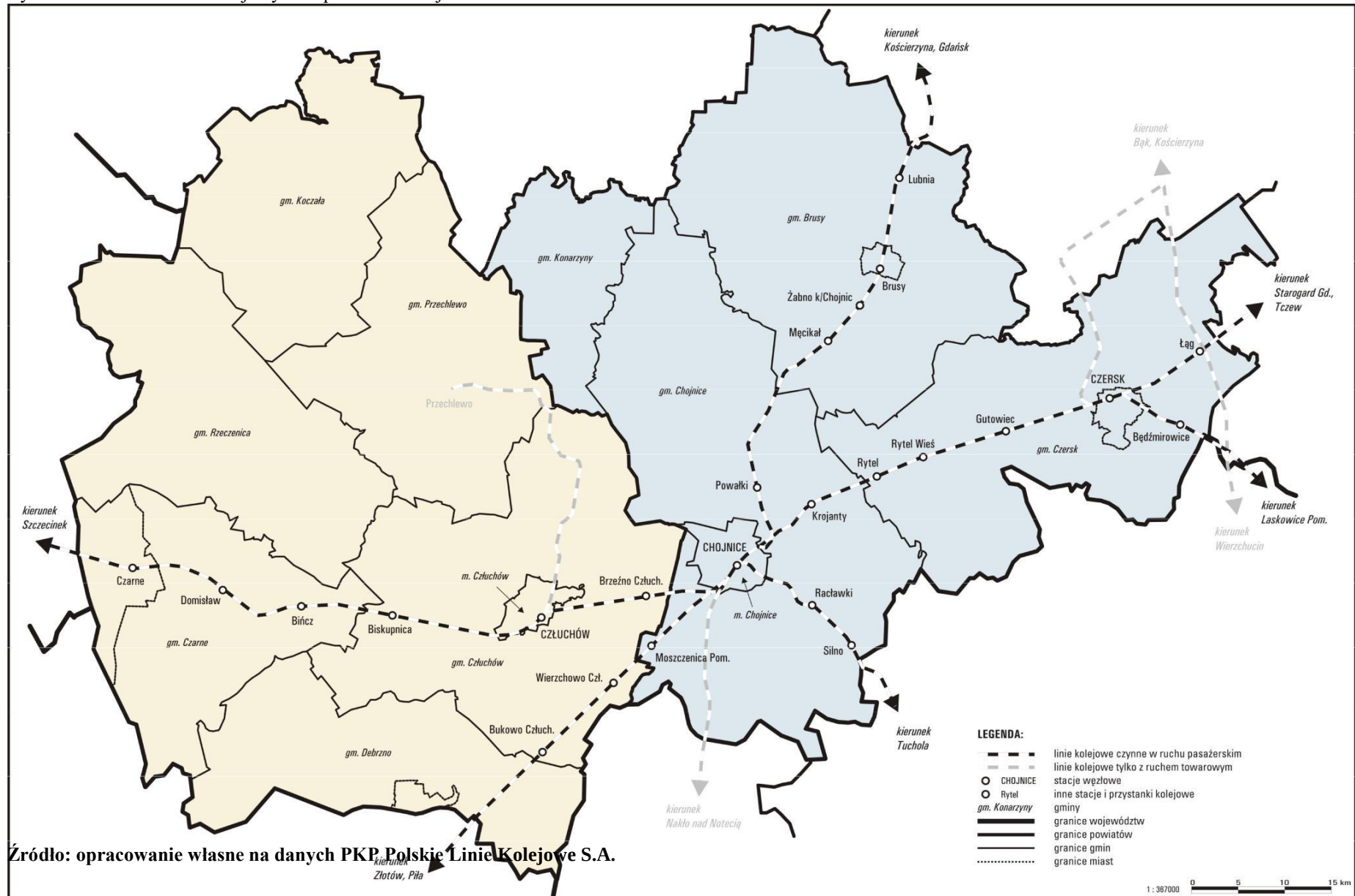
Tabela 9. Charakterystyka linii kolejowych na obszarze powiatu chojnickiego

Nr linii	Nazwa	Odcinek	Stacje i przystanki osob. na obszarze Planu	Linia znaczenia państwowego	Kategoria	Nr tabeli SRJP ²²	Liczba par pociągów
201	Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port	Wierzchucin – Bąk	Łąg Płd. – Szałamaje – Wojtal	tak	pierwszorzędowa	Tylko ruch towarowy	
203	Tczew – Kostrzyn	Tczew Suchostrzygi podg. – Czersk	Łąg – CZERSK	tak	pierwszorzędowa	426	10
		Czersk – Chojnice	CZERSK – Gutowiec – Rytel Wieś – RYTEL – Krojanty – CHOJNICE	nie	pierwszorzędowa		
		Chojnice – Piła Główna	CHOJNICE – Moszczenica Pom. – WIERZCHOWO CZŁ. – Bukowo Człuch.	nie	pierwszorzędowa		5,5
208	Działdowo – Chojnice	Wierzchucin – Chojnice	SILNO – Raclawki – CHOJNICE	tak	pierwszorzędowa	431	7
210	Chojnice – Runowo Pomorskie	Chojnice – Szczecinek	CHOJNICE – Brzeźno Człuch. – CZŁUCHÓW – Biskupnica – BIŃCZE – Domisław – CZARNE	tak	pierwszorzędowa	385	3
211	Chojnice – Kościerzyna	Chojnice – Lipusz	CHOJNICE – Powalki – Męcikał – Żabno k/Chojnic – BRUSY – Lubnia	nie	drugorzędowa	440	3,5
215	Laskowice Pom. - Bąk	Laskowice Pom. – Bąk	Będźmirowice – CZERSK	nie	drugorzędowa	Tylko ruch towarowy	
281	Oleśnica – Chojnice	Nakło n. Notecią – Chojnice	OGORZELINY – CHOJNICE	nie	drugorzędowa	Tylko ruch towarowy	

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

²² SRJP: Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów

Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiatach chojnickim i człuchowskim



3.2. Transport drogowy

3.2.1. Publiczny transport zbiorowy

Na obszarze powiatu chojnickiego realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym. Linie można podzielić w zależności od zasięgu (przebiegu trasy) na:

- gminne przewozy pasażerskie (organem wydającym zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych jest wójt lub burmistrz),
- powiatowe przewozy pasażerskie (organem wydającym zezwolenie jest starosta),
- wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie (organem wydającym zezwolenie jest marszałek województwa).

Realizowane są również przewozy regularne specjalne dla zamkniętych grup pasażerów. Są wśród z nich przewozy szkolne oraz pracownicze. Z uwagi na to, że nie są one publicznie i dostępne dla wszystkich pasażerów nie wchodzi w zakres analizy w niniejszym Planie.

3.2.1.1. Gminne przewozy pasażerskie

Funkcjonuje 14 linii komunikacyjnych w ramach gminnych przewozów pasażerskich, z czego 10 linii stanowi komunikację miejską. Ich podstawowe parametry zebrano w tabeli 10.

Komunikacja miejska realizowana jest na terenie miast Chojnice. Komunikacja miejska Chojnic kursuje również na obszarze gminy Chojnice – na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego. Operatorem przewozów jest Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Chojnicach, który jest operatorem wewnętrznym (100% udziałów w spółce należy do miasta Chojnice).

Pozostałe linie gminne stanowią ogólnodostępne przewozy szkolne realizowane w granicach gminy: 2 linie w gminie Czersk i po 1 linii w gminach Konarzyny.

Tabela 10. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich.

przewoźnik	Nr linii	trasa	Liczba kursów		
			Dni powszednie szkolne	soboty	Niedziela i święta
Burmistrz Miasta Chojnice					
MZK Chojnice	1	ul. Zakładowa - Swornegacie	7	2	2
MZK Chojnice	1A	Pl. Jagielloński - Charzykowy	2	0	0
MZK Chojnice	2	Objezierze - Czartołomie	18	3	4
MZK Chojnice	3	ul. Sukienników – Nowa Cerkiew	5	0	0
MZK Chojnice	4	ul. Zakładowa - Kłodawa	8	2	2
MZK Chojnice	6	ul. Leśna (Szpital) - Silno	19	5	0
MZK Chojnice	7 i 7A	ul. Zakładowa – Charzykowy Hotel	32	24	15
MZK Chojnice	8	Lipienice – ul. Czynu Zbrojnego Kolejarzy	18	10	5
MZK Chojnice	10	Klawkowo - Sławęcin	10	0	0
MZK Chojnice	LN	Dworzec PKP/PKS - Doręgowice	4	0	0
Burmistrz Czerska					
ROBUS	1/2015	Czersk – Kamionka – Gotelp - Odry	10	5	0
ROBUS	2/2015	Kwieki – Krzyż - Czersk	6	0	0
Wójt Gminy Konarzyny					
GOCHY	1/2013	Nierostowo – Żychce - Konarzyny	2	0	0

Źródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy

3.2.1.2. Powiatowe przewozy pasażerskie

Obecnie funkcjonuje 10 linii komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, zezwolenia wydał Starosta Chojnicki. Zestawione zostały w tabeli 11. Są to linie, których trasa przekracza obszar gminy, ale nie przekracza granic powiatu. Przy czym linie przebiegające przez obszar powiatu chojnickiego (bez wjazdu do innych powiatów) nie są przewozami powiatowymi z uwagi na to, iż powiaty te nie zawarły porozumienia w tej sprawie (są to przewozy wojewódzkie).

Tabela 11. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich.

przewoźnik	Nr linii	trasa	Liczba kursów		
			Dni powszednie szkolne	soboty	Niedziela i święta
PKS Chojnice	22110	Chojnice – Rytel - Czersk	4	0	0
PKS Chojnice	22071	Chojnice – Brusy – Antoniewo – Asmus - Brusy	1	0	0
PKS Chojnice	22040	Chojnice – Brusy – Czapiewice – Przymuszewo - Leśno	3	0	0
PKS Chojnice	22111	Chojnice – Rytel - Czersk	5	0	0
PKS Chojnice	22043	Chojnice- Brusy – Antoniewo – Brusy - Chojnice	4	0	0
PKS Chojnice	22035	Chojnice – Męcikał - Brusy	9	0	0
ROBUS	22613	Czersk – Gutowiec – Rytel - Chojnice	22	8	5
M-bus	220203	Rudziny - Czersk	12	0	0
PKS Chojnice	22045	Chojnice – Brusy – Antoniewo – Przymuszewo - Brusy	1	0	0
BemaxBus	220206	Główczewice – Brusy - Chojnice	12	4	0

Źródło: zezwolenia wydane przez Starostę Chojnickiego.

3.2.1.3. Wojewódzkie przewozy pasażerskie

Najwięcej linii, biorąc pod uwagę wydane zezwolenia, stanowią wojewódzkiej międzywojewódzkie przewozy pasażerskie:

- 40 linii jest międzywojewódzkich (z czego na 7 linii zezwolenia wydali marszałkowie innych województw: zachodniopomorskiego i kujawsko-pomorskiego),
- 33 linii zawiera się w granicach województwa pomorskiego.

Tabela 12. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach Pasażerskich w 2014 roku i pierwszym półroczu roku 2015.

przewoźnik	Nr linii	trasa	Liczba kursów		
			Dni powszednie szkolne	soboty	Niedziela i święta
Marszałek Województwa Pomorskiego					
PKS Chojnice	22051	Toruń – Chełmno – Świecie – Tuchola – Chojnice (przyspieszona)	1	1	0
PKS Chojnice	22121	(Pruszcz –) Tuchola – Legbąd – Czersk	3	0	0
PKS Chojnice	22122	Chojnice – Tuchola	1	0	0
POKS Chojnice	22124	Chojnice – Tuchola	1	0	0
PKS Chojnice	22125	Więcbork – Sępólno – Chojnice	1	0	0
PKS Chojnice	22126	Chojnice – Tuchola – Pruszcz – Tuchola	1	0	0
PKS Chojnice	22127	Toruń – Chełmno – Świecie – Tuchola – Chojnice	1	1	0
PKS Chojnice	22128	Bydgoszcz – Tuchola – Chojnice	4	1	1
PKS Chojnice	22129	Tuchola – Okoniny – Śliwice – Czersk	5	0	0
PKS Chojnice	22130	Chojnice – Sławęcin – Drożdżenica – Pamiętowo	2	0	0
PKS Chojnice	22131	Bydgoszcz – Więcbork – Sępólno – Chojnice	1	1	1
PKS Chojnice	22132	Chojnice – Sępólno – Więcbork	1	0	0
PKS Chojnice	22133	(Bydgoszcz – Więcbork -) Sępólno – Chojnice	13	3	3
PKS Chojnice	22134	Chojnice – Tuchola	5	0	0
PKS Chojnice	22191	Tuchola – Legbąd – Czersk	2	0	0
PKS Chojnice	22235	Gdańsk – Kościerzyna – Dziemiany – Brusy – Chojnice	2	2	2

PKS Chojnice	22613	Chojnice – Brusy – Leśno – Wiele – Karsin – Czersk	2	0	0
PKS Chojnice	22614	Chojnice – Niwy – Chojnice	1	0	0
PKS Chojnice	22615	Chojnice – Brusy – Czapiewice – Leśno – Wiele – Karsin	1	0	0
PKS Chojnice	22739	Lipusz – Dziemiany – Brusy	1	0	0
PKS Człuchów	22053	Gdańsk – Kościerzyna – Dziemiany – Brusy – Chojnice – Człuchów (przyspieszona)	1	0	0
PKS Człuchów	22544	Człuchów – Chojnice	8	0	0
PKS Człuchów	22616	Czersk – Karsin	2	0	0
PKS Człuchów	22621	Człuchów – Chojnice – Konarzyny – Sępólno – Przechlewo	2	0	0
PKS Bytów	22546	Bytów – Lipnica – Konarzyny – Chojnice – Człuchów	2	0	0
PKS Bytów	22620	Człuchów – Chojnice – Konarzyny (- Lipnica – Borzyszkowy)	4	0	0
PKS Starogard Gd.	22204	(Gdańsk -) Kościerzyna – Lipusz – Dziemiany – Brusy – Chojnice	2	0	3
PKS Starogard Gd.	22696	Osieczna – Szlachta – Czersk	2	0	0
PKS Starogard Gd.	22705	Starogard Gd. – Zblewo – Kaliska – Iwiczno – Czersk	8	0	0
Autocentrum	22535	Człuchów – Chojnice	18	0	0
Chmiel	22205	Człuchów – Chojnice – Rytel – Czersk – Starogard Gd. – Gdańsk Lotnisko (przyspieszona)	10	10	10
Gochy	22668	Wojsk – Lipnica – Konarzyny – Chojnice	6	0	0
Robus	22640	Czersk – Karsin – Wiele – Dąbrowa	11	0	0
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego					
Arriva Toruń	24072	Toruń – Chełmno – Świecie – Tuchola – Chojnice	2	2	2
PKS Bydgoszcz	21090	Bydgoszcz – Tuchola – Chojnice	3	3	2
PKS Bydgoszcz	21096	Bydgoszcz – Więcbork – Sępólno – Chojnice – Człuchów	0	0	1
PKS Bydgoszcz	21113	Bydgoszcz – Więcbork – Sępólno – Chojnice	1	2	2
PKS Bydgoszcz	21411	Bydgoszcz – Tuchola – Chojnice – Człuchów	1	1	1
Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego					
PKS Szczecinek	32/613 /4	Szczecinek – Gwda – Czarne – Bińcze – Człuchów – Chojnice	2	0	0

PKS Szczecinek	32/613 /28	Świdwin – Połczyn – Szczecinek – Gwda – Czarne – Rzeczenica – Człuchów – Chojnice	2	2	2
----------------	---------------	---	---	---	---

Źródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy.

Na obszarze Planu przewozy wykonują: 1 operator i 12 przewoźników. Operatorem jest Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Chojnicach obsługujący komunikację miejską w mieście i gminie Chojnice. Przewoźnicy, którzy obsługują linie komunikacyjne w powiecie chojnickim i człuchowskim zostali opisani w tabeli 13.

Tabela 13. Przewoźnicy i operatorzy wykonujący przewozy na obszarze powiatu chojnickiego w 2014 roku i pierwszym półroczu roku 2015.

nazwa przewoźnika lub operatora	siedziba i adres	Własność (główny udziałowiec)	Liczba linii
Arriva sp. z o.o. Oddział w Toruniu	87-100 Toruń, ul. Dąbrowskiego 8-24	Prywatna (Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o. – 99%)	1
Autocentrum – Dariusz Kobryń	77-310 Debrzno, ul. Moniuszki 2/8	Prywatna (działalność gosp.)	10
Firma Handlowo-Usługowa Michał Chmiel	75-449 Koszalin, ul. Staszica 4a/1	Prywatna (działalność gosp.)	1
Józef Gawin Transport i Handel „Gochy”	77-130 Lipnica, Wojsk 6a	Prywatna (działalność gosp.)	2
M-bus Mieczysław Łeppek	89-632 Rudziny, Rudziny 18	Prywatna (działalność gosp.)	1
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Chojnicach	89-600 Chojnice, ul. Angowicka 53	Samorządowa (gmina miejska Chojnice – 100%)	11
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy sp. z o.o.	85-097 Bydgoszcz, ul. Jagiellońska 58	Prywatna (Gajewski Andrzej – 27%)	4
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie SA	77-100 Bytów, ul. Wybickiego 2	Samorządowa (powiat bytowski – 100%)	6
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice sp. z o.o.	89-632 Brusy, ul. 2 Lutego 6	Prywatna (Blue Line sp. z o.o. – 93%)	29
Przedsiębiorstwo PKS Człuchów sp. z o.o.	77-300 Człuchów, ul. Wojska Polskiego 5	Prywatna (Kwaśnik Ludwika – 32%, Kulesza Agnieszka – 12%)	24
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA	83-200 Starogard Gd., ul. Pelplińska 21	Samorządowa (powiat starogardzki)	3
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku sp. z o.o.	78-400 Szczecinek, ul. Cieślaka 6a	Samorządowa (powiat szczecinecki – 100%)	5
Przewóz Osób „Robus” Synak Robert	83-440 Karsin, ul. Długa 4	Prywatna (działalność gosp.)	2

Źródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy, Krajowy Rejestr Sądowy, Centralna

Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej.

3.2.1.5. Charakterystyka linii autobusowych

Niezależnie od podziału ze względu na kryterium formalne linie komunikacyjne możemy podzielić w zależności od obsługiwanej relacji. Na obszarze powiatu chojnickiego możemy wyróżnić 4 podstawowych kierunków wybiegowych z głównych ośrodków w granicach powiatu:

- z Chojnic do Brus, Czerska i Konarzyny;

wraz z pojedynczymi liniami lokalnymi w obrębie tych gmin, a także relacje międzywojewódzkie:

- z Chojnic do miejscowości Niwy i Pamiętowo;
- z Chojnic do Tucholi;
- z Czerska do Tucholi;
- z Chojnic do Sępólna;
- z Chojnice do Człuchowa.

Wymienione kierunki obsługiwane są przez różne linie, część z nich obsługuje dwa lub więcej takich odcinków, część z nich wybiega poza obszar powiatów objętych Planem. W tabeli 14 podano liczbę kursów w dni robocze szkolne w relacjach wewnątrzpowiatowych. Uwzględniono również kursy przyspieszone. Łącznie zsumowano kursy w danej relacji wykonywane różnymi trasami pośrednimi.

