

UCHWAŁA NR XVII/102/2016
RADY POWIATU TORUŃSKIEGO
z dnia 19 maja 2016 r.

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

Na podstawie art. 12 pkt 11, art. 40 ust. 1, art. 42 ust. 1 i art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1445 z późn. zm.¹⁾), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 i art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.²⁾) po przeprowadzeniu konsultacji, uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu toruńskiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Toruńskiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko – Pomorskiego.

Przewodniczący Rady Powiatu Toruńskiego

Tomasz Zakrzewski

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1045 i poz. 1890.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1045, poz. 1753 i poz. 1890.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.) powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Na podstawie art. 8 pkt 1 ww. ustawy do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu. Sposób i formę planowania rozwoju transportu określa rozdział 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowiąc warunki i tryb uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwanego dalej "*Planem transportowym*"). Celem opracowanego projektu dokumentu jest przygotowanie powiatu toruńskiego, jako organizatora powiatowych przewozów pasażerskich, do rozpoczęcia organizacji publicznego transportu zbiorowego według nowych uregulowań prawnych, jakie będą w pełni obowiązywać od 1 stycznia 2017 r. Kolejnym aspektem tworzonego planu transportowego jest zapewnienie mieszkańcom powiatu możliwości korzystania po dniu 31 grudnia 2016 r. z ulgowych przejazdów wynikających między innymi z ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 1138, z późn. zm.). Po wyżej wymienionym dniu obowiązek stosowania ulg ustawowych (a co za tym idzie ich refundacji) zostanie ograniczony wyłącznie do operatorów wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Brak uchwalenia planu transportowego skutkowałby pozbawieniem mieszkańców prawa do korzystania z przysługujących im ulg ustawowych. W myśl art. 9 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powiat opracowuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 przywołanej ustawy, informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłoszono w dniu 21 marca 2016 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Toruniu, na stronie internetowej Powiatu Toruńskiego www.powiattorunski.pl, oraz wyłożono projekt planu transportowego do publicznego wglądu w Starostwie Powiatowym w Toruniu. Do każdej z gmin Powiatu Toruńskiego, przesłano wersję elektroniczną dokumentu z prośbą o wyrażenie opinii i zgłaszanie uwag do opracowanego projektu. Część uwag uwzględniono, korygując treść planu transportowego. Plan transportowy będzie podlegał aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb w zakresie powiatowej komunikacji zbiorowej.

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA POWIATU TORUŃSKIEGO**

Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

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

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

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

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

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

Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu toruńskiego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

Metodologia tworzenia planu transportowego

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich¹⁾.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu toruńskiego, natomiast przedmiotowo:

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

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);

¹⁾ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- Ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2012 poz. 1138 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.)
- oraz:
- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - a) „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego” (stan na dzień 10 marca 2015 r.);
 - b) „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”;
 - c) „Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020”;
 - d) „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”;
 - e) „Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020” (CCI 2014PL16M2OP002);
 - f) „Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego w 2013 r.”
 - g) „Program Ochrony Środowiska z planem gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”;
 - h) „Program ochrony powietrza dla strefy kujawsko-pomorskiej ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM10 oraz poziomu docelowego dla arsenu oraz ze względu na ozon”;
 - i) „Projekt Planu Działań Krótkoterminowych dla stref województwa kujawsko-pomorskiego ze względu na ryzyko wystąpienia przekroczenia wartości docelowych benzo(a)pirenu w powietrzu”;
 - j) „Strategia Rozwoju Powiatu Toruńskiego na lata 2012-2020”;
 - k) „Strategia Rozwoju Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego”;
 - studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin na obszarze powiatu toruńskiego;
 - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju gmin objętych planem;
 - sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
 - stan środowiska w województwie kujawsko-pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
 - wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
 - dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
 - publikacje gospodarcze (branżowe);

- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

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

Definicje i określenia

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

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

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

– zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

– komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

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

– 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;

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

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

– komunikacja regionalna – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym²⁾. Ich celem było poinformowanie społeczności powiatu toruńskiego o planowanych działaniach przewidzianych do

²⁾ Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

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

Raport z konsultacji społecznych stanowi załącznik nr 2.

Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

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

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

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu³⁾. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

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

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020,

³⁾ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

określa dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnięte będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

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

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

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

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁴⁾ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

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

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

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

⁴⁾ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

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

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

2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.

3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatu toruńskiego oraz z innymi ośrodkami miejskimi.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁵⁾ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

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

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

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

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁶⁾, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

– promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;

⁵⁾ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

⁶⁾ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
 - zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
 - promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
 - promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).
- o Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:
- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
 - zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
 - optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
 - promocję ruchu pieszego i rowerowego;
 - wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim

„Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”⁷⁾ określiła cztery priorytety rozwoju województwa do 2020 r.:

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

W ramach realizacji priorytetu „modernizacji przestrzeni miast i wsi” wyodrębniono ośrodki koncentrujące funkcje powiatowe, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, a wśród nich także ośrodki uzupełniające siedziby powiatów, do których zaliczono miasto Chełmża. W dokumencie tym siedziby gmin wiejskich zaliczono do kategorii obszarów wiejskich wraz z lokalnymi ośrodkami rozwoju i wskazano, że oczekiwaną rolą i znaczeniem w rozwoju województwa będzie dla nich aktywizacja społeczno-gospodarcza na poziomie lokalnym.

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

Dla realizacji potrzeb określonych priorytetami zdefiniowano osiem celów strategicznych:

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

⁷⁾ „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+” przyjęta uchwałą nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dn. 21.10.2013 r.

Cel strategiczny „gospodarka i miejsca pracy” wyznacza zadania istotne dla wszystkich priorytetów i jest dla województwa kujawsko-pomorskiego szczególnie ważny, z uwagi na jedną z wyższych w kraju stóp bezrobocia. Powiatu toruńskiego dotyczą w szczególności kategorie interwencji: rozwój przestrzeni inwestycyjnych w terenach przywęzłowych, rozwój infrastruktury technicznej dla potrzeb rozwoju gospodarczego oraz rozwój turystyki.

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

Ponadto, zakłada się działania na rzecz:

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

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

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

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

W dokumencie zdefiniowano także obszary strategicznej interwencji w województwie, do których w szczególności sposób będzie adresowana polityka regionalna. Takimi wyznaczonymi obszarami są m.in. aglomeracje Bydgoszczy i Torunia, w których zamierza się prowadzić interwencję m.in. w zakresie rozwoju powiązań transportowych o charakterze aglomeracyjnym (zarówno rozwoju sieci, jak i organizacji transportu publicznego) w relacjach do centrów Bydgoszczy i/lub Torunia. Innym obszarem strategicznej interwencji jest polityka miejska i rewitalizacja miast. W przypadku powiatu toruńskiego dotyczy to miasta Chełmży.