Tabela 14. Liczba kursów na liniach komunikacyjnych w poszczególnych relacjach powiatowych w 2014 roku i pierwszym półroczu roku 2015

relacja	przewoźnik	liczba kursów w dni powszednie szkolne		
		tam	powrót	łącznie
Chojnice – Brusy	PKS Chojnice	6	5	21
	PKS Człuchów	1	1	
	M-Bus	3	3	
	PKS Starogard Gd.	1	1	
Chojnice – Czersk	Chmiel	5	5	39
	M-Bus	2	2	
	Robus	9	9	
	PKS Chojnice	3	4	
Chojnice – Konarzyny	Gochy	3	1	12
	PKS Bytów	3	3	
	PKS Człuchów	1	1	
Chojnice – Człuchów	Autocentrum	9	9	48
	Chmiel	5	5	
	PKS Człuchów	6	6	
	PKS Bytów	3	3	
	PKS Szczecinek	1	1	

Źródło: rozkłady jazdy stanowiące załącznik do wydanych zezwoleń.

Liczba kursów w poszczególnych relacjach jest bardzo różna. Najwięcej wykonywanych jest między Chojnicami, a Człuchowem (48) oraz z Chojnic do Czerska (39). Najmniej kursów realizowanych jest na trasach z Chojnic do Konarzyn (12). Większość kursów realizowana jest w godzinach szczytu porannego (godz. 6-8) i popołudniowego (godz. 13-15) i tylko w dni nauki szkolnej. Kursy nie są równomierne rozłożone w ciągu dnia. Poza godzinami szczytu dostępność do transportu publicznego jest o wiele niższa, a w dni wolne od pracy wręcz fatalna. Na obszarze powiatu realizowane są wówczas tylko pojedyncze kursy.

Na podstawie powyższej analizy, a także uwzględniając badania przeprowadzone na potrzeby Planu wojewódzkiego można stwierdzić, że liniami o największym natężeniu podróży są relacje z Chojnic do Czerska. Istotną relacją jest również połączenie międzypowiatowe na trasie Chojnice – Człuchów. Punktami węzłowymi istotnymi z punktu widzenia sieci połączeń są centra miast (przystanki lub zespoły przystanków zlokalizowane w śródmieściu) Chojnice Brusy oraz Czersk .

Wyjątkiem na tle innych jest linia przewoźnika Michał Chmiel z Koszalina relacji Człuchów – Gdańsk. Jest to linia przyspieszona, zatrzymuje się na obszarze obu powiatów tylko w Człuchowie, Chojnicach, Rytlu i Czersku. Oferuje 5 par kursów wykonywanych codziennie, w tym jedną parę wieczorną i nawet jedną nocną. Taki rozkład jazdy związany jest z tym, że linia stanowi dowóz do Portu Lotniczego w Gdańsku i ewentualne podróże lokalne na pozostałych odcinkach trasy nie są jej głównym zadaniem przewozowym. Choć ceny biletów są relatywnie wysokie (przejazd z Człuchowa do Chojnic kursuje 10 zł, przy cenie 5,60-6,00 zł w przypadku innych przewoźników) to stanowi ona uzupełnienie oferty, szczególnie poza godzinami szczytu.

3.2.1.6. Tabor autobusowy

Na liniach komunikacyjnych w powiecie chojnickim eksploatowanych jest blisko 200 autobusów w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015. Analizie poddano tabor zgłoszony do licencji lub zezwoleń na wykonywanie przewozów przez przewoźników, którzy kursują głównie na liniach na tym obszarze. Pominęto autobusy obsługujących linie chojnicko-człuchowskie u części przewoźników (PKS Bytów, PKS Starogard Gdański, PKS Szczecinek, PKS Bydgoszcz, Arriva Toruń i Monika Szczecinek) z uwagi na brak możliwości wskazania pojazdów kursujących na tych liniach spośród całego taboru posiadanego przez te przedsiębiorstwa.

Przewoźnicy Autocentrum, Gochy, M-bus, MZK Chojnice, PKS Chojnice, PKS Człuchów i Robus zgłosili do wykonywania przewozów 164 autobusy. Są to pojazdy bardzo zróżnicowane – od mikrobusów, po autobusy wielkopojemne (w tym jeden przegubowy) i w różnym wieku. Udział poszczególnych wielkości taboru u każdego z przewoźników przedstawiono w tabeli 15.

Przeciętny autobus eksploatowany na obszarze Planu ma 15,5 roku oraz 68 miejsc. Średnią wieku pojazdów u każdego z przewoźników przedstawiono na rysunku 4.

Przewoźnicy posiadają 31 autobusów niskopodłogowych, co stanowi 19% całego taboru. Jednak biorąc pod uwagę tylko przewoźników obsługujących linie niebędące komunikacją miejską (czyli bez MZK Chojnice) takich autobusów jest tylko 11. Jest to wynik dość słaby, jednak na tle wielu innych powiatów jeszcze nie najgorszy. Przykładowo, przewoźnicy wykonujący przewozy na obszarze powiatu starogardzkiego posiadali tylko 2 autobusy niskopodłogowe²³. Na obszarze chojnicko-człuchowskim 4 takie autobusy posiada PKS Chojnice (Solbus SN11L o pojemności 80-83 osoby), a 7 – PKS Człuchów (Setra S315 NF o pojemności 83-88 osób).

Eksploatowany tabor nie jest najwyższej jakości – dominują autobusy w dość zaawansowanym wieku (4 autobusy mają nawet ponad 25 lat), w większości niedostosowane do osób niepełnosprawnych i niespełniające norm emisji spalin. Są to często autobusy zakupione jako używane od innych przedsiębiorstw w kraju i za granicą.

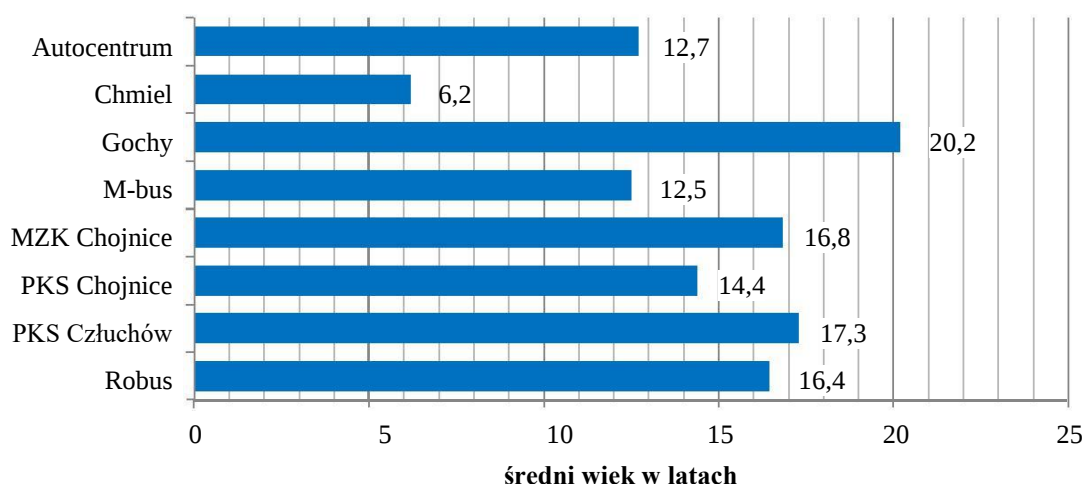
²³ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla powiatu starogardzkiego, str. 72 (załącznik do uchwały nr XXXIX/331/2014 Rady Powiatu Starogardzkiego z dnia 29 sierpnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla powiatu starogardzkiego”)

Tabela 15. Liczba autobusów u poszczególnych przewoźników w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015.

Przewoźnik	Pojemność taboru (liczba miejsc)									suma
	Do 34	35-64	35 – 64 (nisk. ²⁴)	65 – 89	65 – 89 (nisk.)	90 – 119	90 – 119 (nisk.)	120 – 140	Pow. 140	
Autocentrum	7	8	0	6	0	0	0	0	0	21
Chmiel	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Gochy	0	2	0	5	0	3	0	1	0	11
M-bus	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
MZK Chojnice	4	2	6	1	2	1	12	0	1	29
PKS Chojnice	0	24	0	10	4	10	0	1	0	49
PKS Człuchów	0	10	0	13	7	8	0	0	0	38
Robus	6	2	0	1	0	0	0	0	0	9
suma	24	48	6	36	13	22	12	2	1	164

Źródło: zezwolenia i licencje wydane przez odpowiednie organy.

Rysunek 4. Średnia wieku pojazdów u przewoźników na obszarze powiatu chojnickiego w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015.



Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń i licencji wydanych przez odpowiednie organy.

Oddziaływanie autobusów na środowisko określa się przede wszystkim za pomocą emisji spalin. Normy dopuszczalnych emisji spalin określone są w dyrektywach europejskich i dotyczą wszystkich nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Co kilka lat wprowadzana jest nowa,

²⁴ autobus niskopodłogowy – jest to pojazd w którym co najmniej 35% powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących tworzy powierzchnię bez stopni, do której dostęp z zewnątrz możliwy jest przez co najmniej jedne drzwi główne (pkt 2.1.4. załącznika nr 1 do Dyrektywy 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnoszącej się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy oraz zmieniającej dyrektywy 70/156/EWG i 97/27/WE)

bardziej rygorystyczna norma. Dopuszczalne normy emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokopiętnym przedstawiono w tabeli 16.

Tabela 16. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokopiętnym.

norma	data	składnik emisji [g/km]			
		CO	HC+NO _x	NO _x	PM
EURO I	1992.07	3,16	1,13	-	0,14
EURO II	1996.01	1,0	0,7	-	0,08
EURO III	2000.01	0,64	0,56	0,5	0,05
EURO IV	2005.01	0,5	0,3	0,25	0,025
EURO V	2009.09	0,5	0,23	0,18	0,005
EURO VI	2014.09	0,5	0,17	0,08	0,005

Źródło: U. Kwaśniak, M. Janicki, Cz. Kolanek: *Emisja CO i NO_x pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm euro*. „Transport Miejski i Regionalny” nr 08/2012, str. 24.

3.2.2. Sieć drogowa

3.2.2.1. Drogi krajowe

Przez obszar powiatu chojnickiego przebiegają dwie drogi krajowe, których przebieg przedstawiono w tabeli 17. Łączna ich długość wynosi 44 km w powiecie chojnickim.

Tabela 17. Drogi krajowe na obszarze powiatu chojnickiego.

nr drogi	przebieg
22	granica państwa – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Wałcz – Człuchów – Chojnice – Starogard Gd. – Malbork – Elbląg – Grzechotki – granica państwa
25	Bobolice – Biały Bór – Człuchów – Sępólno Krajeńskie – Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wlkp. – Oleśnica

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

W Generalnym Pomiarze Ruchu przeprowadzonym przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad w 2010 roku otrzymano następujące wyniki badania natężenia ruchu²⁵:

- na drodze nr 22 na odcinku Człuchów – Chojnice: 10690 pojazdów (średni dobowy ruch).

3.2.2.2. Drogi wojewódzkie

Łączna długość dróg wojewódzkich w całym województwie pomorskim wynosi 1723,426 km. Rejon Dróg Wojewódzkich w Chojnicach Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku obejmuje powiaty chojnicki i człuchowski. Na tym obszarze znajduje się 177,639 km dróg wojewódzkich²⁶, których przebieg trasy i długości odcinków będących w zarządzie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Chojnicach przedstawiono w tabeli 18

Tabela 18. Drogi wojewódzkie na obszarze powiatu chojnickiego

nr drogi	przebieg	kilometraż	
		od	do
212	Osowo Lęborskie – Bytów - Chojnice – Zamarte	74,898	118,160
235	Korne – Chojnice	22,134	55,165
236	Konarzyny – Swornegacie – Brusy	0,000	25,095
237	Czersk – Tuchola – Gostycyn – Mąkowarsko	0,000	7,006
240	Chojnice – Tuchola – Świecie	0,000	11,243

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku.

²⁵ <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/303/natezenia-ruchu> [dostęp: 24.11.2014 r.]

²⁶ http://zdw-gdansk.pl/PL/184/Opis_sieci_drog/ [dostęp: 24.11.2014 r.]

Największe natężenie ruchu (średni dobowy ruch) podczas pomiarów w 2010 roku²⁷ odnotowano na odcinku drogi nr 240 pomiędzy Chojnicami (granica miasta), a granicą województwa (pikietaż 1,500÷11,200) – 7215 pojazdów ogółem oraz na odcinku drogi nr 212 pomiędzy Chojnicami (granica miasta), a skrzyżowaniem z drogą krajową nr 22 (pikietaż 101,900÷106,400) – 7109 pojazdów ogółem. Najmniejsze natężenie stwierdzono na odcinku drogi nr 236 pomiędzy Konarzynami, a Brusami (pikietaż 0,000÷25,100) – 844 pojazdy ogółem.

3.2.2.3. Drogi powiatowe

Powiat Chojnicki zarządza siecią 423,3 km dróg powiatowych (w tym 329,5 km o nawierzchni twardej). Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu chojnickiego przedstawiony jest w tabeli 19.

Tabela 19. Drogi powiatowe na obszarze powiatu chojnickiego.

nr drogi	nazwa drogi (przebieg)	długość w km
1750G	Kiełpin - Nowa Karczma - Żychce - Konarzyny	9,106 km
2410G	Brusy - Lubnia - (Wiele - Karsin) - Mokre - Malachin - Czersk	17,426 km
2509G	Nowa Karczma - (Nowa Wieś - Przechlewo)	0,227 km
2512G	(Rzeczenica) - Konarzyny - Korne - Konarzyny - Konarzynki - DW 212	3,923 km
2600G	Parszczenica - Zielona Chocina	5,052 km
2601G	Kiełpin - Binduga - Nierostowo - Zielona Chocina	7,725 km
2602G	Zielona Chocina - Jonki - Niepszczołąg - Zielona Huta	9,458 km
2604G	Przyjaźnia- Łąg	3,255 km
2605G	Czersk - Ustronie - Mosna - (Śliwice - Tleń)	5,661 km
2606G	Laska - Asmus - DW 236 - Czernica - DW 235 - Gieldon - Gutowiec DK22 - Gartki - (Woziwoda)	38,239 km
2607G	Ustronie - Kurcze - (Rzepiczna)	6,150 km
2608G	Czersk - Klaskawa - Mosna	7,322 km
2609G	Łąg - Lipki - Kęsza - (Szlachta)	3,942 km
2610G	Brusy - Kosobudy - Czersk	17,059 km
2611G	Wojtal - Odry - Gotelp - Przyjaźnia - Kamionka - Lubna - Czersk	11,163 km
2612G	Czersk - Skrzyżówki - Łukowo	2,873 km
2613G	Mokre - Stara Juńcza - Gotelp	5,336 km
2614G	Pustki - Gotelp	2,477 km
2615G	Odry - Zawada - Stare Prusy - Łąg	7,676 km
2616G	Bielawy - Kwieki - Krzyż - Gutowiec	7,022 km
2617G	Skoszewo - Przymuszewo - Leśno - Lubnia	17,897 km
2618G	Lendy - Przymuszewo - Wysoka Zaborska - Lamk	8,717 km
2619G	Kruszyn - Parzyn - Leśno DP 2617 G	8,852 km
2620G	Leśno DP 2622 G - Kaszuba - Rolbik	8,044 km
2621G	Łąg - Złe Mięso	2,468 km
2622G	Leśno - Czapiewice - Czarnowo - Brusy DW 236	8,627 km
2623G	Kłodawa - Kruszka - Jezioro DK 22 - Nowa Cerkiew	8,904 km
2624G	Chociński Młyn - Małe Swornegacie - Bachorze - Funka - Stary Młyn - Charzykowy - DW 212	3,563 km
2625G	Antoniewo - Małe Chełmy - Wielkie Chełmy	3,275 km

²⁷ http://zdw-gdansk.pl/system/pobierz.php?plik=SDR2010_drwoj_Gdansk.xls&id=72 [dostęp: 24.11.2014 r.]

2626G	Rytel - Zapędowo - (Piastoszyn)	9,270 km
2627G	Rytel, PKP - DK 22 - (Raciąż)	7,519 km
2628G	Charzykowy - Chojniczki - Jarcewo- Krojanty - Nowa Cerkiew - Raclawki - Granowo - Lichnowy	21,674 km
2629G	Czyczkowy - DW 235 - Żabno - Czarniż - DP 2610 G - Huta - Rudziny	16,175 km
2630G	Kosobudy - Kinice	0,735 km
2631G	Moszczenica - Moszczenica PKP	1,225 km
2632G	Chojniczki - Chojnice	2,722 km
2633G	Powałki - Kłodawa - Krojanty	3,331 km
2634G	Charzykowy - Karolewo	2,842 km
2635G	Uboga DP 2626 G - Lutom - Lutomski Most DP 2626 G	3,888 km
2636G	Zapędowo - Gartki	2,314 km
2637G	Pawłowo DP 2640 G - Nowa Cerkiew DP 2628 G	2,168 km
2638G	Zamarte - Ogorzeliny - Sławęcín - Ciechocin	11,741 km
2639G	Gockowice DP 2643 - (Raciąż - Tuchola)	0,230 km
2640G	Krojanty - Pawłowo	3,326 km
2641G	Lichnowy - Ogorzeliny	6,020 km
2642G	Klawkowo - (Pawłówko - Chojnaty)	1,928 km
2643G	Nowa Cerkiew - Lotyń - Nicponie - Objezierze - Gockowice - Silno	10,998 km
2644G	Chojnice - Angowice - Nowy Dwór - Ogorzeliny - (Duża Cerkwica)	11,432 km
2645G	Chojnice - Lichnowy - Sławęcín - (Pamiętowo)	11,405 km
2646G	Silno - Ostrowite - Ciechocin - (Bładowo)	9,579 km
2647G	Sławęcín DP 2645 G - (Obrowo -Wieszczyce)	2,712 km
2648G	Lichnowy - Ostrowite	4,786 km
2649G	Cołdanki - Nowy Dwór	2,244 km
2650G	Nieżychowice - (Jęczniki Wielkie)	2,706 km
	Rolbik - Kaszuba	5,770 km
2651G	Ulice - Ceynowy, Derdowskiego w Chojnicach	1,134 km
2652G	Ulice - Wysoka, Zielona w Chojnicach	1,195 km
2653G	Ulica Młodzieżowa w Chojnicach	1,164 km
2654G	Ulica Kilińskiego w Chojnicach	0,186 km
2655G	Ulica Przemysłowa w Chojnicach	1,510 km
2656G	Ulice - Drzymały, W. Rogali w Chojnicach	1,012 km
2657G	Ulica Żwirki i Wigury w Chojnicach	0,509 km
2658G	Ulica Strzelecka w Chojnicach	2,058 km
2660G	Ulica Angowicka w Chojnicach	1,564 km
2663G	Ulica Reymonta w Chojnicach	0,596 km
2666G	Ulica Towarowa w Chojnicach	1,531 km
2668G	Ulice - Dworcowa, Lichnowska, Piłsudskiego w Chojnicach	1,697 km
2669G	Ulica Aleja Brzozowa w Chojnicach	1,340 km
2672G	Ulica Świętopełka w Chojnicach	0,504 km
2673G	Ulica Warszawska w Chojnicach	0,354 km
2674G	Ulice - Wrzosowa, Lipowa w Czersku	1,540 km
2675G	Ulica Wielewska w Czersku	0,976 km
2676G	Ulice - Królowej Jadwigi, Łubianka w Czersku	1,703 km
2677G	Ulica Bema w Czersku	0,853 km
2678G	Ulica - 21 Lutego w Czersku	0,689 km
2679G	Ulica Łukowska w Czersku	0,988 km
2680G	Ulice - 2 Lutego, Jana Pawła II, Dworcowa w Brusach	1,694 km
2681G	Ulica Kalwaryjna w Brusach	1,164 km

2655G	Ulica Przemysłowa w Chojnicach	1,510 km
2660G	Ulica Angowska w Chojnicach	1,564 km
2668G	Ulice - Dworcowa, Lichnowska, Piłsudskiego w Chojnicach	1,697 km
2669G	Ulica Aleja Brzozowa w Chojnicach	1,340 km
2674G	Ulice - Wrzosowa, Lipowa w Czersku	1540 km
2675G	Ulica Wielewska w Czersku	0,976 km
2678G	Ulica - 21 Lutego w Czersku	0,698 km
2680G	Ulice - 2 Lutego, Jana Pawła II, Dworcowa w Brusach	1,694 km
---	Ulica Leśna w Chojnicach	0,619 km

Źródło: Starostwo Powiatowe w Chojnicach.

3.2.2.4. Drogi gminne

Łączna długość dróg gminnych o nawierzchni twardej wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. wyniosła 215,9 km (w powiecie chojnickim).

3.2.2.5. Ścieżki rowerowe

W 2013 roku długość ścieżek rowerowych na obszarze objętym Planem wynosiła 72,1 km. Długości ścieżek w poszczególnych gminach i w podziale na zarządców przedstawiono w tabeli 20.

Tabela 20. Długość ścieżek rowerowych w gminach na obszarze powiatu chojnickiego

Gmina	Łączna długość ścieżek	Długość ścieżek pod zarządem			Długość ścieżek na 10 tys. lud.
		gminy	powiatu	województwa	
m. Chojnice	16,7	6,4	3,0	7,3	4,2
Chojnice	5,6	0,8	2,2	2,6	3,1
Brusy	9,3	2,4	4,6	2,3	6,6
Czersk	7,7	5,3	2,4	0,0	3,6
Konarzyny	5,5	5,5	0,0	0,0	24,0
razem powiat chojnicki	44,8	20,4	12,2	12,2	4,7

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Na obszarze Powiatu Chojnickiego znajdują się także rowerowe trasy turystyczne:²⁸

- „Greenways Naszyjnik Północy”: Czersk – Swornegacie – Człuchów (138km);
- „Przez Zielone Serce Pomorza”: Bory Tucholskie – Rytel – Myłof – Brusy - Leśno (32km w powiecie chojnickim, prowadzi dalej aż do Łeby – łącznie 229 km);
- „Wokół Jeziora Charzykowskiego”: Chojnice – Chociński Młyn – Chojnice (50 km);
- trasa po Borach Tucholskich (czarna): Tuchola – Raciąż – Lutom – Woziwoda – Czersk – Odry – Karsin – Wiele – Leśno – Czapiewice – Drzewicz – PN Bory Tucholskie – Bachorze – Chojnice lub

²⁸ <http://wrotaborow.pl/baza-turystyczna/sciezki-i-szlaki-rowerowe/> [dostęp: 24.11.2014 r.]

alternatywnie ze wsi Leśno przez Kaszubę – Rolbik – Laskę – Śluzę – Swornegacie – Chociński Młyn do Bachorza (113 km);

- trasa niebieska: Bydgoszcz – Tuchola – Woziwoda – Lutom – Rytel – Myłof – Klosnowo – Drzewicz – Swornegacie – Chociński M. – Bachorze – Charzykowy – Chojnice (166 km).

Ponadto w ramach programu „Kaszubska Marszruta” (projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) utworzonych zostało 164,84 km połączonych oznakowanych tras rowerowych łączących wszystkie gminy i stolice gmin powiatu chojnickiego wraz z infrastrukturą (punkty odpoczynkowe, kładki, tablice informacyjne).

3.2.2.6. Płatne parkowanie

Na obszarze powiatu chojnickiego jedyny obszar płatnego parkowania znajduje się w mieście Chojnice²⁹. Obejmuje ok. 473 miejsc parkingowych w dwóch strefach:

I strefa, obejmująca swym zasięgiem: ul. Bankową, ul. Cechową, ul. Gimnazjalną, ul. Kościuszki, Plac Kościelny, ul. Krętą, ul. Krótką, ul. Koszarową, ul. Młyńską, ul. Myślboja, ul. Podmurną, ul. Pocztową na odcinku między ul. Spichrzową i ul. Mickiewicza, ul. Podgórną, Stary Rynek, ul. Staroszkolna, ul. 31 Stycznia na odcinku od ul. Cechowej do ul. Szerokiej, parking przy ul. Spichrzowej, ul. Szewską, ul. Sukienników parking od ul. Krętej do ul. Kościuszki;

II strefa, obejmująca swym zasięgiem: ul. Mickiewicza do ul. Okrężnej wraz z parkingiem, ul. Pocztową między ul. Spichrzową i ul. Nowe Miasto z parkingami, Plac Jagielloński, ul. Nowe Miasto, ul. Okrężną, Plac Emsdetten, ul. Strzelecką na odcinku od ul. Młyńskiej do ul. Batorego, ul. Szpitalną, parkingi na Placu Piastowskim, ul. Jeziorną.

Opłaty pobiera się od poniedziałku do piątku w godz. 9:00-17:00 oprócz świąt, sobót i niedziel. Opłaty zróżnicowane są w zależności od czasu trwania postoju, przykładowa opłata za jedną godzinę wynosi 2 zł w I strefie i 1 zł w II strefie. Opłaty uiszczą się w parkomatach.

²⁹ uchwała nr XX/203/16 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 25 kwietnia 2016 r. w sprawie ustalenia stref płatnego parkowania, stawek opłat i opłat dodatkowych za parkowanie oraz sposobu ich pobierania

4. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.

4.1. Dokumenty strategiczne

Transport jest fundamentem gospodarki i społeczeństwa, a także umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. Mobilność jest ważna dla obywateli, aby mogli swobodnie podróżować. Rozwój transportu musi być zrównoważony, konieczne są ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz wprowadzanie nowych technologii. Mówi o tym **„Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”³⁰**. Konieczne jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu do roku 2050 o co najmniej 60% w porównaniu z rokiem 1990 (do 2030 roku należy ograniczyć emisję o ok. 20% w porównaniu z rokiem 2008). Infrastruktura, która kształtuje mobilność powinna być planowana w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. Stwierdza się, że koszty zatorów komunikacyjnych wzrosną o 50% do roku 2050, jeżeli nie zmieni się sposób rozwoju systemu transportowego. Tym samym zwiększy się różnica w dostępności między obszarami centralnymi i odległymi, a także rosnać będą koszty społeczne wypadków, zanieczyszczeń i hałasu. Transport miejski odpowiada za 1/4 emisji CO₂ w miastach.

„Biała księga” określa wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu. Wskazano założenia jakimi powinien kierować się rozwój sektora transportu, a wśród nich jest poprawa efektywności energetycznej pojazdów, czy też bardziej wydajne wykorzystanie transportu i infrastruktury dzięki zastosowaniu lepszych systemów zarządzania ruchem i informacji. Mowa jest o integracji różnych środków transportu, podróż którymi ułatwiać mają systemy informacji, rezerwacji i płatności. W transporcie miejskim należy dążyć do stopniowej eliminacji pojazdów o napędzie konwencjonalnym, a w zamian wprowadzać napędy alternatywne. Integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury powinno stanowić tworzenie lepszych warunków do chodzenia pieszo i jazdy na rowerze.

³⁰ dokument Komisji Europejskiej z 28 marca 2011 r. (KOM 2011 144)

4.1.1. Dokumenty krajowe

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”³¹ definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: „Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów”, „Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych” i „Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich” (w ramach celu 1.2. „Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi”). W ramach celu 2.2. „Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe” wskazano cel „Usługi komunikacyjne”. Ponadto określono cel 2.5. „Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności”.

W Strategii stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi ma duże znaczenie dla zainicjowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych. Ma to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między nimi, co znów jest korzystne dla przepływu procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj pomoc publiczna na uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak bilety aglomeracyjne, czy koordynacja rozkładów jazdy.

Zwiększanie dostępności i jakości usług komunikacyjnych ma być osiągnięte przy pomocy transportu zbiorowego przez poprawę jakości infrastruktury oraz taboru, zwiększanie zasięgu, optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. Ma to w efekcie zwiększyć wahadłową mobilności mieszkańców obszarów problemowych. Również zwiększanie dostępności do ośrodków wojewódzkich ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszanie jakości przewozów, aby skrócić czas podróży. Powiat jaki został w tej Strategii wskazany jako obszar o złej dostępności czasowej samochodem osobowym do ośrodków wojewódzkich (uśredniona wartość 90-120 minut). Zakłada się, że do 2020 roku ten czas nie będzie dłuższy niż 90 minut.

³¹ dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.

W „**Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju**”³² stwierdzono, że zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywcza mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. W efekcie będzie to sprzyjało rozwojowi miast. W „Koncepcji” ustalano, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii³³. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest „poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej”.

Kolejnym krajowym dokumentem strategicznym istotnym z punktu widzenia niniejszego Planu jest „**Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**”³⁴. W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,
- wspieranie rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

³² uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

³³ kongestia - oznacza skupienie, nagromadzenie, zatłoczenie lub przeciążenie i związana jest głównie z konsumpcją dóbr publicznych, kongestia transportowa oznacza zatłoczenie (zator) na szlakach transportowych, występuje głównie w miejscach gdzie została przekroczona przepustowość szlaku lub węzła (np. skrzyżowania) z powodu zbyt dużego natężenia ruchu

³⁴ Warszawa, dnia 22 stycznia 2013 r.

4.1.2. Dokumenty wojewódzkie

W skali województwa opracowano kilka dokumentów wyznaczających kierunki rozwoju i ramy do realizacji różnych projektów, w tym transportowych. Pierwszym z nich jest „**Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego**”³⁵. Stwierdza on, że zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową państwa oznacza potrzebę m.in. ukierunkowania modernizacji infrastruktury transportowej na eliminowanie „wąskich gardeł” i poprawę bezpieczeństwa, zapewnienia wysokiego poziomu usług transportowych ukierunkowanych na usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu publicznego, w tym miejskiego oraz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i alternatywnych form transportu. Zwraca również uwagę na wzmocnienie roli ochrony środowiska w regionalnej polityce transportowej.

Diagnoza systemu transportowego w skali województwa pokazuje, że integracja wewnątrzgałęziowa tego systemu transportowego jest na bardzo niskim poziomie. Brakuje koordynacji miejskiego i regionalnego transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz transportowych węzłów integracyjnych, zarówno o znaczeniu metropolitalnym i regionalnym, jak i lokalnym.

Wśród zadań polityki przestrzennej wyznaczone zostało zadanie: „Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą.”

Dokument określa zasady zagospodarowania przestrzennego, a wśród nich m.in.:

- rozwój infrastruktury transportu stwarzający warunki dla skutecznego podnoszenia konkurencyjności transportu zbiorowego i zaspokajania potrzeb transportowych ludności niezmotoryzowanej i atrakcyjnej alternatywy dla ludności zmotoryzowanej zwłaszcza w podróżach do miejsc pracy i usług;
- planowanie rozwoju transportu w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- dokonywanie analiz wykorzystania transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej
- w dokumentach planistycznych gmin w odniesieniu do nowych obszarów rozwojowych;
- rozwój regionalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, służący uzyskiwaniu bezpośrednich powiązań z obszarem metropolitalnym i powiązań lokalnych oraz wzmocnieniu funkcji dowozowej do linii kolejowych;
- rozwijanie transportowych węzłów integracyjnych.

³⁵ uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

Wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego, gdzie w zakresie regionalnego transportu zbiorowego wyznaczono dwa cele. Pierwszym z nich jest rozwój kolejowego transportu zbiorowego, który ma obejmować kolej regionalną (modernizacja lub rewitalizacji linii kolejowych łączących obszar aglomeracji Trójmiasta z ośrodkami regionalnymi, m.in. z Chojnicami). W ramach działań przewiduje się rewitalizację linii Kościerzyna – Gdynia Główna oraz tzw. Kaszubskiej Kolei Regionalnej na odcinku Bytów – Lipusz – Kościerzyna, a także linii Chojnice – Czersk – Starogard Gdański – Tczew. Drugim jest integracja systemu transportu zbiorowego, która ma funkcjonować w oparciu o dworce kolejowe w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej (wśród nich wymieniane są Chojnice).

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”³⁶ wyznacza cel operacyjny „Sprawny system transportowy”. Określone zostało, że wśród oczekiwanych efektów realizacji tego celu jest:

- rozwinięty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m. in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego;
- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem.

Na tej podstawie ustalono, że interwencja władz publicznych powinna następować w kierunku rozwoju systemów transportu zbiorowego, a w szczególności przy modernizacji infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu. Ustalono, że warunkiem sukcesu jest uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie.

„Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007- 2020”³⁷ jest strategią szczegółową odnoszącą się do obszaru transportu. Wyznaczono w niej cele częściowe służące do realizacji celu strategicznego jakim jest stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu:

- poprawa dostępności transportowej,
- poprawa jakości systemu transportowego (w tym podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz węzły przesiadkowe),

³⁶ uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

³⁷ uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

- zmniejszenie zatłoczenia dróg (w tym modernizacja taboru transportu miejskiego i podniesienie efektywności i sprawności jego wykorzystania oraz tworzenie transportowych węzłów krajowych, regionalnych i lokalnych),
- integracja systemu transportu,
- poprawa bezpieczeństwa,
- ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko.

Wśród priorytetowych kierunków działań wymienia się rozbudowę transportu miejskiego ulicznego w ośrodkach miejskich w województwie, podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz usprawnienie form zarządzania transportem w województwie.

W podsystemie transportu miejskiego i regionalnego wyznaczono następujące cele strategiczne:

- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu jako elementu rozwoju ośrodków osadniczych,
- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu jako czynników podnoszących poziom życia mieszkańców regionu i usuwających bariery rozwojowe gospodarki regionu,
- poprawa infrastruktury transportowej w dostosowaniu do nowych potrzeb transportowych mieszkańców,
- zapobieganie wzrostowi ruchu drogowego poprzez stworzenie zintegrowanej struktury organizacyjnej, funkcjonalnej i przestrzennej systemu transportowego,
- poprawa spójności regionu poprzez zwiększenie dostępności czasowej do centrów subregionalnych,
- zwiększenie dostępności transportowej obszarów turystycznych województwa,
- zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska naturalnego.

W dalszej części dokumentu przyjęto założenia związane z wyznaczeniem racjonalnej sfery substytucji i komplementarności transportu zbiorowego i indywidualnego. Ustalono, że w horyzoncie roku 2020 podział zadań poza aglomeracją trójmiejską powinien kształtować się w proporcjach 50:50 dla miast o liczbie mieszkańców powyżej 35 tys. oraz 25:75 dla pozostałego obszaru.

Obowiązuje również drugi strategiczny dokument transportowy, a jest nim **„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze”³⁸**. Stwierdza się w nim, że wśród najważniejszych wyzwań stojących przed województwem pomorskim do roku 2020 w obszarze transportu są:

- zrównoważenie struktury podróży (mobilności) przez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualnie

³⁸ uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.

degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem.

- zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży poprzez: kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług.

Na tej podstawie wyznaczono cel główny strategii jakim jest sprawny system transportowy, a także cel szczegółowy jakim jest rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego. Wśród priorytetów działań wskazano:

- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego;
- wysoką jakość usług transportu zbiorowego i jego promocję.

4.1.3. Dokumenty powiatowe i gminne

Na szczeblu lokalnym funkcjonują dokumenty planistyczno-strategiczne odnoszące się zarówno do powiatów, jak i gmin leżących na obszarze powiatu chojnickiego. Wszystkie te dokumenty wskazują jako jeden z kierunków działań lub celów strategicznych ochronę środowiska naturalnego. Omówione zostaną te, które odnoszą się w swojej treści do transportu publicznego.

W „Strategii rozwoju powiatu chojnickiego do roku 2025”³⁹ stwierdza się, że jedną z głównych słabości powiatu chojnickiego (wśród najczęściej wymienianych), są problemy komunikacji wewnątrzpowiatowej (jej zła organizacja). Wśród celów strategii znajduje się ukierunkowanie rozwoju powiatu jako ponadregionalnego centrum gospodarczego poprzez m.in. poprawę dostępności komunikacyjnej i infrastruktury transportowej w relacji z sąsiednimi powiatami i Trójmiastem. Wśród działań rekomendowanych wskazano tworzenie zintegrowanego systemu transportowego (Park&Ride, Bike&Ride) i budowa dworców autobusowych w rejonie dworców w Chojnicach, Czersku i Brusach.

„Program gospodarczy rozwoju Miasta Chojnice pod tytułem: Strategia rozwoju Miasta Chojnice 2020”⁴⁰ wskazuje jako silną stronę miasta położenie przy węźle linii kolejowych. Wśród potencjałów rozwojowych wymieniony jest dalszy rozwój transportu publicznego w miejsko-wiejskim układzie funkcjonalnym. Dokument określa działania strategiczne w ramach miejskich projektów inwestycyjnych, w tym m.in. rozbudowę i przebudowę infrastruktury dworcowej regionalnego węzła integrującego Chojnice, co ma realizować cele pośrednie takie jak wzmocnienie

³⁹ uchwała nr XXX/329/2014 Rady Powiatu Chojnickiego z dnia 20 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju powiatu chojnickiego do roku 2025”

⁴⁰ uchwała nr XLII/461/14 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie uchwalenia programu gospodarczego rozwoju Miasta Chojnice

funkcji turystycznych, poprawę zewnętrznej dostępności transportowej oraz kreowanie miejskiego układu funkcjonalnego Chojnice-Człuchów.

W ramach prac nad „Strategią rozwoju gminy Konarzyny na lata 2014-2020”⁴¹ przeprowadzono analizę badań ankietowych z których wynika, że dostępność i jakość transportu publicznego na terenie gminy Konarzyny została oceniona w zróżnicowany sposób, z tendencją do opinii negatywnych. Dostępność jako złą lub bardzo złą oceniło blisko 63% ankietowanych. Żaden nie ocenił dostępności jako bardzo dobrej, a zaledwie 11% oceniło ją dobrze. Jakość transportu publicznego oceniono jako umiarkowaną (30%) i złą (30%). Natomiast tylko 2% respondentów oceniło ją bardzo dobrze.

Wśród słabych stron gmin w analizie SWOT wymienione są słabo rozwinięta komunikacja publiczna oraz utrudniony dostęp do zajęć pozalekcyjnych spowodowany ograniczonymi połączeniami komunikacyjnymi. Wśród szans wymieniony jest jednak rozwój połączeń komunikacji publicznej, w tym poprawa dojazdu uczniów na zajęcia pozalekcyjne.