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

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

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

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

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

oparciu o opracowane strategie ZIT lub strategie rozwoju, spójne ze strategią rozwoju województwa oraz z krajowymi i wspólnotowymi dokumentami strategicznymi i programowymi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 7b – zwiększenie mobilności regionalnej, poprzez łączenie węzłów drugo- i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;
- 7c – rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń

multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;

– 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

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

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

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

Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny

Na potrzeby Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), które są instrumentem rozwoju terytorialnego w ramach regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej 2014-2020, dokonano delimitacji obszarów funkcjonalnych. Mają one na celu zwiększenie udziału i zaangażowania partnerów lokalnych, w tym jednostek samorządu terytorialnego w zarządzaniu środkami polityki spójności Unii Europejskiej, dedykowanymi dla regionu.

W województwie kujawsko-pomorskim określono jeden zwarty obszar funkcjonalny, w skład którego wchodzi Bydgoszcz i Toruń oraz powiązane z nimi gminy. Z uwagi na to, że rdzeń obszaru składa się z dwóch miast oddziałujących zarówno na siebie, jak i na otaczający obszar, wyznaczono też dwa obszary funkcjonalne dla obu tych miast. W skład Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego weszły: miasto Toruń, wszystkie gminy powiatu toruńskiego, a także gmina Kowalewo Pomorskie z powiatu golubsko-dobrzyńskiego⁸⁾.

Autorzy Strategii Rozwoju Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego w dziedzinie infrastruktury transportowej wyznaczyli wśród celów strategicznych m.in. „Wieloobszarowy rozwój transportu publicznego, w tym – integrację gmin ościennych z systemem transportowym Torunia” oraz „Rewitalizację kolei”. Wśród celów operacyjnych z punktu widzenia powiatu toruńskiego istotne są: „Rozwój sieci połączeń miejskich i podmiejskich”, „Uspójnianie systemu transportu publicznego”, a także „Przywracanie znaczenia kolei jako środka transportu”.

Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie toruńskim

Strategia Rozwoju Powiatu Toruńskiego na lata 2012-2020⁹⁾ wyznaczyła cel strategiczny powiatu jako „rozwój przedsiębiorczości i infrastruktury zapewniający wysoką jakość życia mieszkańców powiatu”. Określono do realizacji cele cząstkowe wśród których znalazły się m.in.: „Przestrzeń powiatu przyjazna mieszkańcom i inwestorom”, „Powiat przyjazny rozwojowi przedsiębiorczości”, a także „Komunikacja spełniająca oczekiwania mieszkańców”.

W ramach wyznaczonego drzewa celów pokazano strukturę powiązań celów i środków ich realizacji. Publicznego transportu zbiorowego dotyczy cel „Przestrzeń powiatu przyjazna mieszkańcom i inwestorom”, a w jego ramach „Infrastruktura zabezpieczająca potrzeby mieszkańców i inwestorów”. Jako środek realizacji wskazano tu funkcjonujący zintegrowany system transportu zbiorowego, drogowego i kolejowego. Ten sam środek powtórzono jako narzędzie realizacji celu „Komunikacja spełniająca potrzeby mieszkańców”.

Harmonogram działań określił, że wymienione wyżej działanie związane ze zintegrowanym systemem transportu zbiorowego, ma zostać zrealizowane w latach 2012-2020 ze środków budżetowych województwa, powiatu i gmin, a także ze środków pomocowych i środków przewoźników kolejowych i zarządców. Jako

⁸⁾ „Strategia Rozwoju Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego”, Deloitte, 2014 r.

⁹⁾ Strategia Rozwoju Powiatu Toruńskiego na lata 2012-2020 przyjęta uchwałą nr XV/87/2012 Rady Powiatu Toruńskiego z dnia 9 lutego 2012 r. i zmieniona uchwałą nr XXXVI/194/2013 Rady Powiatu Toruńskiego z dnia 7 listopada 2013 r.

jednostki odpowiedzialne za jego realizację wskazano wszystkie szczeble samorządu – od zarządu województwa, przez zarząd powiatu, kończąc na wójtach i burmistrzach oraz Prezydencie Torunia. Wśród mierników mających pokazywać stan realizacji strategii nie wskazano jednak żadnego związanego z transportem zbiorowym.

Powiat toruński do tej pory nie organizował transportu publicznego – zadania realizowane przez powiat w zakresie transportu ograniczały się do budowy i modernizacji dróg przez niego zarządzanych oraz do wydania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym.

Zagospodarowanie przestrzenne powiatu toruńskiego

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

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

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

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

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

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

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

Źródło: Transport a zagospodarowanie przestrzenne. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.07.2015 r.

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

Powiat toruński zajmuje powierzchnię 1 230 km² i jest czwartym co do wielkości powiatem województwa kujawsko-pomorskiego – stanowi 6,8% jego powierzchni. Od północy graniczy z powiatem chełmińskim, od wschodu – z powiatami wąbrzeskim, golubsko-dobrzyńskim i lipnowskim, od południa – z powiatami aleksandrowskim i inowrocławskim, a od zachodu – z powiatem bydgoskim. Jest to powiat ziemski z siedzibą władz w Toruniu, które jednak jako miasto na prawach powiatu nie wchodzi w jego skład.

Podział administracyjny
województwa kujawsko-pomorskiego



Rys. . Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: www.kujawsko-pomorskie.eu, dostęp: 31.07.2015 r.

Powiat łączy trzy historyczne regiony Polski: Kujawy, Ziemię Dobrzyńską i Ziemię Chełmińską. Położony jest w większości na prawym brzegu Wisły, za wyjątkiem gminy Wielka Nieszawka, która położona jest lewym brzegu tej rzeki. Powiat leży w trzech makroregionach: centralną część zajmuje Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka, część północną – Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie, a południowe krańce gmin Wielka Nieszawka i Czernikowo leżą na obszarze Pojezierza Wielkopolskiego.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Kujawsko-Pomorskiego, sieć osadniczą w województwie kujawsko-pomorskim tworzy osiem obszarów o różnych uwarunkowaniach. Powiat toruński został zaliczony w większości do trzech obszarów. Rejon doliny Wisły zaliczono do obszaru centralnego,

północną część powiatu (z miastem Chełmża) – do obszaru północno-wschodniego, a południowo-wschodnią część powiatu – do obszaru wschodniego. Niewielkie fragmenty powiatu zaliczono jeszcze do obszarów środkowo-wschodniego i południowo-wschodniego.

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

Obszar północno-wschodni ma charakter wybitnie rolniczy, określany jest jako obszar najwyższej przydatności dla rolnictwa na terenie województwa. Na obszarze wschodnim wskazuje się, że ma on charakter rolniczy z lokalnie zaznaczającą się funkcją turystyczną.

Na rysunku 2 przedstawiono podział powiatu toruńskiego na gminy i sołectwa.



Rys. . Podział administracyjny powiatu toruńskiego

Źródło: www.powiattorunski.pl, dostęp: 31.07.2015 r.

W polityce przestrzennej województwa wyodrębniono cztery strefy, w tym dwie obejmujące powiat toruński. Większa część powiatu – wraz z doliną Wisły – zaliczona została do strefy centralnej – o wysokiej aktywności gospodarczej, a pozostała część powiatu (miasto i gmina Chełmża) – do strefy wschodniej, w której ma przeważać intensywna gospodarka rolna.