Strategia ma określić wizję gminy w zakresie infrastruktury transportowej jako uwzględniającą potrzeby mieszkańców, w tym dostateczną częstotliwość kursowania komunikacji publicznej. W ramach celu strategicznego „Poprawa jakości życia mieszkańców” określono cel operacyjny – poprawę dostępności komunikacyjnej gminy.

4.1.4. Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny

Bezpośrednio związane z opracowaniem niniejszego Planu są dokumenty odnoszące się do Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (zwanym dalej: „Ch-CzMOF”). Podstawowym z nich jest „Strategia Rozwoju Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego do 2020 r.”. Określa ona jeden z celów strategicznych jako rozbudowę i modernizację infrastruktury technicznej oraz rozwój transportu zbiorowego, a w ramach tego cel jakim jest organizacja sprawnego systemu zrównoważonego transportu.

Na podstawie tej Strategii opracowano dokument szczegółowy jakim jest „Chojnicko -Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny – Sektorowy Plan Działań: Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”. Odnosi się on bezpośrednio do obszaru transportu. Autorzy dokumentu analizując mocne strony obszaru wskazali wśród nich m.in. istnienie połączenia kolejowego w relacji Chojnice – Gdańsk, funkcjonujące połączenia kolejowe między centralnymi ośrodkami gminnymi na terenie Ch-CzMOF oraz dobry stan techniczny liniowej infrastruktury kolejowej. Wśród słabych stron

⁴¹ uchwała nr XXXI/247/2014 Rady Gminy w Konarzynie z dnia 10 października 2014 r. „Strategia Rozwoju Gminy Konarzyny na lata 2014-2020”

wymieniono m.in. niski odsetek osób korzystających regularnie z komunikacji zbiorowej, brak integracji na szczeblu ponadgminnym obecnie funkcjonujących systemów komunikacji zbiorowej, czy też duże rozproszenie mieszkańców Ch-CzMOF, utrudniające planowanie uzasadnionych ekonomicznie linii transportu zbiorowego. Uznano, że brak integracji obecnie funkcjonujących systemów transportowych jest silną barierą rozwojową dla sprawnie funkcjonującego systemu zbiorowego transportu publicznego. Brak jest ciała koordynującego co utrudnia budowę wspólnego systemu transportu publicznego, przez co komunikacja zbiorowa, zwłaszcza na obszarach wiejskich, nie jest konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego.

Wśród szans wymieniono zewnętrzne środki finansowe na budowę wygodnych, bezpiecznych, łatwo dostępnych i funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a także godne naśladowania dobre praktyki innych samorządów w zakresie organizacji systemu komunikacji zbiorowej. Jednocześnie wskazano zagrożenia, m.in. zewnętrzne polityki publiczne prowadzące do zmniejszenia regionalnych i ponadregionalnych połączeń publicznej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej oraz ogólny, szybszy rozwój indywidualnego transportu samochodowego m.in. kosztem transportu publicznego.

Do transportu publicznego odnosi się wyznaczony w strategii cel operacyjny nr 2: „Organizacja sprawnego systemu zrównoważonego transportu”. W jego ramach wskazano trzy działania:

- Podjęcie czynności inicjujących wspólną organizację publicznego transportu zbiorowego,
- Zapewnienie taboru,
- Utworzenie lokalnych węzłów transportowych w ośrodkach gminnych oraz infrastruktury P&R, B&R w innych dużych miejscowościach położonych na obszarze Ch-CzMOF.

Dokument określa propozycje projektów służących realizacji założonych celów. Dwa z nich to projekty kluczowe, rekomendowane do realizacji w ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego:

- Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Ch-Cz MOF,
- Poprawa komunikacji kolejowej w MOF.

Wśród pozostałych znajdują się:

- Opracowanie zrównoważonego planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru Ch-Cz MOF,
- Akcje informacyjne i promocyjne zachęcające do zmiany środków transportu (z samochodu na rower lub transport zbiorowy),
- Opracowanie wspólnej sieci połączeń, zakładającej poprawę dostępności do komunikacji zbiorowej,

- Opracowanie rozkładów jazdy, spełniających warunek dobrego skomunikowania w węzłach przesiadkowych,
- Budowa sprawnego systemu informacji pasażerskiej, wspomagającego podejmowanie decyzji osób podróżujących,
- Przygotowanie projektu identyfikacji wizualnej zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej (logotyp, kolorystyka, itp.), służącej uzyskaniu rozpoznawalności rynkowej i wyróżnienia tego systemu spośród innych marek,
- Zainicjowanie rozmów na temat wydłużenia do Chojnic projektowanej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej,
- Modernizacja i zakup nowoczesnego taboru, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedniej pojemności pojazdów, dostosowanej do przewidywanego popytu na usługi przewozowe (głównie ekonomiczne mini- i midibusy),

Budowa infrastruktury P&R, B&R w dużych miejscowościach Ch-Cz MOF, w których nie planuje się budowy integrujących węzłów transportowych.

4.2. Plany transportowe wyższego szczebla

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”⁴² (zwany dalej „Planem krajowym”) określa zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju. Zajmuje on najwyższe miejsce w hierarchii planów transportowych pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Plan krajowy nie określa żadnych przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym niniejszym Planem. Najbliższe wskazane linie komunikacyjne to:

- Warszawa Centralna – Działdowo – Tczew – Gdynia Główna,
- Toruń Główny – Iława Główna – Tczew – Gdynia Główna,
- Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna,
- Piła Główna – Szczecinek – Koszalin – Słupsk,
- Piła Główna – Szczecinek – Kołobrzeg.

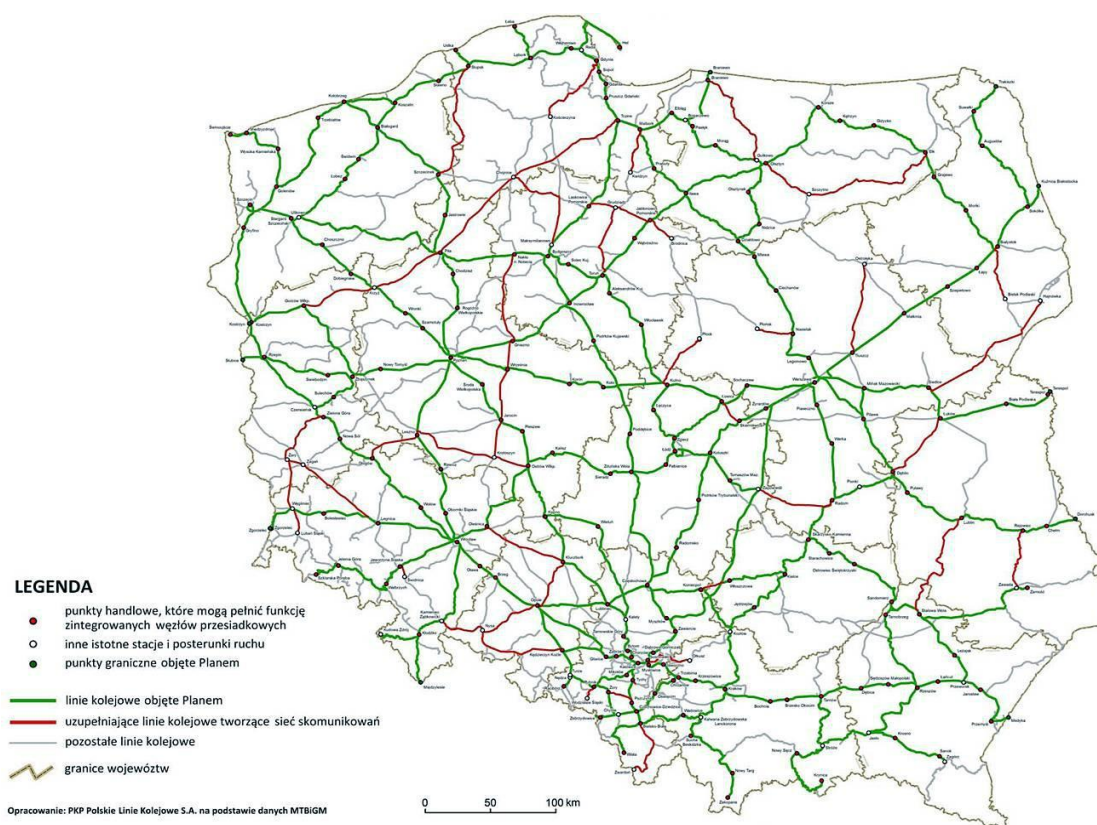
Ponadto określono jedynie, że linie:

- Piła Główna – Chojnice – Tczew,
- Chojnice – Maksymilianowo – Bydgoszcz Główna,
- Kościerzyna – Gdynia Główna

mają stanowić uzupełniające linie kolejowe tworzące sieć skomunikowań. Przedstawione zostało to na rysunku 5.

⁴² rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151z późn. zm.)

Rysunek 5. Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych planem wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania.



Źródło: część graficzna „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”.

Kolejnym planem transportowym, który znajduje się w hierarchii jest **„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”**⁴³ (zwany dalej: Planem wojewódzkim). Określa on główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 roku w przewozach o charakterze wojewódzkim.

W Planie wojewódzkim dokonano analizy czynników kształtujących potrzeby przewozowe. Za Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego w sieci osadniczej wyróżniono ośrodek regionalny I rzędu Chojnice – Człuchów oraz ośrodki ponadgminne Czersk, Brusy. W analizie transportu kolejowego zwrócono uwagę na dość dobry stan linii kolejowej nr 203 Tczew – Chojnice.

Oceniając funkcjonowanie transportu publicznego autorzy Planu wojewódzkiego wskazują, że relacja Chojnice – Gdynia łącząca jeden z głównych miejskich ośrodków funkcjonalnych (MOF)

⁴³ uchwała nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”

z aglomeracją trójmiejską jest najdłuższą w województwie. Średnia długość relacji wynosi nieco ponad 56 km.

Określając sieć połączeń użyteczności publicznej w Planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty rozwoju sieci. Wariant 1 traktowany jest jako docelowy – uwzględniono w nim uwarunkowania demograficzne, ekonomiczne, transportowe i techniczne przewidywane w roku 2025. Natomiast wariant 2 traktowany jest jako wariant bazowy, uwzględniający uwarunkowania w chwili tworzenia Planu wojewódzkiego (rok 2013). Zgodnie z przyjętymi założeniami szkieletem systemu transportu zbiorowego w województwie pomorskim jest układ linii kolejowych oraz układ węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych zlokalizowanych na tych liniach.

W wyniku analizy linii kolejowych (relacji) przydzielono poszczególne linie do klas związanych z poziomem akceptacji jako linii użyteczności publicznej. Linia Gdynia Główna – Tczew – Starogard Gdański – Chojnice uzyskała klasę A, tzn. że jest akceptowana bez zastrzeżeń. Stanowi jednocześnie linię szkieletową. Natomiast linie:

- Chojnice – Lipusz – Kościerzyna,
- Chojnice – Człuchów – Czarne – (Szczecinek),
- Czersk – Szlachta – (Laskowice Pomorskie – Bydgoszcz),
- Chojnice – (Tuchola – Laskowice Pomorskie – Bydgoszcz),
- Chojnice – Bukowo Człuchowskie – (Piła),

uzyskały klasę C, tzn. że są akceptowane wstępnie, ale wymagają dalszych analiz. Zostały zakwalifikowane do linii dowozowych. Linia Bąk – Czersk uzyskała klasę D, tzn. nie jest akceptowana czasowo (w przypadku zmian popytu należy przeprowadzić ponowną analizę). Wariant 1 Planu wojewódzkiego obejmuje wszystkie linie klasy A, B, C i traktowany jest jako wariant docelowy do którego należy zmierzać. Wariant 2 obejmuje tylko linie akceptowalne klasy A i B i jest to wariant bazowy.

Na obszarze powiatu chojnickiego określono lokalizację kilku węzłów integracyjnych (przedstawiona na rysunku 6):

- węzeł klasy R (regionalny) w Chojnicach,
- węzeł klasy L (lokalne) w Czersku,

przystanki zintegrowane (PZ) w Brusach.

Węzeł regionalny obejmuje swoim zasięgiem kilka powiatów i umożliwia integrację w zakresie transportu kolejowego, autobusowego regionalnego, miejskiego i indywidualnego. Infrastrukturę takiego węzła powinny stanowić: dworzec kolejowy, regionalny dworzec autobusowy w bezpośrednim sąsiedztwie, przystanki transportu miejskiego, odpowiedniej wielkości (minimum 50 miejsc) parkingi P+R, B+R i K+R oraz poczekalnia z funkcjami gastronomicznymi. W lokalnym

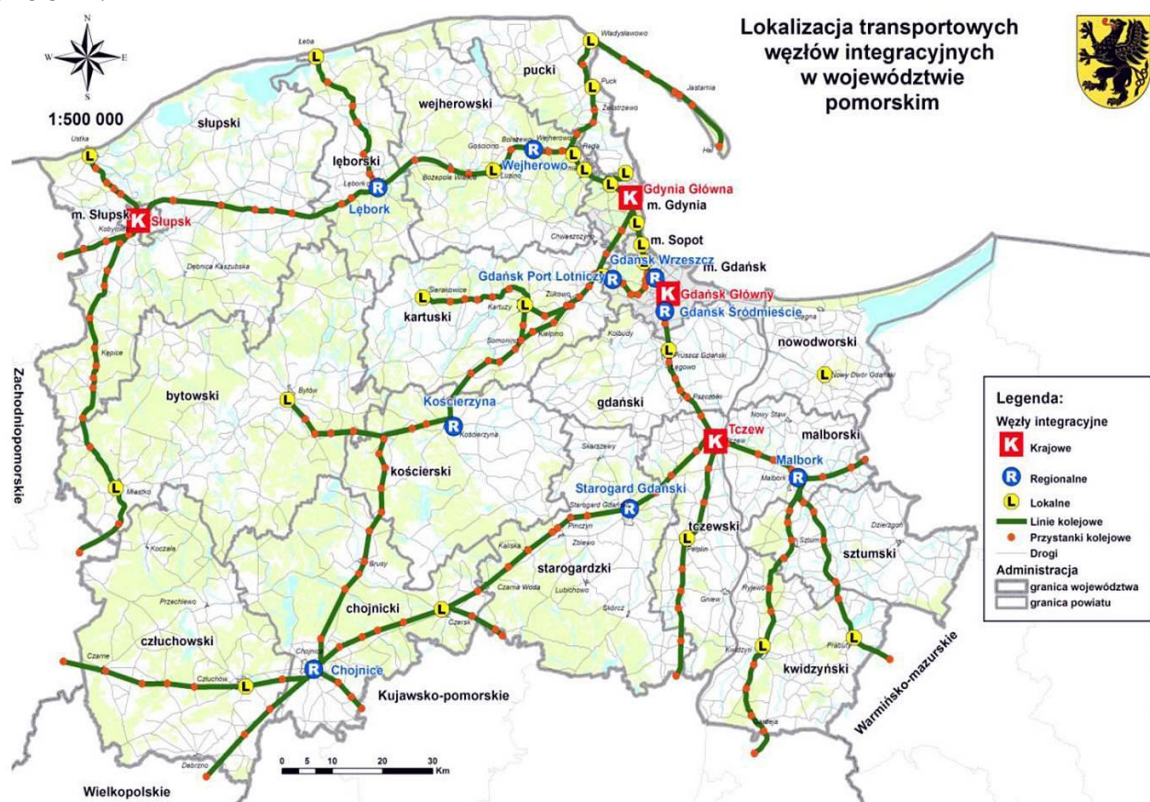
węźle integracyjnym, który obejmuje swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy umożliwiając integrację transportu kolejowego z autobusowym i indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z indywidualnym, powinny się znaleźć dworzec lub przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R, K+R). Przystanek zintegrowany to wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Jego infrastrukturę powinny stanowić przystanek kolejowy lub autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R). Za takim podejściem do planowania systemu transportowego przemawia założenie, że cała struktura sieciowa systemu transportowego województwa opiera się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych.

W lokalizacjach wskazanych w Planie wojewódzkim utworzenie węzłów przesiadkowych wymaga mniejszych lub większych inwestycji oraz zmian w układzie linii:

- w Chojnicach przy dworcu kolejowym rolę dworca autobusowego pełni kilkustanowiskowy przystanek (pętla) służący zarówno autobusom miejskim, jak i regionalnym,
- w Czersku przystanek autobusowy zlokalizowany jest przy ul. Kolejowej, ok. 200 m od dworca kolejowego,
- w Brusach najbliższy przystanek autobusowy przy pl. Jana Pawła II znajduje się w odległości ok. 600 m od dworca kolejowego.

Aby więc zintegrować komunikację autobusową i kolejową (umożliwić przesiadki) należy przy planowaniu przebiegu linii uwzględnić ich przebieg w bezpośrednim sąsiedztwie dworców kolejowych, szczególnie w Brusach.

Rysunek 6. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Plan wojewódzki określa sieć połączeń autobusowych użyteczności publicznej. Podobnie jak w przypadku kolei również tutaj dokonano podziału linii na szkieletowe (łącznie ważniejsze ośrodki regionalne I i II rzędu z centralnym ośrodkiem metropolitalnym i między sobą, a także jako uzupełnienie linii kolejowych – tam gdzie ich nie ma lub tam gdzie jest niska częstotliwość kursowania), dojazdowe (łącznie ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające realizację podróży międzypowiatowych) i uzupełniające (łącznie ważniejsze generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi oraz linie sezonowe). Na obszarze powiatu chojnickiego przyjęto następujące linie autobusowe:

- Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice (szkieletowa),
- Czersk – Kościerzyna (uzupełniająca),
- Czarne/Człuchów – Wiele – Czersk (uzupełniająca),
- Chojnice – (Sępólno Kr. – Więcbork/Bydgoszcz) (uzupełniająca),
- Chojnice – (Pamiętowo – Tuchola/Sępólno Kr.) (uzupełniająca),
- Czersk – (Tuchola/Bydgoszcz) (uzupełniająca)

oraz linie uzupełniające oznaczone jako interwencyjne linie autobusowe:

- Człuchów/Chojnice – Starogard Gdański – Tczew,
- Chojnice – Człuchów – Czarne – (Szczecinek),
- Chojnice – (Tuchola – Toruń/Bydgoszcz),

- Kościerzyna – Chojnice/Człuchów.

Interwencyjne linie autobusowe mogą być prowadzone równolegle do wybranych linii kolejowych w przypadku wystąpienia ograniczonych możliwości technicznych uruchomienia wymaganej liczby pociągów w niektórych okresach doby oraz w okresach w których maksymalne zapełnienie pociągu nie będzie większe niż 50 osób.

Kształt sieci linii użyteczności publicznej w obu wariantach prognozy przedstawiono na rysunku 7 i 8.

Rysunek 7. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Rysunek 8. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 2.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

W poprzednich rozdziałach omówiono czynniki wpływające na potrzeby przewozowe takie jak demografia, sytuacja społeczno-gospodarcza, edukacja, kultura i turystyka oraz istniejąca infrastruktura transportowa i oferta przewozowa transportu zbiorowego. Potrzeby przewozowe mieszkańców obszaru powiatu chojnickiego, a także osób przyjezdnych (w tym turystów) realizowane są obecnie tylko w 21% transportem publicznym, a aż w 79% transportem indywidualnym⁴⁸. Głównym celem podróży wewnątrzpowiatowych jest stolica powiatu, czyli Chojnice. Tam koncentrują się największe generatory przewozów takie jak zakłady pracy, szkoły, obiekty handlowe i usługowe oraz urzędy. Ośrodki te są również punktami węzłowymi dla dalszych podróży poza powiat (m.in. w kierunku Trójmiasta) oraz międzywojewódzkich.

Wśród ważniejszych obiektów stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym na obszarze powiatu chojnickiego należy wymienić:

administracja publiczna:

- Starostwo Powiatowe w Chojnicach, ul. 31 Stycznia 56,
- Powiatowy Urząd Pracy w Chojnicach, ul. Lichnowska 5,
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 30,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 30,
- Dom Pomocy Społecznej w Chojnicach, ul. Leśna 12,
- Komenda Powiatowa Policji w Chojnicach, ul. Warszawska 13,
- Prokuratura Rejonowa w Chojnicach, ul. Młyńska 30,
- Sąd Rejonowy w Chojnicach, ul. Młyńska 30,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Chojnicach, ul. Gdańska 51,

placówki edukacyjno-wychowawcze:

- Zespół Szkół w Chojnicach, ul. Nowe Miasto 4-6,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. TOW „Gryf Pomorski” w Chojnicach, ul. Kościerska 11,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 im. Św. Józefa Patrona Rzemieślników w Chojnicach, ul. Angowicka 45,
- II Liceum Ogólnokształcące im. gen. Andersa w Chojnicach, ul. Świętopełka 1,
- Technikum nr 2 w Chojnicach, ul. Dworcowa 1,
- Technikum nr 3 w Chojnicach, ul. Sukienników 13,
- Zespół Liceum Ogólnokształcące im. Wincentego Pola w Czersku, ul. Szkolna 3,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Malachinie, ul. Główna 11,

- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Brusach, ul. Ogrodowa 2,
- Zespół Szkół Specjalnych w Chojnicach, ul. Jana Pawła II 11,
- Zespół Szkół Specjalnych w Czersku, ul. Batorego 15,
- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Chojnicach, ul. Świętopełka 3,
- Centrum Edukacyjno-Wdrożeniowe w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 30a,
- Powiatowa Bursa dla Młodzieży Szkolnej w Chojnicach, ul. Świętopełka 1a,
- Medyczo – Społeczny Zespół Szkół Policealnych w Chojnicach ul. Świętopełka 3
- Powszechna Wyższa Szkoła Humanistyczna „Pomerania” w Chojnicach, ul. Świętopełka 10,
- Sopocka Szkoła Wyższa Wydział Zamiejscowy w Chojnicach, ul. Młodzieżowa 44,

instytucje kultury:

- Muzeum Historyczno-Etnograficzne im. Juliana Rydzkowskiego w Chojnicach, ul. Podmurna 15,

placówki ochrony zdrowia:

- Szpital Specjalistyczny im J. K. Łukowicza w Chojnicach, ul. Leśna 10,

obiekty handlowo-rozrywkowe:

- Galeria „Brama Pomorza”, ul. Podmiejska 2a, Lipienice.

W najbliższym czasie nie przewiduje się zmian w lokalizacji obiektów będących generatorami przewozów mających istotny wpływ na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym.

W planie wojewódzkim ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Założono trzy scenariusze – pesymistyczny, umiarkowany (realistyczny) i optymistyczny. Przyjęto jednocześnie trzy warianty modelowania – wariant stagnacji (braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej), który służy jako bazowy do porównań oraz wariant 1 i 2 różniące się zasięgiem sieci kolejowej i autobusowej. Analizę przeprowadzono dla czterech okresów (lat): 2012 (istniejący w chwili opracowania Planu wojewódzkiego), 2015 (okres przejściowy), 2020 (pierwszy okres funkcjonowania Planu wojewódzkiego), 2025 (okres końcowy).

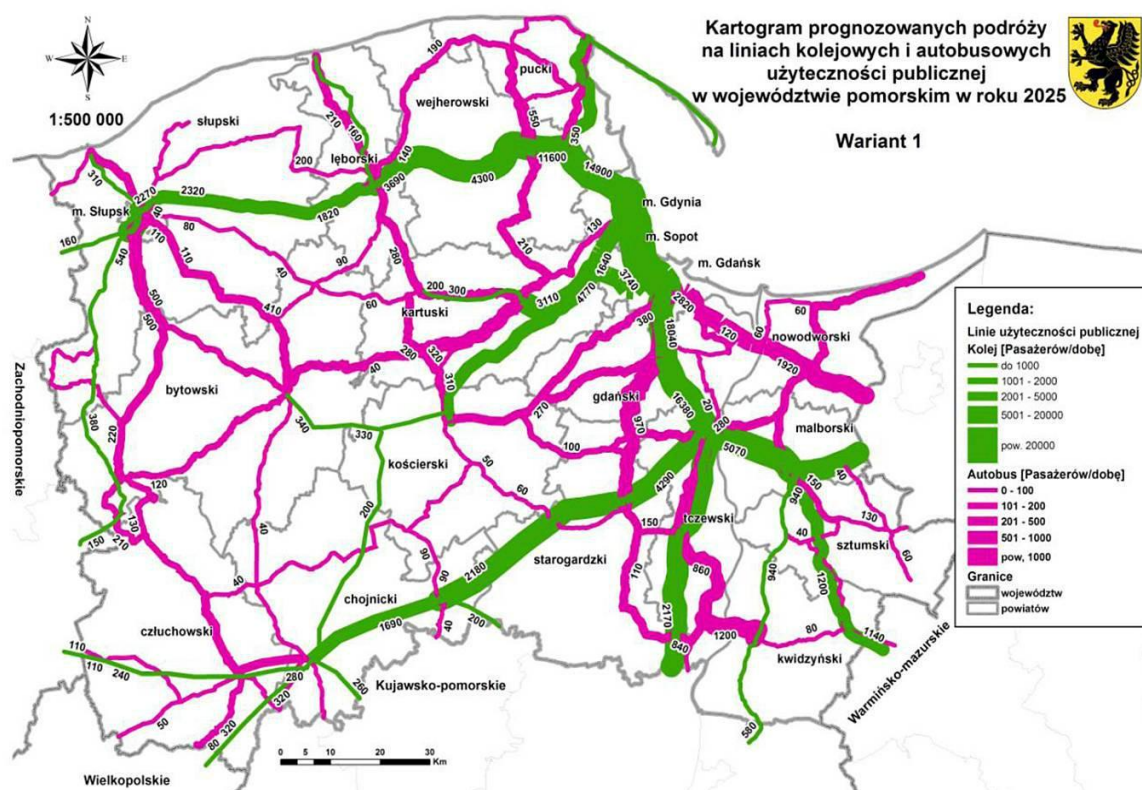
Prognozy dotyczą podróży międzypowiatowych, jednak model ten można przenieść również na sieć przewozów powiatowych, założenia związane z demografią, gospodarką, czy motoryzacją są bowiem zbliżone. Udział podróży transportem zbiorowym jako dane wyjściowe określono na 27,1%. W horyzoncie roku 2025 przy założeniu scenariusza umiarkowanego udział ten może wzrosnąć do 28,4% (wariant 1) lub 27,7% (wariant 2).

W przypadku braku działań (wariant stagnacji) spadnie do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym udział może wynieść nawet 29,9% (wariant 1) lub 28,5% (wariant 2),

a w pesymistycznym: 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2). Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych) nawet o 26,6% do wartości 1,62 mld paskm, a liczba podróży wyniesie 57,1 mln (wzrost o 26% w stosunku do wariantu bazowego). Wizualizację prognozowanych podróży w roku 2025 przedstawiono na rysunkach 9 i 10.

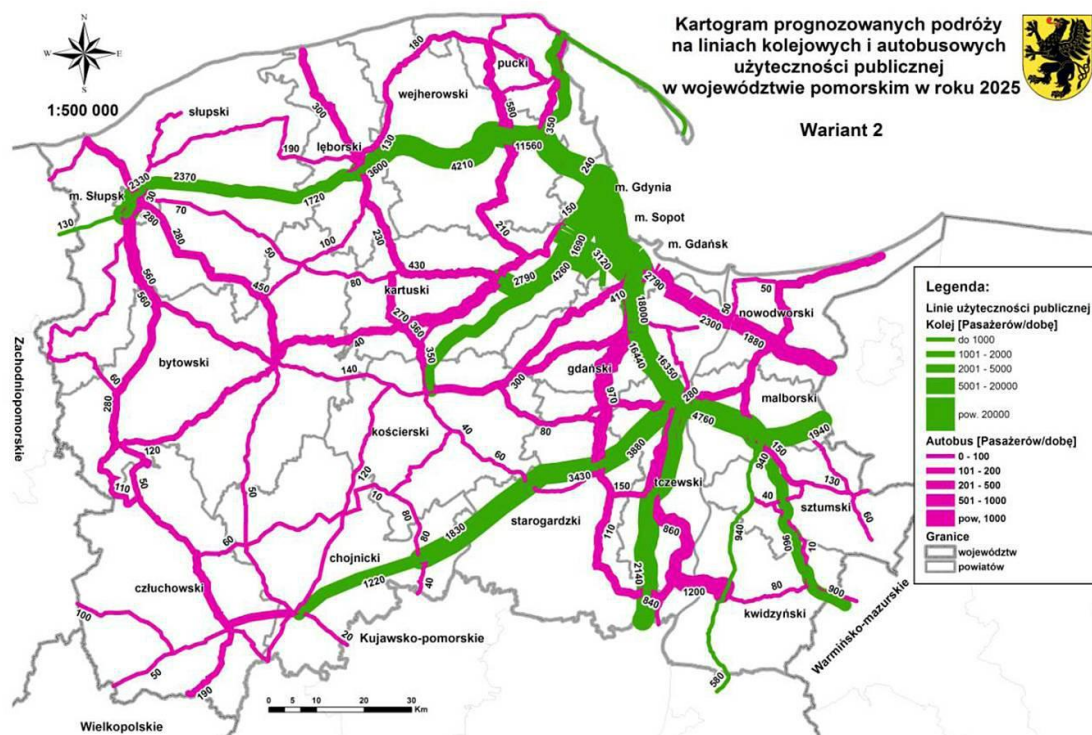
W efekcie uzyskane zostanie zmniejszenie natężenia ruchu na trasach dojazdowych do Trójmiasta i ośrodków regionalnych. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (wg szacunków liczba wypadków może zmniejszyć się o 2%, co spowoduje oszczędności rzędu 150 mln zł rocznie). Zmniejszenie emisji spalin może wynieść ok. 3,5%.

Rysunek 9. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 1.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Rysunek 10. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 2.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej

Planowana sieć połączeń użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich określona została na bazie istniejącej sieci połączeń, z uwzględnieniem wielkości potoków pasażerskich, zapewnienia połączeń z siedzibą powiatu oraz dodatkowo zapewnienia połączeń między miejscowościami w powiecie. Uwzględnia również przewozy o charakterze użyteczności publicznej określone w Planie wojewódzkim.

Uruchamianie konkretnych linii użyteczności publicznej w ramach określonej sieci połączeń następować będzie w zależności od występujących potrzeb uwzględniających linie uruchamiane samodzielnie przez przewoźników. Będzie poprzedzone stosowną analizą.

Zasięg sieci połączeń użyteczności publicznej uzależniony jest ponadto od tego czy zawarte zostaną porozumienia między powiatami sąsiednimi. Powiat Chojnicki przewiduje możliwość zawarcia porozumienia z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania dodatkowych linii komunikacyjnych w przewozach międzypowiatowych wykraczających poza Powiat Chojnicki. W przypadku braku zawarcia porozumienia z powiatami sąsiednimi przedmiotowe linie nie będą uruchomione. Wykaz linii międzypowiatowych ujęto w tabeli numer 21. Tabela zawiera linie, dla których organizatorem przewozów będzie powiat chojnicki lub powiat ościenny.

Z powodu braku zawarcia porozumień linie mogą zostać uruchomione tylko na odcinku mieszczącym się w granicach terytorialnych powiatu chojnickiego.

Występuje również substytucyjność połączeń powiatowych i gminnych. W przypadku zawarcia porozumienia międzygminnego linie objęte porozumieniem nie stanowią przewozów powiatowych. Sieć określona w niniejszym Planie nie obejmuje gminnych przewozów pasażerskich, przy założeniu, że istniejące porozumienie międzygminne będzie funkcjonować nadal.

Tabela 21. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej ponadpowiatowych do objęcia porozumieniami z powiatem chojnickim, a powiatami ościennymi.

Nr	Powiaty objęte trasą	trasa
1.	chojnicki, kościerski	Czersk - Karsin - Osowo - Wiele
2.	chojnicki, kościerski	Chojnice - Brusy - Leśno - Wiele - Czersk
3.	chojnicki, kościerski	Chojnice - Brusy - Czapiewice - Leśno - Wiele - Karsin
4.	chojnicki, kościerski	Czersk - Wdzydze Tucholskie - Kościerzyna
5.	chojnicki, kościerski	Lubnia - Lipusz - Kościerzyna
6.	chojnicki, kościerski	Lipusz - Dziemiany - Brusy
7.	chojnicki, bytowski	Bytów - Lipnica - Konarzyny - Chojnice

8.	chojnicki, człuchowski	Człuchów - Rychnowy - Chojnice - Konarzyny - Przechlewo
9.	chojnicki, człuchowski	Przechlewo - Konarzyny - Żychce - Kiełpin - Konarzyny - Chojnice
10.	chojnicki, człuchowski	Człuchów - Polnica - Czarnoszyce - Charzykowy - Chojnice
11.	chojnicki, człuchowski	Człuchów - Wierzchowo - Kamionka - Chojnice
12.	chojnicki, człuchowski	Człuchów - Przechlewo - Sępólno - Konarzyny
13.	chojnicki, tucholski	Tuchola - Okoniny Nadjeziorne - Śliwice - Rosochatka - Czersk
14.	chojnicki, tucholski	Tuchola - Biała - Rzepiczna - Legbąd - Czersk
15.	chojnicki, tucholski	Chojnice - Obrowo - Kęsowo - Tuchółka - Tuchola
16.	chojnicki, tucholski	Chojnice - Raciąż - Tuchola
17.	chojnicki, tucholski	Bysław - Tuchola - Żalno - Chojnice
18.	chojnicki, tucholski	Pruszcz - Gostycyn - Tuchola - Chojnice
19.	chojnicki, tucholski	Trutnowo - Bysław - Tuchola - Żalno - Chojnice
20.	chojnicki, tucholski	Pruszcz - Tuchola - Legbąd - Czersk
21.	chojnicki, sępoleński	Więcbork - Sępólno Krajeński - Kamień Krajeński - Ogorzeliny - Chojnice
22.	chojnicki, sępoleński	Chojnice - Kamień Krajeński - Niwy - Chojnice
23.	chojnicki, sępoleński	Chojnice - Kamień Krajeński - Sępólno Krajeńskie - Więcbork
24.	chojnicki, sępoleński	Więcbork - Sępólno Krajeńskie - Kamień Krajeński - Chojnice
25.	chojnicki, starogardzki	Osieczna - Czersk
26.	chojnicki, starogardzki	Huta Kalna - Zimne Źródło - Czersk

Odcinki jakie będzie obejmować sieć połączeń użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie chojnickim przedstawiono w tabelach 22.

Tabela 22. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie chojnickim.

nr	relacja	trasa
1	Chojnice – Brusy – Asmus	Chojnice – Klawkowo – Czartołomie – Krojanty – Powalki – Zbeniny – Kłodawka – Turowiec – Męcikał – Żabno – Brusy – Czyczkowy – Krównia – Wielkie Chełmy – Małe Chełmy – Antoniewo – Asmus
2	Chojnice – Brusy – Przymuszewo	Chojnice – Klawkowo – Czartołomie – Krojanty – Powalki – Zbeniny – Kłodawka – Turowiec – Męcikał – Żabno – Brusy – Czarnowo – Czapiewice – Przygłówka – Kaszuba – Leśno – Parzyn – Windorp – Wysoka Zaborska – Przymuszewo
3	Chojnice – Brusy – Leśno	Chojnice – Klawkowo – Czartołomie – Krojanty – Powalki – Zbeniny – Kłodawka – Turowiec – Męcikał – Żabno – Brusy – Zalesie – Lubnia – Orlik – Leśno
4	Chojnice – Brusy – Główczewice	Chojnice – Klawkowo – Czartołomie – Krojanty – Powalki – Zbeniny – Kłodawka – Turowiec – Męcikał – Żabno – Brusy – Kosobudy – Kinice – Chłopowy – Huta – Rudziny – Zalesie – Lubnia – Lamk – Główczewice
5	Chojnice – Czersk – Odry	Chojnice – Nowa Cerkiew – Szlachetna – Jeziorki – Młynki – Rytel – Kaliska – Gutowiec – Kurkowo – Nieżurawka – Czersk – Łubna – Kamionka – Przyjaźnia – Gotelp – Zawada – Odry
6	Chojnice – Czersk – Mokre	Chojnice – Nowa Cerkiew – Szlachetna – Jeziorki – Młynki – Rytel – Zapędowo – Kaliska – Gutowiec – Kurkowo – Nieżurawka – Czersk – Malachin – Mokre
7	Chojnice – Żychce – Konarzyny	Chojnice – Charzykowy – Pomoc – Kopernica – Babilon – Ciecholewy – Konarzynki – Żychce – Konarzyny
8	Chojnice – Kiełpin – Konarzyny	Chojnice – Charzykowy – Pomoc – Kopernica – Babilon – Konarzynki – Konarzyny – Zielona Huta – Zielona Chocina – Nierostowo – Binduga – Kiełpin – Nowa Karczma – Rowista – Konarzyny

Źródło: opracowanie własne.

W zakresie przewozów wykraczających poza granicę powiatu będą one zaliczone do sieci połączeń użyteczności publicznej tylko pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia powiatów.

Schemat połączeń użyteczności publicznej przedstawiony został w części graficznej Planu transportowego, która znajduje się w rozdziale 14 opracowania.

Ewentualne linie komunikacyjne użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem wymienionych wyżej odcinków. Mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub łączyć kilka odcinków. Możliwe również jest uruchomienie kursów skróconych w ramach wyznaczonych linii komunikacyjnych oraz łączenie wybranych relacji w jedną linię komunikacyjną. Planowanie przewozów pasażerskich winno być elastyczne i rzeczywiście odpowiadać realnym potrzebom lokalnej społeczności, które zostaną zgłoszone. Obszar na którym uruchamiane będą takie linie to obszar powiatu chojnickiego, ewentualnie obszar powiatów które zawarły porozumienie. Wyznaczone odcinki połączeń uwzględniają węzły przesiadkowe określone w Planie wojewódzkim

(węzeł regionalny w Chojnicach, węzły lokalne w Czersku oraz przystanki zintegrowane w Brusach). Realizacja przewozów uwzględniać będzie rozwój i modernizację transportu kolejowego, w tym działania związane z ewentualnym wydłużeniem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do Chojnic. Linie uruchamiane w ramach wyznaczonych odcinków połączeń powinny mieć trasy wyznaczone z obsługą przystanków połączeń w ww. miejscowościach. Decyzja o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej poprzedzona będzie analizą zasadności jej uruchomienia.