W sieci osadniczej wyróżniono w powiecie jeden ośrodek miejski o oddziaływaniu na obszar szerszy niż gmina, ze względu na znaczący potencjał w zakresie szkolnictwa średniego i leczenia szpitalnego, jako uzupełnienie ośrodka powiatowego – jest nim miasto Chełmża.

Układ osadniczy w województwie przedstawiono na rysunku 3.

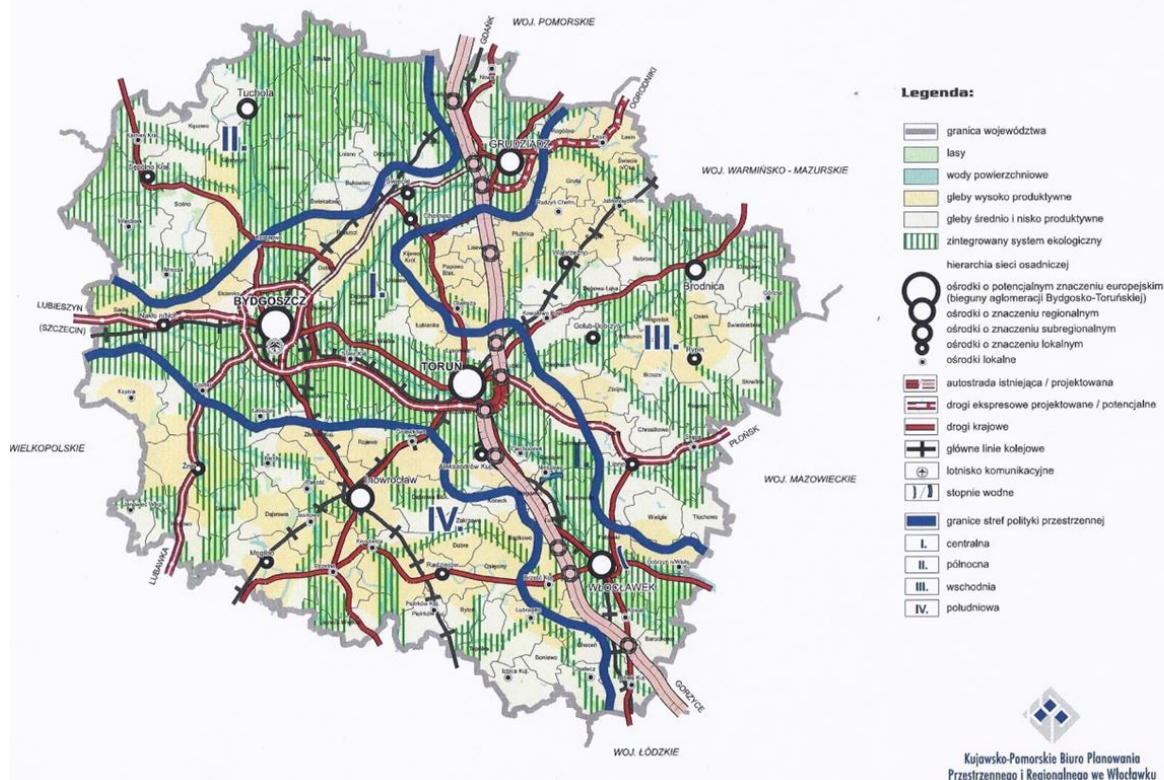


PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

1: 750 000

**Strefy polityki
przestrzennej**

RYŚ. NR 14



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

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

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

W skład powiatu toruńskiego wchodzi dziewięć podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- gmina miejska Chełmża;
- gminy wiejskie: Chełmża, Czernikowo, Lubicz, Łubianka, Łysomice, Obrowo, Wielka Nieszawka i Zławieś Wielka.

Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 102 tys., co oznacza gęstość zaludnienia 83 mieszkańców na km². Jest to gęstość zaludnienia niższa od średniej w województwie (116 mieszkańców/km²). Najmniej zaludnioną gminą jest Wielka Nieszawka (tylko 23 osoby/km²).

Powierzchnie gmin i miast powiatu toruńskiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2. Kolorem czerwonym wyróżniono gminy o najwyższej wartości danego wskaźnika, a kolorem zielonym – o najniższej.

Na terenie powiatu toruńskiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 56%, a lasy zajmują ok. 35% powierzchni.

Powiat toruński, dzięki położeniu w bezpośrednim sąsiedztwie Torunia, charakteryzuje się dobrą dostępnością komunikacyjną do tego ośrodka wojewódzkiego, a także do Bydgoszczy.

Tab. . Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie toruńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia a [km ²]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
-----	-------	---	---------------------------------	---	--------------------------------

Poszczególne gminy posiadają zróżnicowaną strukturę przestrzenną. Zestawienie podstawowych wskaźników charakteryzujących gminy przedstawiono w tabeli 3. Kolorem czerwonym wyróżniono gminy o największym udziale danej powierzchni.

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

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Udział wg kierunków wykorzystania		
			użytki rolne	lasy	tereny zurbanizowane
1.	m. Chełmża	7,84	44,6%	0,1%	40,1%
2.	Chełmża	178,95	89,3%	1,6%	4,3%
3.	Czernikowo	170,14	44,4%	45,9%	2,6%
4.	Lubicz	105,75	66,5%	19,3%	9,6%
5.	Łubianka	84,50	89,5%	5,4%	4,0%
6.	Łysomice	126,94	69,5%	23,0%	5,6%
7.	Obrowo	162,17	52,4%	38,6%	4,5%
8.	Wielka Nieszawka	216,22	7,9%	86,5%	2,2%
9.	Zławieś Wielka	177,91	64,2%	24,3%	4,1%
Razem		1 230,42	56,0%	34,8%	4,5%

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.07.2015 r.

Miasto Chełmża

Chełmża jest jedynym miastem w powiecie toruńskim. Położona jest w jego północnej części, nad Jeziorem Chełmżyńskim. Stanowi samodzielną gminę miejską. Odległość drogowa Chełmży od Torunia wynosi 19 km, a od Bydgoszczy – 48 km.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., miasto Chełmża zajmowało powierzchnię 7 km², a zamieszkiwało je 14 905 osób. Gęstość zaludnienia wyniosła więc 2 129 osób/km² i była wyższa od średniej dla miast podobnej wielkości w Polsce.

Funkcjonujące na terenie miasta instytucje i urzędy, w tym jednostki ochrony zdrowia (szpital) oraz sieć handlu i usług, tworzą lokalne centrum dla okolicznych miejscowości. Chełmża jest ośrodkiem uzupełniającym funkcje powiatowe, z których większość realizowana jest w mieście Toruniu. Miasto leży nad prawie 300-hektarowym Jeziorem Chełmżyńskim, w którego rejonie zlokalizowana jest baza turystyczna.

Na terenie miasta funkcjonuje przemysł, głównie w branży budowlanej i meblarskiej, a także przetwórstwa rolno-spożywczego. Największym zakładem pracy jest Cukrownia Chełmża S.A.

W „Strategii rozwoju miasta Chełmża na lata 2007-2016” nie odniesiono się do transportu publicznego. Wskazano jedynie, że niewłaściwy układ komunikacyjny miasta jest jego słabą stroną, a słabe połączenia komunikacyjne z Bydgoszczą i Grudziądem – stanowią zagrożenie w rozwoju. W ramach celu strategicznego „Przyjazne miasto” określono cel częściowy „Dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna”, a w nim przewidziano jedynie budowę i modernizację dróg oraz parkingów.

Gmina Chełmża

Gmina wiejska Chełmża zajmuje powierzchnię 179 km². Największą część jej powierzchni stanowią użytki rolne – 89,5%, zaś lasy zajmują tylko 1,6% powierzchni. Miasto Chełmża stanowi odrębną gminę miejską. Najwięcej mieszkańców ma miejscowość Grzywna (ponad 11% ogółu mieszkańców gminy), do większych wsi należą także: Kończewice, Pluskowęsy, Browina, Skąpe, Mirakowo, Głuchowo i Januszewo.

Gmina położona jest na wysoczyźnie, z czym wiąże się dobra przydatność rolnicza gruntów oraz duży udział gleb chronionych. Krajobraz gminy jest typowo rolniczy, z niewielkim udziałem terenów zadrzewionych i leśnych. Tereny zalesione znajdują się jedynie w okolicach jezior Grodzieńskiego i Głuchowskiego.

Na terenie gminy znajduje się blisko 30 zespołów pałacowo-parkowych, z czego większość jest dobrze zachowana. Gmina posiada bogate środowisko kulturowe.

Gmina Czernikowo

Gmina stanowi zaplecze ekologiczne uzdrowiska Ciechocinek. Południowo-zachodnia część gminy jest pokryta lasami – znaczna część tego terenu podlega ochronie prawnej ze względu na walory krajobrazowe i przyrodnicze Niziny Ciechocińskiej. W północno-wschodniej części gminy dominuje rolnictwo. Nad jeziorami Steklin i Kijaszkowo rozwija się funkcja rekreacyjna.

Na terenie gminy znajduje się 39 wsi stale zamieszkałych i 41 ogółem, podzielonych na 17 sołectw. Największym z nich jest Osówka (3 314 ha), a najmniejszym Wygoda (107 ha). Najwięcej osób zamieszkuje siedzibę gminy – Czernikowo (3 045 osób), a najmniej – sołectwo Zimny Zdrój (tylko 124 osoby). Do największych wsi, poza Czernikowem, należą: Steklin, Steklinek, Czernikówko i Mazowsze.

Gmina Lubicz

Obszar gminy Lubicz jest zróżnicowany przestrzennie pod względem użytkowania i posiada dość znaczny stopień urbanizacji. W północnej części gminy dominują użytki rolne.

Gminę tworzy 17 sołectw, które obejmują 19 miejscowości. Do największych należą Lubicz Górny (3 485 mieszkańców), Lubicz Dolny, Grębocin i Złotaria. Najmniejszą miejscowością w gminie jest Józefowo (137 mieszkańców). W gminie notuje się znaczny wzrost liczby mieszkańców, co związane jest z efektem suburbanizacji Torunia. Największą koncentracją firm i zakładów produkcyjnych charakteryzuje się fragment sołectwa Lubicz Dolny – Małgorzatowo. Znaczną część obszaru gminy zajmuje obszar chronionego krajobrazu „Dolina Drwący”.

Na terenie gminy funkcjonuje lokalna komunikacja autobusowa – w postaci linii autobusowych łączących między sobą poszczególne miejscowości gminy oraz gminę z Toruniem.

Gmina Łubianka

Gmina położona jest w północno-zachodniej części powiatu toruńskiego. Pod względem administracyjnym jej obszar dzieli się na 12 sołectw, obejmujących 14 wsi. Wieś Łubianka pełni funkcję gminnego ośrodka administracyjno-usługowego.

Teren gminy to przede wszystkim grunty rolne oraz produkcja rolna, prowadzona najczęściej przez rodzinne gospodarstwa rolne. Tylko niecałe 5% powierzchni gminy stanowią lasy. Postępuje przekształcanie gminy w zaplecze sypialne Torunia oraz rozwój zabudowy mieszkalnej i usługowej. W sołectwach: Pigża, Warszawice i Zamek Bierzgłowski nastąpił największy rozwój osadnictwa mieszkaniowego oraz usług i funkcji produkcyjnej.

Gmina Łysomice

Gmina Łysomice położona jest w centralnej części powiatu toruńskiego, na północ od Torunia. Na terenie gminy znajduje się 14 sołectw, obejmujących 23 wsie. Funkcję głównego ośrodka administracyjno-usługowego pełni miejscowość Łysomice, stanowiąca siedzibę gminy. Ośrodkiem wspomagającym i uzupełniającym ośrodek gminny jest wieś Turzno.

Na większości obszaru gminy dominuje rolnictwo (70% powierzchni gminy stanowią użytki rolne) i mieszkalnictwo. Najbardziej zurbanizowane są środkowa i południowo-wschodnia część gminy, na tych obszarach istotna jest również funkcja przemysłowo-usługowa. Na terenie gminy, w Ostaszewie, funkcjonuje podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Urbanizacja gminy postępuje z związku z oddziaływaniem dużego ośrodka miejskiego, jakim jest Toruń, dla którego Łysomice pełnią funkcję zaplecza gospodarczego. Wyraźnie widoczne jest również zjawisko suburbanizacji, czyli przenoszenia się mieszkańców Torunia do miejscowości podmiejskich.

Gmina Obrowo

Gmina położona jest w południowo-wschodniej części powiatu toruńskiego. Użytki rolne zajmują 55% powierzchni gminy, a 37% – lasy. Gmina podzielona jest na 21 sołectw.

Obszar gminy rozdzielony jest na dwie części, których granicę wyznaczają szlaki komunikacyjne w postaci linii kolejowej Toruń – Sierpc i drogi krajowej nr 10. Część północna gminy stanowi obszar rolniczo-przemysłowy, a część południowa to głównie lasy. Podstawową funkcją gospodarczą gminy jest produkcja rolna.

Do największych miejscowości na terenie gminy należą: Głogowo, Obrowo i Brzozówka, natomiast najmniejszymi są: Obory, Kazimierzewo i Smogorzewiec. Gmina podlega wpływom urbanizacyjnym ze strony Torunia.

Gmina Wielka Nieszawka

Położona jest na południowym skraju powiatu toruńskiego – jako jedyna gmina z tego powiatu leży na lewym brzegu Wisły. W strukturze użytkowania gruntów przeważają lasy (blisko 54% powierzchni), a użytki rolne stanowią tylko 7,7%. Ogółem, tereny zielone stanowią 87% powierzchni gminy. Lasy tworzą jeden zwarty kompleks, który stanowi fragment Puszczy Bydgoskiej. Na terenie gminy zlokalizowany jest poligon wojskowy.

Gmina Zławieś Wielka

Gmina położona jest w środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, pomiędzy Toruniem i Bydgoszczą. Obszar gminy rozciąga się na prawym brzegu Wisły. Blisko 25% powierzchni gminy porastają lasy. W skład gminy wchodzi 18 sołectw. Najwięcej osób zamieszkuje sołectwo Górsk – prawie dwukrotnie więcej niż miejscowość Zławieś Wielka, będącą siedzibą gminy. Do większych sołectw należą także: Zławieś Mała, Rozgarty i Siemoń. Najmniejszym sołectwem pod względem ludności są Błotka.