7. Finansowanie

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej są finansowane na zasadach określonych w rozdziale 6 Ustawy. Finansowanie może polegać w szczególności na:

- pobieraniu przez organizatora lub operatora opłat w związku z realizacją usług,
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (ustawowych bądź ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora),
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów.

Źródłem finansowania są środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem lub też środki z budżetu państwa. Do źródeł finansowania należą także wpływy ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych od pasażerów.

Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych określa się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴⁴.

Rekompensata przysługuje operatorowi, jeżeli ten wykaże, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług. Rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez marszałka województwa na wniosek właściwego organizatora. Jest to dotacja pokrywana z budżetu państwa z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej. Do 31 grudnia 2017 r. obowiązują jednak dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych⁴⁵ (na podstawie umowy z Urzędem Marszałkowskim).

Wysokość rekompensaty zależy od charakteru linii, jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów) i funkcjonowania ewentualnych innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych). Zależy również od jakości i pojemności taboru. Oszacowanie kosztów takiej rekompensaty możliwe będzie po podjęciu decyzji o ewentualnym uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej. Dofinansowanie ze strony organizatora publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć całej linii, jej odcinka lub tylko wybranych kursów – istotnych z punktu widzenia interesu społecznego.

⁴⁴ art. 25 ust. 3 pkt 10 i 15 Ustawy

⁴⁵ art. 87 Ustawy

Przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy drogowe osób mogą się obecnie starać o dopłaty do biletów ulgowych o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego⁴⁶. Dopłaty przekazywane są przez samorząd wojewódzki na podstawie zawartej umowy i taki stan utrzymywać się będzie do końca 2017 roku. Wysokość dopłat przekazanych poszczególnym przewoźnikom zestawiono w tabeli 23. Z uwagi na to, iż kwoty przekazywanych dopłat nie są ewidencjonowane w podziale na poszczególne obszary podane zostały łączne kwoty jakie przekazano danemu przewoźnikowi, również poza obszarem powiatu chojnickiego.

Tabela 23. Wysokość dopłat do biletów ulgowych przekazanych poszczególnym przewoźnikom.

Przewoźnik	Kwota dopłat			
	2011	2012	2013	I poł. 2014
PKS Chojnice	1 650 459,25 zł	1 346 976,71 zł	1 003 924,13 zł	558 598,80 zł
PKS Człuchów	1 447 671,28 zł	1 374 998,32 zł	963 095,72 zł	561 381,25 zł
Autocentrum	-	32 879,24 zł	264 855,79 zł	289 915,26 zł
Robus	-	90 929,94 zł	235 474,87 zł	171 018,98 zł
PKS Szczecinek	-	84 890,79 zł	86 080,61 zł	-
MZK Chojnice	228 227,81 zł	-	-	-

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

Dotychczas powiat chojnicki nie finansował w żaden sposób przewozów w publicznym transporcie zbiorowym. Na tym obszarze jedynie miasto i gmina Chojnice wydatkują z budżetu miasta środki na finansowanie przewozów.

Miasto Chojnice w 2015 roku przekazało kwotę 3 175 160 zł (w tym 1 120 000 zł ze środków gminy Chojnice) jako rekompensatę dla Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o w Chojnicach. MZK w roku 2015 wykonało łącznie 871 137 wozokilometrów, a stawka jednostkowa rekompensaty wyniosła 3,64 zł za pracę eksploatacyjną na terenie miasta Chojnice i 3,30 zł za pracę eksploatacyjną na terenie gminy Chojnice⁴⁷. Przewiduje się w kolejnych latach wzrost rekompensaty, aż do wartości 5 371 604 zł (stawka jednostkowa: 5,79 zł za wozokilometr) w roku 2024⁴⁸.

⁴⁶ Dz. U. z 2002 r. nr 175, poz. 1440, z późn. zm.

⁴⁷ załącznik nr 8 do umowy nr KM.032.6.2013 o świadczenie usług publicznych w ramach publicznego transportu zbiorowego w komunikacji autobusowej zawarta w dniu 31 grudnia 2013 r.

⁴⁸ Szacunkowa projekcja finansowa na lata 2013-2024 – prognoza wysokości rekompensaty na lata 2013-2024, Refunda

8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Użytkownicy decydują o wyborze rodzaju środków transportu w celu odbycia podróży na podstawie wielu czynników, często indywidualnych. Realizacja potrzeby przewozowej za pomocą transportu publicznego następuje wtedy, gdy posiada on przewagę konkurencyjną nad transportem indywidualnym, a także wtedy gdy z różnych względów dany użytkownik nie ma możliwości skorzystania z samochodu (ze względu na jego nieposiadanie, stan zdrowia, itd.). Aby realizować cele zapisane w strategiach rozwoju, jak również w niniejszym Planie, konieczne jest podnoszenie jakości transportu publicznego.

Pasażerowie (również ci potencjalni) mają różne oczekiwania wobec transportu publicznego. Prowadzonych jest wiele badań empirycznych i teoretycznych nad ustaleniem listy postulatów przewozowych zgłaszanych wobec transportu publicznego. Wśród najważniejszych i najczęściej wymienianych są czas, wygoda, koszt i bezpieczeństwo. Można je rozszerzyć o kolejne pozycje, które przedstawiono w tabeli wraz z ich interpretacją.

W przypadku realizacji każdego z postulatów przewozowych należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych, zarówno ruchowo, jak i z innych względów. Dostosowanie oferty publicznego transportu zbiorowego do potrzeb tych osób jest ważne z punktu widzenia wyrównywania szans i dostępu do usług publicznych. Korzyści z wprowadzenia nowoczesnego taboru, czy systemów informacji odniosą również pozostali pasażerowie.

Tabela 24. Postulaty przewozowe w transporcie zbiorowym i ich znaczenie.

Postulat	Znaczenie	Sposób określenia spełnienia
Dostępność	Odległość do przystanku (czasowa i przestrzenna)	Maksymalne odległości nieuciążliwego dojścia pieszego
Częstotliwość	Odstępy czasu między odjazdami	Dopuszczalne odstępy czasu między kolejnymi pojazdami w określonym czasie i w określonych relacjach
Punktualność	Zgodność odjazdów z rozkładem jazdy	Tolerancja odchyleń od rozkładu jazdy
Bezpieczeństwo	Bezpieczeństwo osobiste podróżnych na przystankach i w pojazdach	Pożądany poziom poczucia bezpieczeństwa
Bezpośredniość	Połączenie bez konieczności przesiadania się	Pożądane relacje połączeń bezpośrednich
Niezawodność	Pewność odbycia zaplanowanej podróży i dojazd do miejsca docelowego w wyznaczonym czasie	Tolerancja odchyleń od rozkładu jazdy i występujące awarie
Prędkość	Czas jazdy uwzględniający zatrzymania na trasie, w tym na przystankach	Atrakcyjny lub dopuszczalny czas jazdy w określonych relacjach
Koszt	Opłata taryfowa jednorazowa lub okresowa	Pożądany system taryfowy, dystrybucji i kasowania biletów, atrakcyjny poziom opłat
Wygoda	Zespół elementów determinujących warunki oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe	Pożądane warunki oczekiwania, minimalny standard przystanku, pożądane warunki jazdy, minimalny standard jazdy
Informacja	Sposób przekazywania informacji o ofercie przewozowej i zmianach w ofercie	Pożądany rodzaj i sposób udostępniania informacji, minimalny standard w zależności od rodzaju i sposobu informowania

Źródło: Wyszomirski O. (red.): Transport Miejski. Ekonomia i organizacja. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008 oraz Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): Transport. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

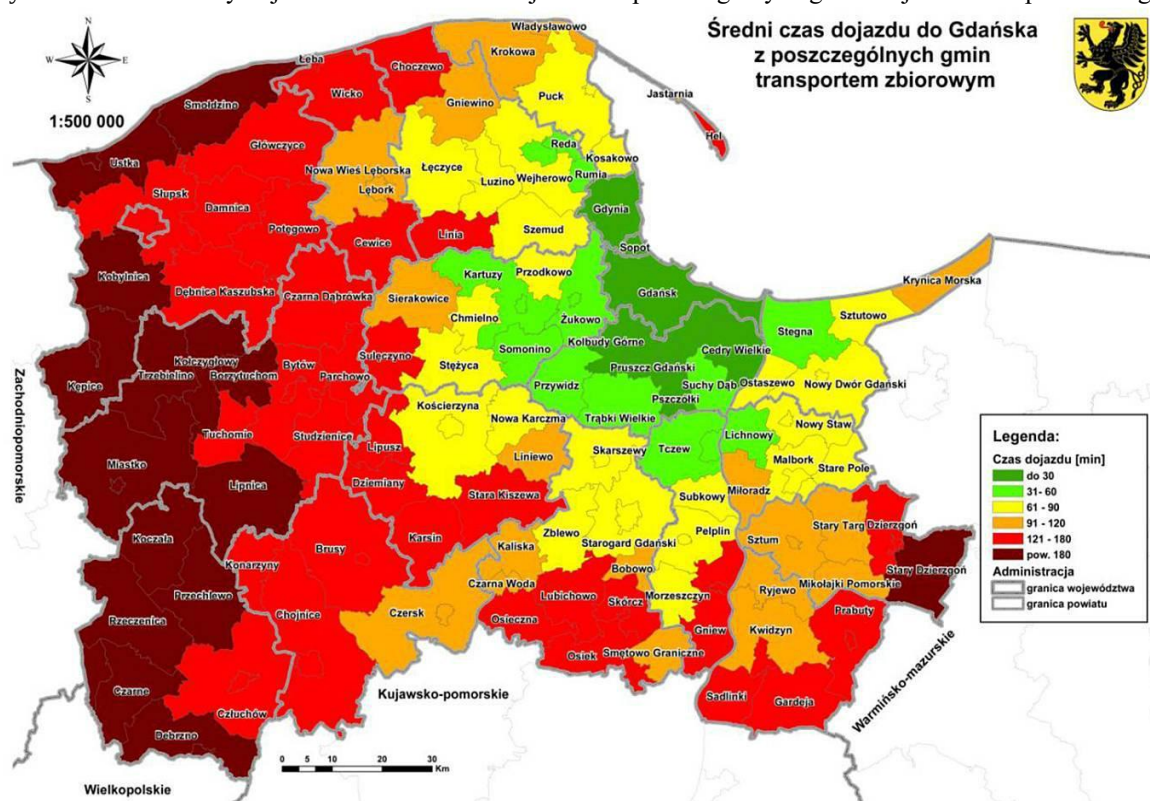
Z badań zachowań transportowych mieszkańców województwa pomorskiego wykonanych na potrzeby Planu wojewódzkiego wynika, że przeciętnie w ciągu jednej doby 34% mieszkańców podróżuje tylko w obrębie własnej gminy, 41% podróżuje poza gminę, a 25% podróżuje poza powiat. Poza województwo pomorskie podróżuje 2% mieszkańców. Średnio w skali województwa podróże realizowane są głównie transportem indywidualnym – 73%. Transportem zbiorowym odbywa się tylko 27% podróży, w tym 11,5% pociągiem, 6,3% autobusem regionalnym, 3% mikrobusiem, a 5,7% autobusem miejskim lub szkolnym.

Z badań wynika, że występuje duże zróżnicowanie podziału zadań przewozowych, a najmniejszy udział transportu zbiorowego występuje m.in. w powiecie chojnickim. W całym województwie 72% gospodarstw domowych posiada co najmniej 1 samochód osobowy, przy

czym średnio jedno gospodarstwo posiada od 0,9 samochodu (w miastach) do 1,2 samochodu (na wsi). Prawie 2/3 dorosłych mieszkańców województwa posiada prawo jazdy przy czym najwięcej m.in. w powiecie chojnickim.

Przeanalizowana została również dostępność transportowa. Z analiz wynika, części obszaru powiatów chojnickiego mieści się ona w izochronie 121-180 minut, za wyjątkiem miasta i gminy Czersk, gdzie średni czas dojazdu wynosi 91-120 minut. Pośrednio wiąże się to z wielkością oferty przewozowej na liniach obsługujących relacje powiatowe oraz dostępnością do transportu kolejowego. Przedstawiono to na rysunku 11.

Rysunek 11. Izochrony dojazdu autobusem do Trójmiasta z poszczególnych gmin województwa pomorskiego.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Podróże można podzielić ze względu na motywację na:

- podróże obligatoryjne (związane z pracą lub nauką),
- pozostałe podróże związane z miejscem zamieszkania (m.in. zakupy, korzystanie z różnych usług),
- podróże niezwiązane z miejscem zamieszkania.

Ich intensywność jest różna w ciągu doby, z badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa pomorskiego wynika, że największa intensywność podróży występuje: do pracy w

godz. 4-9, do nauki w godz. 5-8, w innych sprawach w godz. 5-19, z pracy w godz. 13-20, z nauki w godz. 14-19, w innych sprawach w godz. 10-22.

Dostępność do transportu zbiorowego jest kolejnym istotnym kryterium jego wyboru. W Planie wojewódzkim stwierdza się, że 69% podróżnych dociera pieszo do przystanku początkowego ze źródła podróży (np. domu lub miejsca pracy) lub z przystanku końcowego do celu podróży. Oznacza to, że przystanki te są w zasięgu dojścia pieszego. Pozostali podróżni korzystają z innych środków transportu: 18% z nich przesiada z innego środka transportu zbiorowego, 12,3% dojeżdża samochodem, a 0,7% rowerem, motorowerem lub motocyklem.

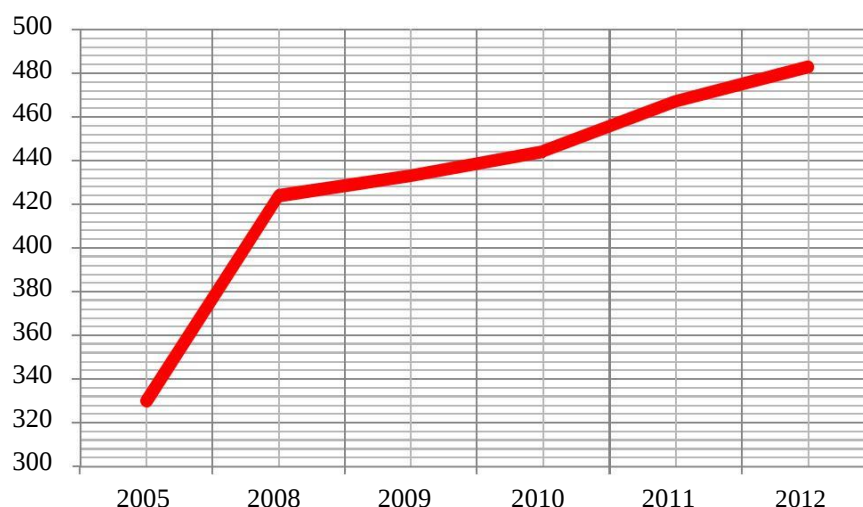
Na potrzeby Planu wojewódzkiego zbadano także stopień zadowolenia z usługi przewozowej. Zdecydowana większość, bo 77% ankietowanych stwierdziło, że jest zadowolonych z komfortu podróży. Lepiej oceniany był komfort podróży autobusem (82%) niż koleją (67%).

Chcąc spowodować, żeby więcej osób zaczęło korzystać z transportu publicznego i jednocześnie zmniejszyć udział motoryzacji indywidualnej w podziale zadań przewozowych konieczna jest poprawa jakości i stworzenie realnej alternatywy dla samochodu.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. w powiecie chojnickim zarejestrowanych było 44610 pojazdów. Daje to w powiecie chojnickim wskaźnik 465 samochodów na 1000 mieszkańców. W całym województwie pomorskim wskaźnik ten osiągnął wartość 483 samochody na 1000 mieszkańców,

a w całej Polsce wynosił on 486. Od wielu lat obserwuje się tendencję wzrostową tego wskaźnika. Dla województwa pomorskiego od roku 2005 nastąpił wzrost o 68%. Zmiany wskaźnika motoryzacji przedstawione są na rysunku 12.

Rysunek 12. Zmiany wskaźnika motoryzacji w województwie pomorskim w latach 2005-2012.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

W powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu chojnickiego większość przewozów jest realizowana i będzie nadal za pomocą środków transportu autobusowego. Kolej pełni istotną rolę i należy wzmacniać jej pozycję zarówno w relacjach powiatowych, jak i wojewódzkich (międzywojewódzkich), m.in. przez dopasowanie sieci połączeń autobusowych. Pasażerowie wybierać będą ten środek transportu, który będzie bardziej odpowiadał ich bieżącym potrzebom pod kątem dostępności, częstotliwości kursowania, czasu przejazdu, wygody, czy kosztu.

9. Organizacja rynku przewozów

Ustawa wskazuje, że publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej⁴⁹, na podstawie umowy o świadczenie usług, potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (w transporcie kolejowym). Do końca 2017 roku nie są jeszcze wydawane potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a przewoźnicy realizują transport na podstawie zezwoleń wydawanych na dotychczasowych zasadach⁵⁰.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich jest powiat⁵¹. Zadania organizatora wykonuje starosta⁵².

Do jego zadań należy⁵³:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Planowanie rozwoju transportu związane jest z opracowaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, czego realizacją jest niniejszy dokument.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na⁵⁴:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie przystanków, systemu taryfowo-biletowego oraz systemu informacji dla pasażera,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu i ustalaniu stawek za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców,
- prowadzeniu postępowań prowadzących do zawarcia i zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu opłat za przewóz oraz ustalaniu sposobu dystrybucji biletów.

⁴⁹ art. 5 Ustawy

⁵⁰ art. 79 Ustawy w zw. z art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.) w brzmieniu ustalonym w art. 73 Ustawy

⁵¹ art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a Ustawy

⁵² art. 7 ust. 4 pkt 4 Ustawy

⁵³ art. 8 Ustawy

⁵⁴ art. 15 ust. 1 Ustawy

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na⁵⁵:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem,
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług,
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług,
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji,
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi⁵⁶. Może również realizować przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego⁵⁷.