Pod względem użytkowania gmina jest typowo rolnicza. Użytki rolne stanowią 65% powierzchni, w tym aż 25% łąki i pastwiska. Tylko 19% mieszkańców utrzymuje się jednak z pracy w sektorze rolniczym. Obszar gminy wykazuje coraz więcej cech zurbanizowanego obszaru podmiejskiego, wzrasta obszar terenów zabudowanych.

Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez województwo kujawsko-pomorskie prowadzą dwa paneuropejskie korytarze transportowe bazowej sieci TEN-T: Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice) oraz Morze Północne – Bałtyk (odcinek Warszawa – Poznań)¹⁰⁾. W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Toruniem, Łodzią i aglomeracją śląską oraz autostrada A2, łącząca Warszawę z Łodzią i Poznaniem – z odgałęzieniem drogą ekspresową S5 do Gniezna, a w przyszłości do Bydgoszczy i przez Świecie, do autostrady A1. Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w województwie kujawsko-pomorskim linie kolejowe nr 3 i 131 jako sieć bazową oraz nr 201 i 353 – jako sieć kompleksową.

Przez obszar powiatu toruńskiego prowadzą linie kolejowe o znaczeniu państwowym¹¹⁾: dwie zelektryfikowane, pierwszorzędne i dwutorowe linie – nr 353 (Poznań Wschód – Skandawa, odcinek Inowrocław – Toruń Główny – Toruń Wschodni – Jabłonowo Pomorskie) oraz nr 18 (Kutno – Piła Główna, odcinek Włocławek Brzezie – Toruń Główny – Bydgoszcz Wschód), a także dwie nieelektryfikowane i jednotorowe linie – nr 207 – drugorzędna (Toruń Wschodni – Malbork, odcinek Toruń Wschód – Kornatowo) i nr 27 – pierwszorzędna (Nasielsk – Toruń Wschodni, odcinek Lipno – Toruń Wschodni). Na wszystkich czterech wymienionych liniach prowadzony jest ruch pasażerski, jednak z różną intensywnością. Na linii nr 27 na odcinku Toruń – Sierpc uruchamiane są obecnie tylko dwie pary pociągów.

Przez powiat prowadzą również jednotorowe linie kolejowe nr 246 (Toruń Wschodni – Olek, fragment dawnej linii do Chełmna) – znaczenia miejscowego, wykorzystywana tylko w ruchu towarowym oraz nr 209 (Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód) – drugorzędna, nieprzejezdna na odcinku Chełmża – Kowalewo Pomorskie.

¹⁰⁾ Źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, dostęp: 31.07.2015 r.

¹¹⁾ Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 17.04.2013 r., Dz. U. z 2013 r., poz. 569.

Na obszarze powiatu toruńskiego funkcjonują następujące stacje i przystanki kolejowe:

- na linii nr 18 w kierunku Bydgoszczy: Cierpice;
- na linii nr 18 w kierunku Włocławka: Brzoza Toruńska;
- na linii nr 353 w kierunku Inowrocławia: brak;
- na linii nr 353 w kierunku Jabłonowa Pomorskiego: Papowo Toruńskie, Turzno i Kamionki Jezioro;
- na linii nr 207 w kierunku Grudziądza: Łysomice, Ostaszewo Toruńskie, Grzywna, Chełmża i Wrocławki (sama miejscowość leży w powiecie chełmińskim, ale przystanek kolejowy – w toruńskim);
- na linii nr 209 w kierunku Bydgoszczy: Chełmża, Głuchowo i Nawra;
- na linii nr 27 w kierunku Sierpca: Lubicz, Dobrzejewice, Obrowo, Czernikowo i Ograszka.

Łącznie, w ruchu pasażerskim użytkowanych jest 17 stacji i przystanków kolejowych, jednak odjeżdża z nich zróżnicowana liczba pociągów: najwięcej z Chełmży, a najmniej ze stacji i przystanków na linii Toruń – Sierpc.

W powiecie toruńskim znajduje się łącznie 1 076,9 km dróg o nawierzchni twardej, w tym 175,8 km autostrad i dróg krajowych, 153,3 km dróg wojewódzkich, 304,5 km dróg powiatowych i 461,1 km dróg gminnych o nawierzchni twardej¹²⁾, a także 1 327,8 km pozostałych dróg gminnych¹³⁾.

Główną osią układu drogowego powiatu jest autostrada A1, z węzłami:

- Czerniewice (połączenie z drogą ekspresową S-10);
- Toruń Wschód/Lubicz (połączenie z drogą nr 80 i dalej z drogą nr 10);
- Turzno (połączenie z drogą nr 96 i dalej z drogą nr 15).

Oprócz autostrady A1 przez powiat przebiega droga ekspresowa S-10, stanowiąca południową obwodnicę Torunia i na odcinku od Czerniewic do Lubicza przebiegająca wspólnie z autostradą A1. Sieć dróg krajowych obejmuje drogi nr 10, 15, 80, 91 i 96.

Przez powiat toruński przebiegają trasy następujących dróg wojewódzkich:

- 200: stacja kolejowa Cierpice – droga nr 10;
- 249: droga nr 80 – Czarnowo – rz. Wisła – Solec Kujawski – droga nr 10;
- 250: Suchatówka – Służewo;
- 258: droga nr 91 – rz. Wisła – Silno – Osiek – Obrowo;
- 273: droga nr 10 – Cierpice – Mała Nieszawka – droga nr 257;
- 499: droga nr 91 – Ostaszewo – Sławkowo – Mirakowo – droga nr 599;
- 546: Zławieś Wielka – Rzęczkowo – Łubianka;
- 551: Strzyżawa – Dąbrowa Chełmińska – Unisław – Wybcz – Chełmża – Wąbrzeźno;
- 552: Różankowo – Łysomice – Grębocin – Lubicz;
- 553: Toruń – Łubianka – Wybcz;
- 566: stacja kolejowa Czernikowo – droga nr 10;
- 569: Golub-Dobrzyń – Ciechocin – Dobrzejewice;
- 572: stacja kolejowa Lubicz – droga nr 10;
- 582: stacja kolejowa Ostaszewo – droga nr 91;
- 586: stacja kolejowa Brzoza Toruńska – droga nr 91;
- 589: droga nr 91 – Grzywna – Chełmża;
- 597: Rzęczkowo – Cichoradz – Siemoń – Unisław;

¹²⁾ Sytuacja społeczno-gospodarcza Województwa Kujawsko-pomorskiego. Zróżnicowanie wewnętrzne województwa”.

¹³⁾ „Studium Uwarunkowań Rozwoju Przestrzennego Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

- 599: Mirakowo – Grodno;
- 646: Turzno – Brzeźno;
- 649: Pluskowęsy – Mlewo – Sierakowo;
- 654: Silno – Grabowiec – Krusz – Złotoria – Kaszczorek – droga nr 80;
- 657: Złotoria – Lubicz – droga nr 10.