W określonych przypadkach organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁵⁸, gdy:

- 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 (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie) albo,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak

⁵⁵ art. 43 ust. 1 Ustawy

⁵⁶ art. 19 ust. 1 Ustawy

⁵⁷ art. 19 ust. 2 Ustawy

⁵⁸ art. 22 Ustawy

i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

W powiecie chojnickim nie ma podmiotu wewnętrznego, który mógłby realizować przewozy powiatowe i nie przewiduje się utworzenia takiego. Przewozy wykonują i będą wykonywać podmioty gospodarcze niezależne od tych jednostek samorządu terytorialnego. Oznacza to, że następuje pełne faktyczne oddzielenie funkcji organizatora i przewoźnika (operatora). Przewiduje się więc, że operator będzie wybierany w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest ważnym dokumentem regulującym sposób realizacji usług przez operatora. Umowę można zawrzeć na okres nie dłuższy niż 10 lat (w transporcie drogowym)⁵⁹. Określa się w niej w szczególności⁶⁰:

- opis usług wynikających z zamówienia,
- linię, linie lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator,
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej,
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego Organizatora,

⁵⁹ art. 25 ust. 2 pkt 1 Ustawy

⁶⁰ art. 25 ust. 3 Ustawy

- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora,;
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat za przejazdy,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku związanego z podawaniem do publicznej wiadomości rozkładów jazdy, cenników i regulaminów;
- sposób dystrybucji biletów,
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi,
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

W przypadku przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej, może być on wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Zasada będzie obowiązywać od 1 stycznia 2018 r. Takiemu przewoźnikowi nie będzie przysługiwać rekompensata za świadczone usługi.

Aby uruchomić przewozy o charakterze użyteczności publicznej trzeba więc:

- określić je w planie transportowym,
- opublikować ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy (w terminie nie krótszym niż 1 rok lub, w przypadku usług o wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie – 6 miesięcy),
- przeprowadzić postępowanie,
- zawrzeć umowę o świadczenie usług.

Jak zostało wspomniane zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje starosta. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest organem wykonawczym powiatu. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Organizację i zasady

funkcjonowania starostwa powiatowego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu⁶¹.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym wykonuje w Starostwie Powiatowym w Chojnicach Wydział Komunikacji i Transportu do którego należy m.in.⁶²:

- koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym w zależności od przebiegu linii komunikacyjnej,
- ograniczanie obowiązku przewozu ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa bądź w wypadku klęski żywiołowej;
- wyrażanie zgody i określanie warunków ograniczania obowiązków przewozu przez przewoźników,
- nakładanie na przewoźnika obowiązku zawarcia umowy o wykonanie zadania przewozowego, gdy jest to niezbędne z uwagi na obronność lub bezpieczeństwo państwa, bądź w wypadku klęski żywiołowej,
- określanie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu poszczególnymi rodzajami środków transportu,
prowadzenie spraw związanych z wydawaniem przepisów porządkowych w zakresie koordynacji rozkładów jazdy,
- wydawanie, cofanie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego oraz przenoszenie uprawnień z niej wynikających w przypadkach wymienionych w ustawie o transporcie drogowym,
- wydawanie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów specjalnych w krajowym transporcie drogowym osób na obszar wykraczający poza granicę jednej gminy i nie większy niż obszar powiatu,
- zmiana zezwoleń na krajowy transport drogowy osób na wniosek jego posiadacza w przypadku zmiany: oznaczenia przedsiębiorcy, siedziby i adresu przedsiębiorcy przebiegu linii regularnej,
- wydanie decyzji o cofnięciu zezwolenia na krajowy transport drogowy osób w przypadku: cofnięcia licencji, naruszenia lub zmiany warunków zezwolenia, niewykonywania przez przedsiębiorcę na skutek okoliczności niezależnych od niego przewozów regularnych przez okres co najmniej 3 miesięcy, odstąpienia zezwolenia osobie trzeciej,
- wydanie zaświadczeń potwierdzających wykonywanie transportu drogowego na potrzeby własne,

⁶¹ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 814, z późn. zm.)

⁶² § 30 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Chojnicach (t. j. załącznik do uchwały nr XIX/238/2012 Rady Powiatu Chojnickiego z dnia 20 grudnia 2012 r. w sprawie zmian Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Chojnicach oraz zatwierdzenia jednolitego tekstu)

- przeprowadzenie kontroli w zakresie zgodności wykonywania transportu drogowego z udzielonymi zezwoleniami, licencjami, zaświadczeniami,
- opiniowanie wniosków o likwidację linii kolejowej, na której zawieszono przewozy;
- prowadzenie spraw związanych z publicznym transportem drogowym.

Wydział ten znajduje się w strukturze organizacyjnej w pionie Etatowego Członka Zarządu.⁶³

Rozpoczęcie organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej będzie wymagać zmian w zakresie obowiązków wyżej wymienionych jednostek lub utworzenia nowych w strukturze organizacyjnej powiatów.

⁶³ schemat organizacyjny Starostwa Powiatowego w Chojnicach (załącznik do zarządzenia nr 1/2013 Starosty Chojnickiego z dnia 2 stycznia 2013 r. w sprawie ustalenia struktury organizacyjnej Starostwa Powiatowego w Chojnicach)

10. Pożądany standard usług

Jakość oferty i jakość usług publicznego transportu zbiorowego są jednymi z ważniejszych elementów wpływających na popyt na te usługi. Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego, w celu realizacji założeń niniejszego Planu oraz dokumentów strategicznych wyższego szczebla, jest zapewnienie odpowiednio wysokiej jakości usług. Docelowa pożądana jakość usług i poziom oferty stanowią standardy usługi. Powinny one odpowiadać postulatowi przewozowemu zgłaszanym przez pasażerów. Standardy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej zebrano w tabeli 25.

Tabela 25. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

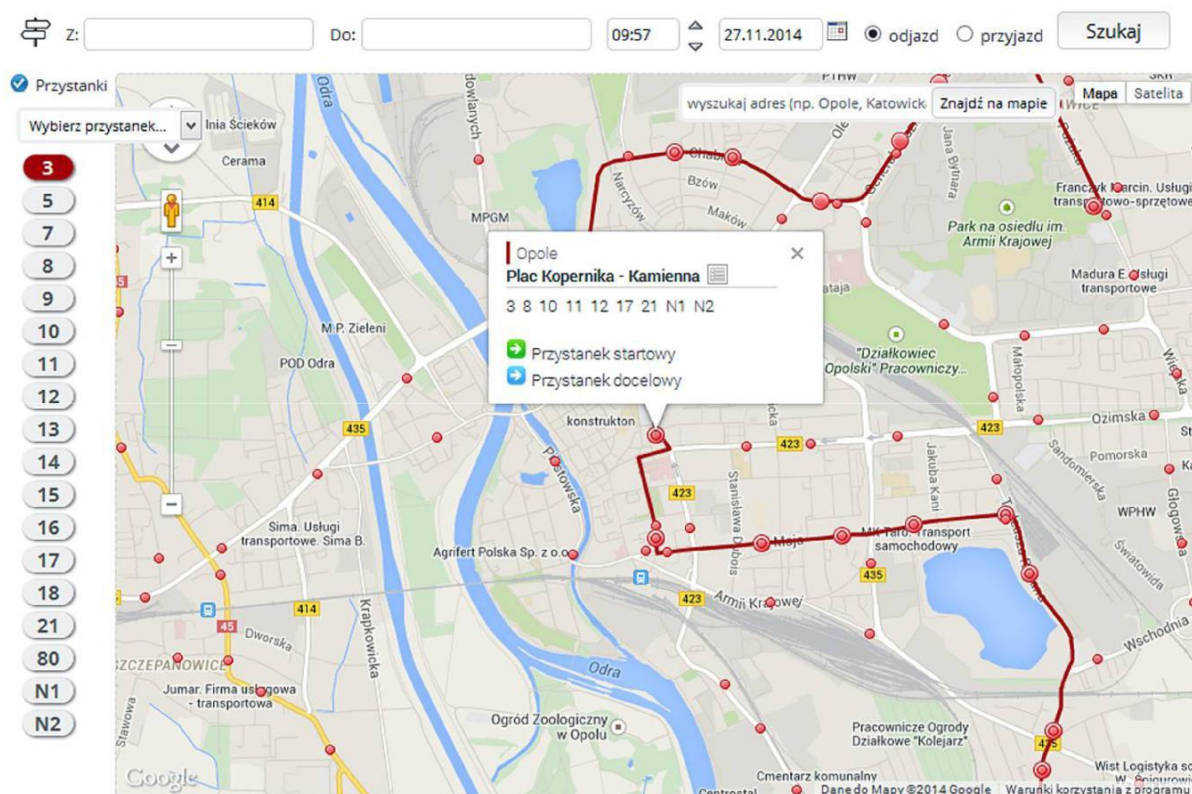
zakres	opis
Oferta przewozowa	1. Zapewnienie połączeń bezpośrednich na głównych ciągach komunikacyjnych zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami pasażerów ujawnionymi za pomocą badań marketingowych. 2. Zapewnienie połączeń komunikacyjnych każdej miejscowości na obszarze powiatu mającej określoną minimalną liczbę mieszkańców (wysokość tej liczby powinna odpowiadać możliwości finansowej powiatu). 3. Wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach różnych linii oraz w punktach przesiadkowych. 4. Dopasowanie rozkładu jazdy linii autobusowych do transportu kolejowego; 5. Poprawa częstotliwości kursowania (liczby kursów) na poszczególnych ciągach komunikacyjnych w sposób zwiększający dostępność do transportu publicznego i korzystanie z niego przez pasażerów mających różne potrzeby przewozowe (nie tylko szkolne, ale także np. umożliwienie dojazdu i powrotu z pracy, przejazdu na zakupy, czy w celu skorzystania z oferty kulturalno-usługowej, w tym również w podróży z przesiadką). 6. Zapewnienie zgodności rozkładów jazdy z rzeczywistym czasem przejazdu. 7. Dążenie do osiągnięcia wysokiego wskaźnika punktualności (mniej niż 10% kursów opóźnionych powyżej 5 minut, mniej niż 1% kursów przyspieszonych). 8. Prowadzenie stałej kontroli realizacji kursów, również przez przewoźników komercyjnych.
Tabor	1. Zwiększanie udziału w przewozach autobusów niskopodłogowych oraz spełniających wysokie normy emisji spalin. 2. Rozważanie zastosowania autobusów z napędami alternatywnymi (gaz ziemny, wodór i ogniwa paliwowe, elektryczne). 3. Systematyczna wymiana taboru i wycofanie z eksploatacji pojazdów niespełniających współczesnych norm obsługi pasażerów (ręczne drzwi, duży poziom hałasu, systemy informacji) oraz niespełniających żadnych norm emisji spalin. 4. Ujednolicenie wyglądu (kolorystyki i oznakowania) pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej. 5. Eksploatowanie pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera (zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży) oraz wyposażeniem (miejsce na wózek dziecięcy, czy inwalidzki, klimatyzacja). 6. Eksploatowanie pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (niska podłoga, rampa wjazdowa, odpowiednie ukształtowanie wnętrza, system informacji pasażerskiej). 7. Na trasach o charakterze turystycznym zastosowanie pojazdów z możliwością przewozu rowerów. 8. Docelowo średni wiek pojazdów nie powinien przekraczać 8 lat.
Infrastruktura	1. Dostosowanie infrastruktury (przystanków, dojeżdż, ścieżek, parkingów)

	umożliwiających dokonywanie dogodnych przesiadek w punktach węzłowych, 2. Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz innych mających trudności z poruszaniem się, 3. Zwiększanie udziału przystanków wyposażonych w peron przystankowy (wraz z dojściem) oraz wiat, 4. Wyposażenie przystanków w krawężniki naprowadzające ułatwiające zatrzymanie autobusu bezpośrednio przy krawędzi peronu, 5. Wprowadzenie priorytetu dla transportu publicznego (programy sygnalizacji świetlnej, organizacja ruchu na drodze, wydzielone pasy lub wloty na skrzyżowaniach).
Informacja pasażerska	1. Wprowadzenie ustandaryzowanego oznakowania pojazdów w tablice kierunkowe (w tym również w wyświetlacze elektroniczne), 2. Wyposażenie pojazdów w tekstowo-słowne zapowiedzi przystanków, 3. Wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków wraz z widoczną z daleka nazwą przystanku, 4. Uporządkowanie nazewnictwa przystanków, 5. Wprowadzenie zintegrowanej informacji pasażerskiej na przystankach zawierającej informacje o rozkładzie jazdy wszystkich linii w czytelnej i spójnej formie, 6. Uruchomienie systemu informacji dla pasażera w postaci strony internetowej z rozkładami jazdy, wyszukiwarka połączeń, interaktywną mapą oraz innymi informacjami taryfowymi.
Taryfy i bilety	1. Integracja taryfowa różnych operatorów i przewoźników (także z komunikacją miejską w Chojnicach) w postaci wspólnych ofert taryfowych lub wzajemnego honorowania biletów, 2. Wprowadzanie ofert taryfowych zwiększających atrakcyjność transportu publicznego dla stałych użytkowników (bilety okresowe), jak również dla turystów (karnety, bilety jedno- lub kilkudniowe).

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 13 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskich – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla MZK Opole.

Rysunek 13. Przykład systemu informacji pasażerskiej.



Źródło: <http://www.mzkopole.pl/rozklady/mapa.html>.

W Planie wojewódzkim określono standardy usług jakie mają obowiązywać w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na liniach regionalnych w obszarze ciążenia do stolic powiatów. W zakresie dostępności systemu transportu zbiorowego określono przedziały godzinowe funkcjonowania linii:

- w dni powszednie i soboty: 6:00-20:00 (zalecany), 6:00-19:00 (minimalny);
- w niedziele i święta: 7:00-20:00 (zalecany), 8:00-20:00 (minimalny).

Wskazano jednocześnie, że standard zalecany powinien obowiązywać dla co najmniej 50% linii, a minimalny dla co najmniej 70% linii. Określono również rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych, co przedstawia tabeli 26. Kursy powinny być realizowane przynajmniej co 1 lub 2 godziny na każdej z linii.

Tabela 26. Rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych.

rodzaj dnia	długość podróży [km]				długość podróży [km]			
	10	20	30	40	10	20	30	40
	rytmiczność zalecana (min.)				rytmiczność maksymalna (min.)			
dni powszednie – godziny szczytów	30	60	60	120	60	60	120	120
dni powszednie – godziny pozaszczytowe	60	60	120	120	60	60	120	120
soboty	60	60	120	120	60	120	120	120
niedziele i święta	60	120	120	120	120	120	120	120

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Określono standardy związane z jakością podróży transportem zbiorowym, takie jak średni czas dojazdu między sąsiednimi powiatami, bezpośredniość realizacji podróży oraz prawdopodobieństwo uzyskania miejsca siedzącego. Wartości tych wskaźników przedstawiono w tabelach 26, 28 i 29. Przyjmuje się, że zalecany czas dojazdu powinien być spełniony dla co najmniej 70% relacji, a czas minimalny – dla 90% relacji.

Tabela 27. Średni czas podróży między powiatami.

średni czas podróży	długość podróży [km]				długość podróży [km]			
	10	20	30	40	10	20	30	40
	czas zalecany (min.)				czas maksymalny (min.)			
	15	25	35	50	15	30	45	60

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Tabela 28. Liczba przesiadek w podróżach międzypowiatowych.

liczba przesiadek w podróżach między miastami powiatowymi	długość podróży [km]				długość podróży [km]			
	10	20	30	40	10	20	30	40
	poziom zalecany (%)				poziom minimalny (%)			
brak	80	70	55	45	60	60	50	40
jedna	20	25	35	35	40	30	40	40
dwie	0	5	10	20	0	10	10	20
trzy	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Tabela 29. Komfort podróży w przejazdach między powiatami.

miejsce siedzące	długość podróży [km]				długość podróży [km]			
	10	20	30	40	10	20	30	40
	prawdopodobieństwo zalecane (%)				prawdopodobieństwo minimalne (%)			
dni powszednie – godziny szczytów	50	80	90	100	40	60	90	100
dni powszednie – godziny pozaszczytowe	70	80	90	100	50	65	80	100
soboty	70	80	90	100	50	65	80	100
niedziele i święta	75	80	90	100	60	80	90	100

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

W zakresie infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych Plan wojewódzki określił standardy jakie powinien spełniać nowowyprowadzony lub zmodernizowany węzeł (przystanek). Zebrane zostały w tabeli 30.

Tabela 30. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków.

cecha	regionalny	lokalny	przystanek zintegrowany	przystanek zwykły
Park&Ride ⁶⁴	dla 5% wsiadających	dla 6% wsiadających	dla 6% wsiadających	-
Bike&Ride ⁶⁵	dla 4% wsiadających	dla 5% wsiadających	dla 8% wsiadających	dla 8% wsiadających
Kiss&Ride ⁶⁶	4 miejsca	4 miejsca	3 miejsca	2 miejsca
odległość między stanowiskami różnych środków transportu	150 m	150 m	100 m	-
zakup biletu na miejscu	tak	tak	tak/nie	nie
zadaszenie	tak	tak	tak	tak/nie
miejsca siedzące dla oczekujących przy stanowiskach	60 miejsc	40 miejsc	5 miejsc	5 miejsc
informacja głosowa	tak	tak	tak	nie
informacja wizualna	tak	tak	nie	nie

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Przedstawione standardy mają być wykorzystywane przy tworzeniu sieci połączeń i opracowywaniu rozkładów jazdy. W przypadku podróży wewnątrzpowiatowych standardy te również mogą służyć do określenia poziomu oczekiwanej bądź minimalnej jakości usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

⁶⁴ Park&Ride: parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym

⁶⁵ Bike&Ride: parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym

⁶⁶ Kiss&Ride: system podróży polegający na podwożeniu samochodem osoby, która udaje się w dalszą podróż transportem zbiorowym

11. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym jest niezmiernie ważnym elementem systemu. Umożliwia pasażerom, również potencjalnym, pozyskanie informacji o ofercie przewozowej – rozkładzie jazdy, zmianach tymczasowych, lokalizacji przystanków, możliwości przesiadek, zakłóceniach, a także o cenach biletów, ofertach taryfowych, miejscu zakupu biletów.

Obecnie stosowany system informacji nie daje możliwości uzyskania pełnej i rzetelnej informacji. Składa się na niego:

- informacja przystankowa, zamieszczana samodzielnie przez przewoźników, zawierająca tylko informację o kierunku jazdy, godzinach odjazdów i terminach kursowania,
- informacja internetowa, na stronach poszczególnych (ale nie wszystkich) przewoźników, zawierające te same informacje co na przystankach,
- informacja w pojazdach, obejmująca tablicę kierunkową oraz (nie u wszystkich przewoźników) wywieszki z regulaminem przewozów.

Według aktualnego stanu prawnego⁶⁷ w transporcie drogowym ogłoszenie rozkładu jazdy (podanie do publicznej wiadomości) następuje na trzy sposoby:

- zamieszczenie na stronie internetowej przewoźnika (o ile taką posiada),
- podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania system informacji dla pasażera – przez organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu – przez właściciela albo zarządzającego danym obiektem.

Na stronie internetowej przewoźnik zamieszcza zatwierdzony rozkład jazdy. Natomiast organizatorowi publicznego transportu zbiorowego oraz właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem przekazuje się kopię zatwierdzonego rozkładu jazdy w postaci pliku w formacie pdf oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu.

⁶⁷ rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451 z późn. zm.)

Przewoźnik ma obowiązek przekazać kopię zatwierdzonego rozkładu jazdy oraz informację dotyczącą rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem nie później niż w terminie 10 dni przed dniem obowiązywania rozkładu jazdy. Zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym lub w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca następuje nie później niż w terminie 7 dni przed dniem jego obowiązywania. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej przedstawiono na rysunku 14.

Rysunek 14. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.

Przystanki		kierunek: Zabrze Goethego przystanek: C.H. Europa Centralna  europa centralna						
Czas maks.	C.H. Europa Centralna	Odjazdy od poniedziałku do piątku (oprócz świąt):						
8	Sośnica Most	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25
10	Sośnica Apteka	16:25	17:26	18:26	19:26	20:26	21:35p	
15	Zabrze Os. Wyzwolenia	Odjazdy w soboty i niedziele (oprócz świąt):						
17	Zabrze Kościół św. Józefa	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26
21	Zabrze Szpital	17:26	18:26	19:26	20:35p			
24 ↓	Zabrze Goethego	W dni wolne od pracy w C.H. Europa Centralna - linia nie kursuje.						
Komunikacja zwykła Nr linii komunikacyjnej: R - 2469011/004/13		<u>Objaśnienia:</u> p - kurs dla pracowników centrum handlowego Wszystkie kursy obsługiwane autobusami niskopodłogowymi.						
Rozkład jazdy ważny od: 01.03.2013		Podmiot zamieszczający informację dotyczącą rozkładu jazdy: Helical Sośnica Sp. z o.o., ul. Wspólna 35/9, 00-519 Warszawa, tel. 22 55 65 400						
		Przewoźnik: Przewóz Osób i Towarów Leszek Socha, ul. gen. Ziętka 62, 41-940 Piekary Śl.						

Źródło: opracowanie własne.

Oznacza to, że podmiotem odpowiedzialnym za zamieszczanie informacji na przystankach jest ich właściciel lub zarządzający. Jest nim zarządca danej drogi chyba, że przekazał zarządzanie przystankami innemu podmiotowi na mocy odpowiedniego porozumienia.

Na obszarze powiatu chojnickiego właścicielami lub zarządzającymi przystankami są zarówno powiat, jak i województwo pomorskie oraz poszczególne gminy. Przystanki przy drogach krajowych zostały przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad przekazane gminom na mocy stosownych porozumień.

W tabeli 31 przedstawiono jakie elementy będzie obejmować docelowo system informacji dla pasażera w powiecie chojnickim.

Tabela 31. System informacji dla pasażera w powiecie chojnickim.

część	elementy
informacja przystankowa	- znak drogowy D-15 wraz z informacją o nazwie przystanku widoczną z daleka (może być umieszczone na konstrukcji wiaty przystankowej), - rozkład jazdy w formie czytelnej i przejrzystej graficznie tabliczki wg ujednoliconego wzoru zawierającej wszystkie elementy wymagane przepisami, w tym m.in. godziny odjazdów, listę przystanków wraz z czasem przejazdu i/lub drogą przebiegu, terminy kursowania, opis wariantów, oznaczenie kursów wykonywanych taborem niskopodłogowym, dane teleadresowe operatora lub Przewoźnika, - na ważniejszych przystankach schemat połączeń komunikacyjnych, informacje taryfowe, informacje o możliwych przesiadkach.
informacja internetowa (portal pasażera)	- system rozkładów jazdy prezentujący odjazdy z przystanków w różnych Przekrojach, - wyszukiwarkę połączeń umożliwiającą zestawienie podróży wg zadanych Kryteriów, - interaktywną mapę umożliwiającą wybór miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży oraz przejście do rozkładów jazdy, - schemat połączeń komunikacyjnych, informacje taryfowe, formularz kontaktowy, - wersję mobilną przeznaczoną dla urządzeń przenośnych.
informacja w pojazdach	- tablice kierunkowe (zalecane wyświetlacze elektroniczne) z kierunkiem jazdy i ewentualnie oznaczeniem (numerem) linii, - wewnątrz pojazdu wyświetlacz lub tablica z wykazem przystanków na trasie danej linii, - zapowiedzi wizualno-głosowe kolejnych przystanków, - wywieszki z obowiązującym na danej linii regulaminem przewozów oraz taryfą i cennikiem opłat.

Zródło: opracowanie własne.

System powinien obejmować wszystkie linie komunikacyjne przebiegające przez obszar powiatu chojnickiego niezależnie od organizatora przewozów i właściciela obsługiwanych przystanków. Tylko taki system zapewni pasażerom kompleksową informację o usługach publicznego transportu zbiorowego. Organizacyjnie, systemem informacji dla pasażera powinien administrować jeden podmiot, wspólnie dla wszystkich jednostek, które będzie obejmował co umożliwi sprawne zarządzanie systemem i bazą danych.

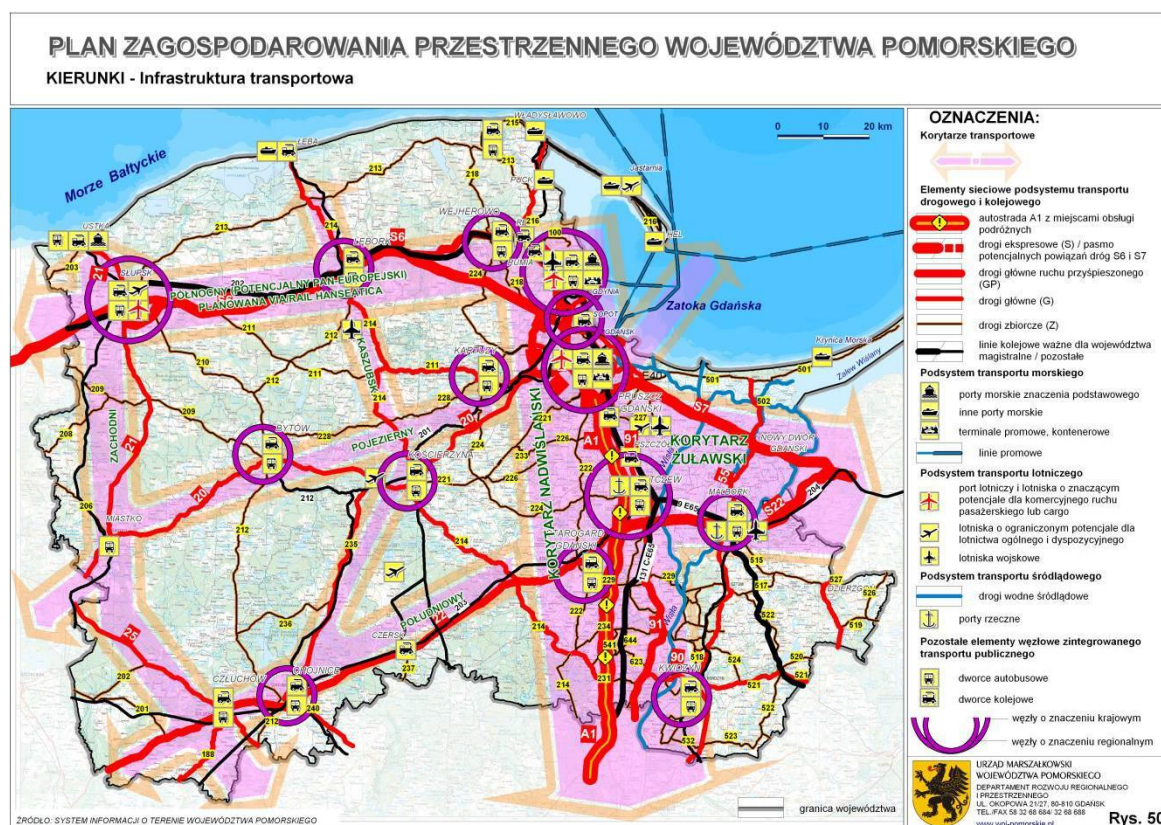
Aby poprawić jakość informacji pasażerskiej i ułatwić pasażerom korzystanie z oferty publicznego transportu zbiorowego zaleca się wprowadzenie dla wszystkich linii spójnych oznaczeń w postaci numerów linii. Numery powinny być możliwie krótkie (maksymalnie trzycyfrowe), ale jednocześnie nawiązujące do numerów linii nadawanych przez organy zatwierdzające rozkład jazdy.

W dalszej kolejności należy rozważyć wprowadzenie dynamicznej informacji pasażerskiej, tzn. informacji o rzeczywistym czasie odjazdu. Informacja taka, na podstawie danych z pojazdów o ich lokalizacji (gps) może być prezentowana zarówno w internecie, jak i na ważniejszych przystankach w postaci tablic elektronicznych.

12. Kierunki rozwoju

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu chojnickiego będą zgodne ze strategią zrównoważonego rozwoju, która jest podstawą określania polityki transportowej. Docelowy kształt infrastruktury transportowej w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 15.

Rysunek 15. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie pomorskim.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Wśród determinantów określających kierunki rozwoju transportu wymienia się:

- dokumenty krajowe i unijne określające strategiczne cele rozwojowe,
- uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- prognozy popytu uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, a także źródła ruchu, ochronę środowiska i dostęp do infrastruktury,
- wnioski wynikające z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Dalszy rozwój transportu publicznego będzie następował w kierunku:

- pełnej integracji różnych środków transportu (autobusy różnych przewoźników lub operatorów, kolej, węzły integracyjne) zarówno pod kątem infrastruktury, jak i systemów taryfowo-biletowych,
- zapewnienia odpowiedniej dostępności do środków transportu przez:
 - o odpowiednią lokalizację przystanków,
 - o zapewnienie wystarczającej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej oraz zasięgu linii komunikacyjnych,
 - o eksploataowanie taboru umożliwiającego dostęp osobom niepełnosprawnym;
- poprawy jakości świadczonych usług przez lepszą i dokładniejszą informację pasażerską, zwiększanie niezawodności oraz komfortu podróży,
- promocji transportu publicznego oraz alternatywnych form przemieszczania się, w szczególności roweru,
- wdrażaniu rozwiązań z zakresu inteligentnych systemów transportowych.

13. Monitoring i ewaluacja Planu

Rozwój publicznego transportu zbiorowego i realizacja połączeń użyteczności publicznej określonych w niniejszym Planie transportowym uzależnione są od wielu czynników, m. in. gospodarczych, legislacyjnych, czy finansowych. Aby skutecznie realizować przyjęte założenia należy prowadzić monitoring i bieżącą ewaluację realizacji Planu. Zaleca się, aby ewaluacja następowała nie rzadziej niż co 2 lata i obejmowała analizę czynników i parametrów związanych z poszczególnymi elementami Planu, w tym m.in.:

- stopień spełnienia kryterium dostępności dla miejscowości (lokalizacja przystanków, liczba kursów),
- zapewnienie dostępności dla osób niepełnosprawnych (udział autobusów niskopodłogowych i z zapowiedziami głosowymi, zmodernizowane przystanki),
- redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko (udział autobusów spełniających wyższe normy emisji spalin),
- udział transportu publicznego w przewozach i jego efektywność (liczba pasażerów, wpływy taryfowe, koszty),
- integracja (węzły i punkty przesiadkowe, zintegrowane oferty taryfowe),
- informacja pasażerska (internetowe rozkłady jazdy, tabliczki przystankowe, wyszukiwarka połączeń).

Jednak najważniejszym narzędziem służącym do ewaluacji Planu oraz planowania operacyjnego przewozów o charakterze użyteczności publicznej są cyklicznie wykonywane badania marketingowe: popytu, struktury biletowej, zachowań komunikacyjnych oraz postulatów i preferencji przewozowych – pasażerów publicznego transportu zbiorowego, kierowców, turystów i mieszkańców regionu. W szczególności istotne jest posiadanie wiedzy na temat potrzeb przewozowych w kontekście wchodzących w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. zmian prawnych w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego.

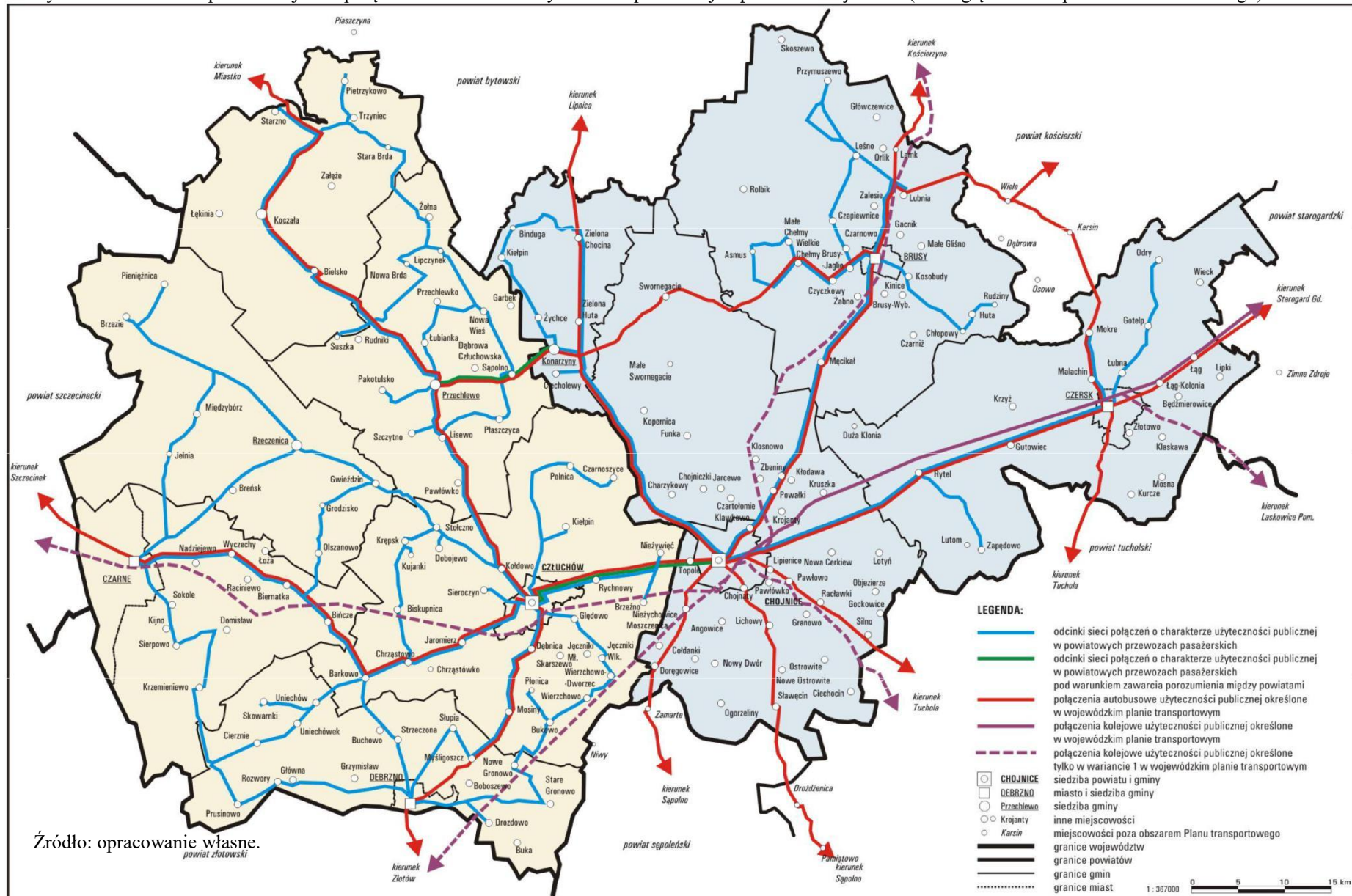
Plan transportowy może być poddawany aktualizacji⁶⁸, w zależności od uzasadnionych potrzeb. Takie potrzeby mogą wynikać z decyzji strategicznych władz powiatu, a także z wniosków i rekomendacji sporządzonych w wyniku ewaluacji Planu oraz z badań marketingowych. Aktualizacja Planu odbywa się wg takiej samej procedury jak jego przyjęcie.

⁶⁸ art. 11 ust. 2 Ustawy

14. Część graficzna Planu transportowego

Na rysunku 16 przedstawiono w formie graficznej schemat odcinków sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu chojnickiego. Na rysunku uwzględniono również połączenia o charakterze użyteczności publicznej (kolejowe i autobusowe) określone w Planie wojewódzkim.

Rysunek 16. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie chojnickim (z uwzględnieniem powiatu człuchowskiego).



Spis tabel

Tabela 1. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu chojnickiego.....	12
Tabela 2. Prognoza demograficzna dla powiatu chojnickiego.	12
Tabela 3. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności.	13
Tabela 4. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników.	13
Tabela 5. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach.	14
Tabela 6. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie chojnickim.	14
Tabela 7. Dane demograficzne charakteryzujące gminy na obszarze powiatu chojnickiego.	19
Tabela 8. Dane charakteryzujące gospodarkę poszczególnych gmin na obszarze powiatu chojnickiego.	20
Tabela 9. Charakterystyka linii kolejowych na obszarze powiatu chojnickiego.	22
Tabela 10. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich.	25
Tabela 11. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich.....	26
Tabela 12. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015.	27
Tabela 13. Przewoźnicy i operatorzy wykonujący przewozy na obszarze powiatu chojnickiego w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015.	29
Tabela 14. Liczba kursów na liniach komunikacyjnych w poszczególnych relacjach powiatowych w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015.	30
Tabela 15. Liczba autobusów u poszczególnych przewoźników w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015 ...	33
Tabela 16. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.	34
Tabela 17. Drogi krajowe na obszarze powiatu chojnickiego.....	35
Tabela 18. Drogi wojewódzkie na obszarze powiatu chojnickiego.....	35
Tabela 19. Drogi powiatowe na obszarze powiatu chojnickiego.	36
Tabela 20. Długość ścieżek rowerowych w gminach na obszarze powiatu chojnickiego.....	38
Tabela 21. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej ponadpowiatowych do objęcia porozumieniami z powiatem chojnickim, a powiatami ościennymi.	61
Tabela 22. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie chojnickim.	63
Tabela 23. Wysokość dopłat do biletów ulgowych przekazanych poszczególnym przewoźnikom.	66
Tabela 24. Postulaty przewozowe w transporcie zbiorowym i ich znaczenie	68
Tabela 25. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej	78
Tabela 26. Rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych	81
Tabela 27. Średni czas podróży między powiatami	81
Tabela 28. Liczba przesiadek w podróżach międzypowiatowych	81
Tabela 29. Komfort podróży w przejazdach między powiatami	82
Tabela 30. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków	82
Tabela 31. System informacji dla pasażera w powiecie chojnickim	85

Spis rysunków

Rysunek 1. Funkcjonalne obszary miejskie w województwie pomorskim.	10
Rysunek 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.....	18
Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiatach chojnickim i człuchowskim.	23
Rysunek 4. Średnia wieku pojazdów u przewoźników na obszarze powiatu chojnickiego w roku 2014 i pierwszym półroczu roku 2015.	33
Rysunek 5. Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych planem wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania.	51
Rysunek 6. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.	54
Rysunek 7. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1.....	55
Rysunek 8. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 2.....	56
Rysunek 9. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 1.....	59
Rysunek 10. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 2.....	60
Rysunek 11. Izochrony dojazdu autobusem do Trójmiasta z poszczególnych gmin województwa pomorskiego.....	69
Rysunek 12. Zmiany wskaźnika motoryzacji w województwie pomorskim w latach 2005-2012.	71
Rysunek 13. Przykład systemu informacji pasażerskiej.....	80
Rysunek 14. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.....	84
Rysunek 15. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie pomorskim.....	86
Rysunek 16. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatach chojnickim i człuchowskim.....	90