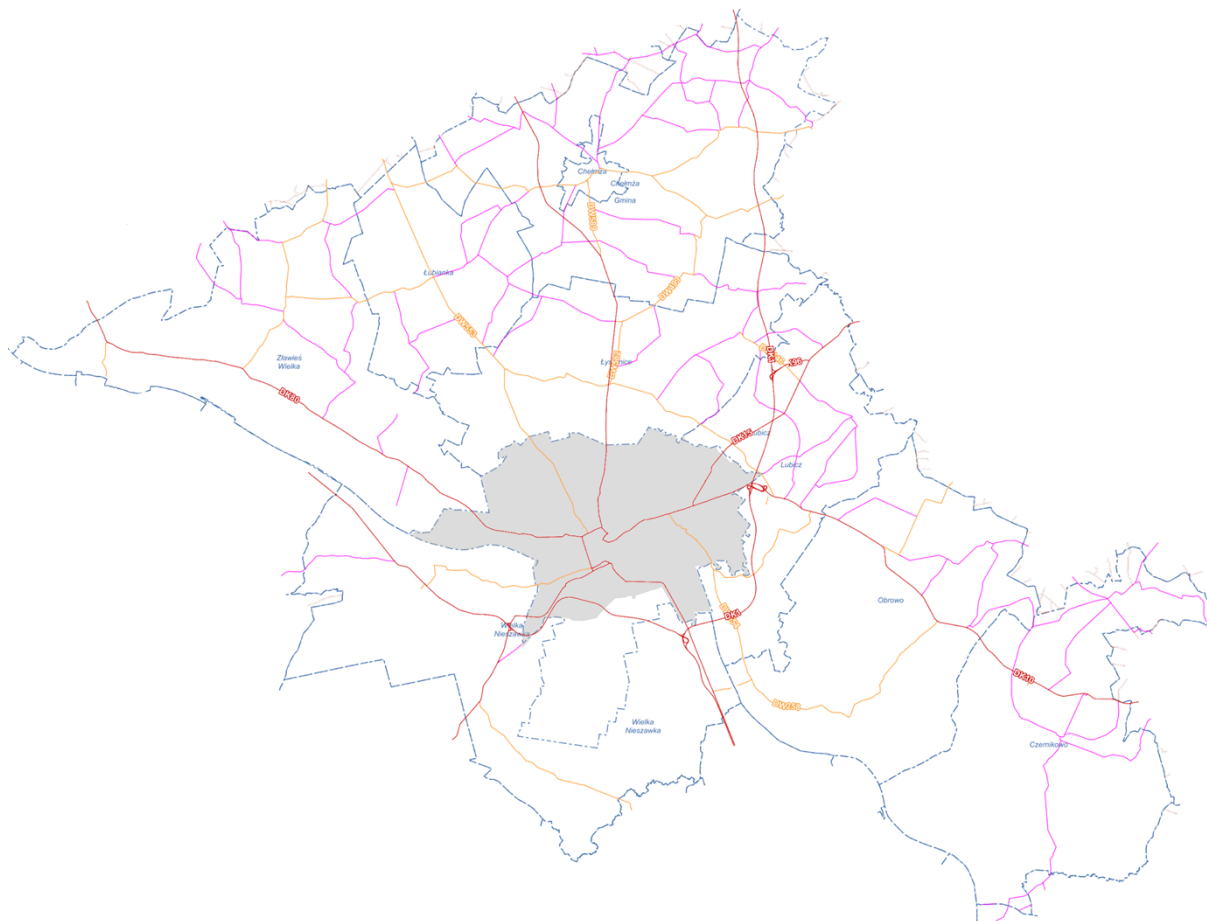
Powiatowy Zarząd Dróg z siedzibą w Toruniu zarządza siecią 302,387 km dróg powiatowych¹⁴⁾:

- 1544C: Dąbrowa Chełmińska – Bolumin – Skłudzewo;
- 1545C: Dąbrowa Chełmińska – Cichoradz;
- 1604C: Brzozowo – Nawra;
- 1615C: Krusin – Staw – Bielczyny;
- 1619C: Lisewo – Dubielno – Chełmża (ul. Trakt);
- 1629C: Trzebcz Szlachecki – Głuchowo;
- 1638C: Drzonówko – Grzegorz – Liznowo;
- 1716C: Płużnica – Bocień – Dźwierzno;
- 2001C: Rzęczkowo – Zarośle Cienkie;
- 2002C: Gierkowo – Skłudzewo – Rzęczkowo;
- 2003C: Siemoń – Łążyn;
- 2004C: Łążyn – Zarośle Cienkie – Smolno;
- 2005C: Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto;
- 2006C: Rozgarty – Górsk;
- 2007C: Ostaszewo – Łysomice;
- 2008C: Gostkowo – Papowo Toruńskie (st. kol.);
- 2009C: Brzeźno – Młyniec – Lubicz Górny;
- 2010C: Turzno – Rogówko – Lubicz Dolny;
- 2011C: Turzno – Papowo Toruńskie;
- 2013C: Bielczyny – Chełmża (ul. Chełm. Przedmieście);
- 2014C: Nawra – Głuchowo;
- 2015C: Siemoń – Wybcz;
- 2016C: Łubianka – Kończewice;
- 2017C: Biskupice – Wymysłowo – Warszawice;
- 2018C: Biskupice – Brąchnowo;
- 2019C: Chełmża – Brąchnowo – Pigża (ul. Wyszyńskiego);
- 2020C: Brąchnowo – Kowróż;
- 2021C: Świerczynki – Ostaszewo;
- 2022C: Dziemiony – Zelgno;
- 2023C: Chełmża – Świętosław – Węgorzyn;
- 2024C: Drzonowo – Bocień;

¹⁴⁾ Wykaz dróg powiatu toruńskiego [<http://www.bip.powiattorunski.pl/2670,wykaz-drog-powiatu-torunskiego.html>, dostęp: 13.07.2015].

- 2025C: Mała Grzywna – Mirakowo;
- 2026C: Browina – Grzywna – Sławkowo;
- 2027C: Morczyny – Kamionki Małe;
- 2028C: Zakrzewko – Tylice;
- 2029C: Kamionki Małe – Turzno;
- 2030C: Turzno – Gronowo;
- 2031C: Zelgno Bezdół – Zelgno;
- 2032C: Bierzgłowo – Zamek Bierzgowski;
- 2033C: Cierpice – Rojewo – Inowrocław;
- 2034C: Chorągiewka – Glinki – Toruń;
- 2035C: Młyniec I – Jedwabno – Toruń;
- 2036C: Krobia – Mierzynek – Młyniec II;
- 2037C: Dobrzejewice – Świątosław – Mazowsze;
- 2038C: Łążyn – Kawęczyn;
- 2039C: Zębowo – Zębówiec;
- 2040C: Zębówiec – Skrzypkowo – Krzykomy;
- 2041C: Brzozówka – Szembekowo – Łążynek;
- 2042C: Kijaszkowo – Dąbrówka;
- 2043C: Mazowsze – Steklinek – Wygoda;
- 2044C: Czernikowo – Bobrowniki – Włocławek;
- 2045C: Steklin – Osówka;
- 2046C: Walentowo – Osówka;
- 2047C: Wola – Osówka;
- 2048C: Mazowsze – Trutowo – Wola;
- 2049C: Nieszawa – Brzeźno;
- 2132C: Sitno – Działyń – Mazowsze – Czernikowo.

Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w powiecie toruńskim przedstawiono na rysunku 5.



**Rys. . Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich
i powiatowych w powiecie toruńskim**

Źródło: Infostrada Kujaw i Pomorza, dostęp: 31.07 2015 r.

Drogi powiatowe w zdecydowanej większości nie spełniają wymaganych parametrów technicznych. Szerokość jezdni waha się od 3,2 m do 6,0 m, a pobocza mają szerokość od 0,5 do 1,5 m. Stan techniczny dróg jest bardzo zróżnicowany. Kategorię dróg powiatowych posiadają także niektóre drogi o nawierzchni gruntowej¹⁵⁾

W granicach administracyjnych powiatu toruńskiego znajduje się 413 przystanków autobusowych. Gminy powiatu toruńskiego, powiat toruński oraz samorząd województwa kujawsko-pomorskiego określiły zasady korzystania z przystanków, które znajdują się w ich zarządzaniu. Największą liczbą – 200 przystanków zarządzanych w powiecie – dysponuje samorząd powiatowy. Przy drogach wojewódzkich znajdują się 103 przystanki, a 42 przystanki zlokalizowane są przy drogach krajowych. Oprócz tego funkcjonuje 68 przystanków przy drogach gminnych.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zatoki oraz często – przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania.

Na obszarze powiatu nie ma żadnego dworca autobusowego. Najbliższy dworzec znajduje się w Toruniu przy ul. Dąbrowskiego 8 (dawniej był to dworzec PKS, obecnie należy do przewoźnika – Arriva).

W Chełmży została wyznaczona strefa płatnego parkowania¹⁶⁾, obejmująca wybrane ulice w centrum miasta: Sikorskiego (na odcinku od ul. Mickiewicza do Rynku), Paderewskiego (na odcinku od ul. Sikorskiego do ul. Mickiewicza), Sądową (na odcinku od ul. Sikorskiego do ul. Kopernika), Strzelecką (na odcinku od ul. Sikorskiego do ul. Kopernika), Kopernika, Rynek, Rynek Garncarski i Rynek Bednarski. Obszar ten obejmuje centralną, historyczną część miasta w otoczeniu Rynku. Pierwsza godzina postoju kosztuje 1,20 zł. Opłaty za parkowanie są pobierane w dni robocze w godzinach 10⁰⁰ -18⁰⁰ (z wyjątkiem wtorków i piątków przy ulicach

¹⁵⁾ Program poprawy bezpieczeństwa na drogach w powiecie toruńskim na lata 2016-2023.

¹⁶⁾ uchwała nr XX/143/12 Rady Miejskiej Chełmży z dnia 8 listopada 2012 r.

Sikorskiego i Paderewskiego, kiedy opłaty pobierane są już od godz. 8⁰⁰), a w soboty – w godzinach 9⁰⁰ -15⁰⁰.
Pobór opłat następuje poprzez inkasentów.

Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiat toruński zamieszkały był przez około 102 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatu toruńskiego w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 4.

Tab. . Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu toruńskiego w latach 2009-2014 – dane GUS

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
miasto Chelmża	15 186	15 267	15 189	15 066	14 967	14 905	98,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,0	-0,3	-0,1	-2,4	-1,9	-0,9	
– saldo migracji na pobyt stały	-28	-79	-77	-80	-59	-47	
Chelmża	9 475	9 627	9 674	9 738	9 682	9 795	103,4
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,0	-1,8	2,8	0,5	0,0	0,2	
– saldo migracji na pobyt stały	25	27	20	56	-6	91	
Czernikowo	8 576	8 867	8 894	8 912	8 952	8 984	104,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,3	6,7	2,7	3,8	3,8	2,7	
– saldo migracji na pobyt stały	10	8	3	-12	11	-7	
Lubicz	18 451	18 424	18 656	18 940	19 069	19 150	103,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,4	5,1	5,3	5,7	3,2	2,9	
– saldo migracji na pobyt stały	212	108	134	141	141	57	
Łubianka	6 048	6 287	6 385	6 496	6 610	6 690	110,6
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,5	5,3	2,7	0,3	5,6	1,8	
– saldo migracji na pobyt stały	90	107	81	116	69	79	
Łysomice	8 984	9 045	9 223	9 272	9 418	9 521	106,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,3	3,6	4,0	1,9	1,6	4,0	
– saldo migracji na pobyt stały	131	86	141	50	140	69	
Obrowo	11 879	12 644	13 197	13 672	14 205	14 858	125,1

w tym: – przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,1	6,1	7,0	6,3	7,1	6,3	
– saldo migracji na pobyt stały	499	550	463	436	470	576	
Wielka Nieszawka	4 458	4 619	4 722	4 813	4 897	4 954	111,1
w tym: – przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,2	4,2	2,6	0,8	0,6	4,1	
– saldo migracji na pobyt stały	132	113	91	79	79	39	
Zławieś Wielka	12 130	12 567	12 758	12 982	13 172	13 310	109,7
w tym: – przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,3	5,0	4,0	3,7	3,7	4,2	
– saldo migracji na pobyt stały	177	188	140	174	143	80	
Razem powiat toruński	95 187	97 347	98 698	99 891	100 972	102 167	107,3
w tym: – przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,4	3,6	3,6	2,7	2,7	2,8	
– saldo migracji na pobyt stały	1248	1108	996	960	988	937	-

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują znaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano dla gminy Obrowo. Najgorsze tendencje demograficzne występują w mieście Chełmża, w którym występuje zarówno ujemna średnia stopa przyrostu naturalnego, jak i ujemne saldo migracji. Dla porównania – w mieście Toruniu dynamika zmian liczby mieszkańców w latach 2014:2009 wyniosła 98,8, a przyrost naturalny w 2014 r. – 0,0. Saldo migracji osiągnęło wartość -421. Spadająca liczba mieszkańców miast i rosnąca w gminach wiejskich, wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

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

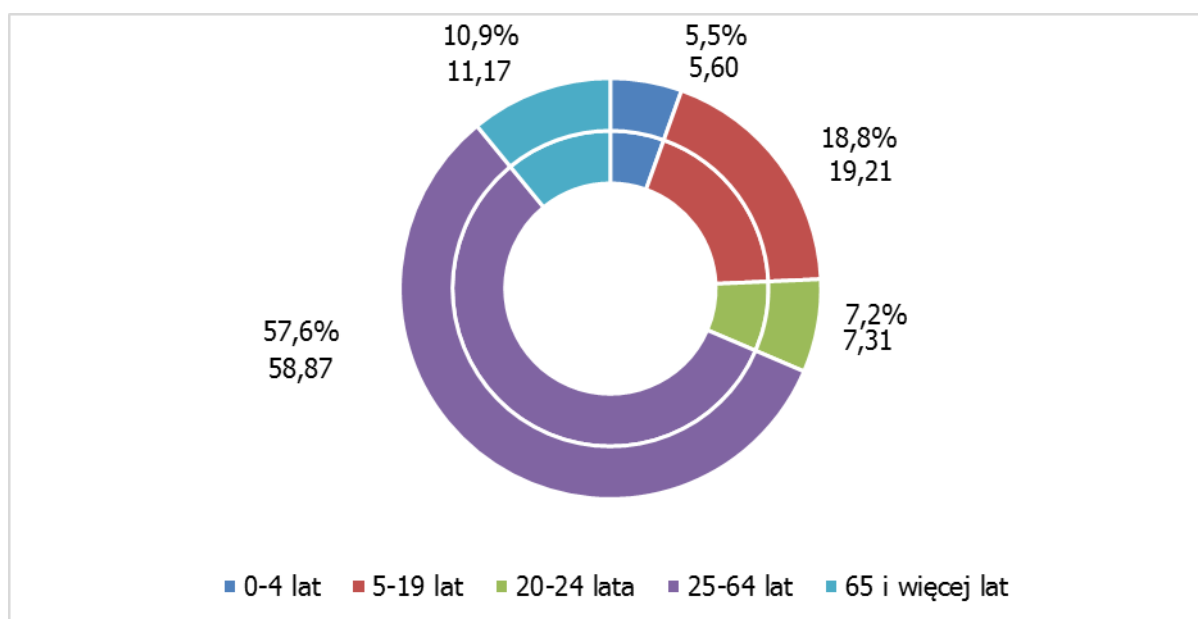
Tab. . Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2012-2014

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2012 [%]
	2012	2014	
miasto Chełmża			
– przedprodukcyjnym	2 913	2 777	95,3
– produkcyjnym	9 776	9 605	98,3
– poprodukcyjnym	2 377	2 523	106,1
Pozostałe gminy wiejskie objęte planem			
– przedprodukcyjnym	19 403	19 418	100,1
– produkcyjnym	54 837	56 130	102,4
– poprodukcyjnym	10 585	11 714	110,7
Razem powiat toruński			
– przedprodukcyjnym	22 316	22 195	99,5
– produkcyjnym	64 613	65 735	101,7
– poprodukcyjnym	12 962	14 237	109,8

Źródło: dane GUS.

W powiecie toruńskim w latach 2012-2014 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 0,5%), natomiast zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 1,7%), a szczególnie – w wieku poprodukcyjnym (o 9,8%). Podobna tendencja spadku liczby mieszkańców młodych i wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzrasta się więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu toruńskiego, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., ponad 40% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



**Rys. . Struktura wiekowa mieszkańców powiatu toruńskiego
[% i tys. osób] – stan na 31 grudnia 2014 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

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

Liczba ludności powiatu toruńskiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie rosła i w 2025 r. wyniesie 114 703 osoby. Jednocześnie zmieni się struktura ludności miasta i gmin objętych planem. Liczba osób uczących się zmaleje w mieście (o prawie 12%), za to wzrośnie na terenach wiejskich (o blisko 11%). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w mieście o ponad 8%, a w gminach wiejskich wzrośnie o ponad 11%, skutkując w całym powiecie wzrostem o 8,5%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie, aż o 65,8%.

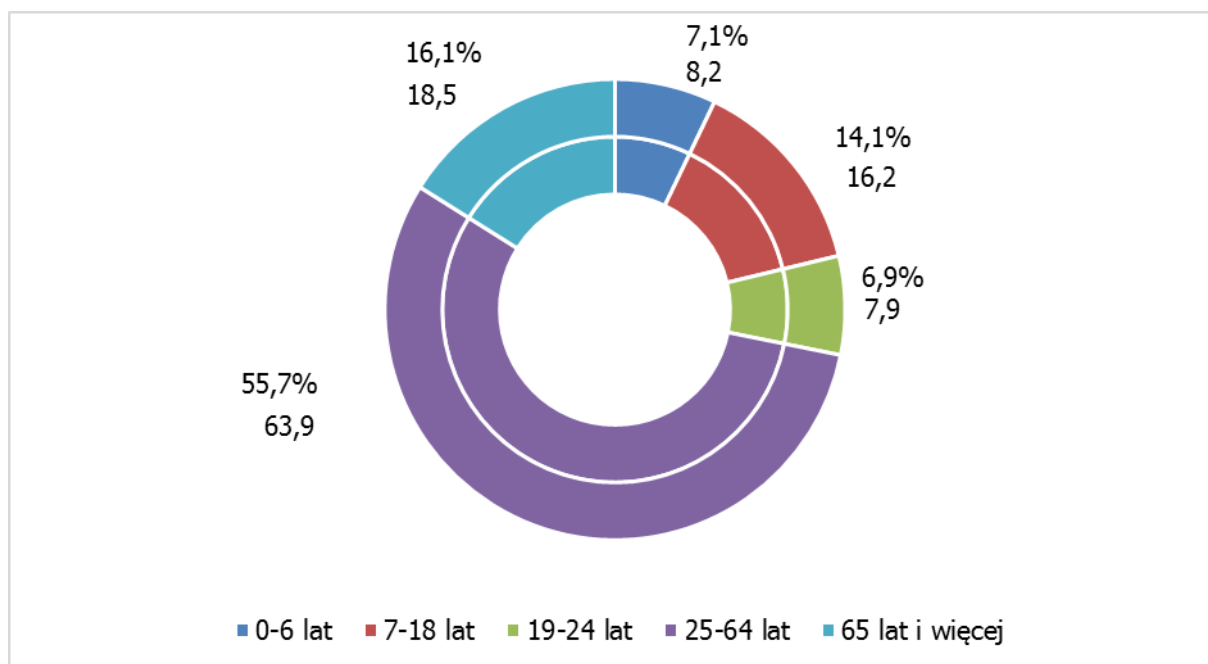
Tab. . Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat toruński

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w mieście					
0-6	1 057	906	852	85,7	80,6
7-18	1 892	1 788	1 670	94,5	88,3
19-24	1 196	970	855	81,1	71,5
25-64	8 782	8 580	8 059	97,7	91,8
65+	2 009	2 565	3 105	127,7	154,6

Razem	14 936	14 809	14 541	99,1	97,4
Ludność wiejska					
0-6	7 483	7 201	7 316	96,2	97,8
7-18	13 097	14 282	14 530	109,0	110,9
19-24	7 450	6 662	7 087	89,4	95,1
25-64	50 156	54 080	55 883	107,8	111,4
65+	9 120	12 300	15 346	134,9	168,3
Razem	87 306	94 525	100 162	108,3	114,7
Ludność ogółem					
0-6	8 540	8 107	8 168	94,9	95,6
7-18	14 989	16 070	16 200	107,2	108,1
19-24	8 646	7 632	7 942	88,3	91,9
25-64	58 938	62 660	63 942	106,3	108,5
65+	11 129	14 865	18 451	133,6	165,8
Razem	102 242	109 334	114 703	106,9	112,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

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



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. W 2013 r. w powiecie toruńskim, wg Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, zarejestrowanych było 50,6 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 495 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Na koniec 2014 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wyniosła już 52 656¹⁷⁾. Wartość wskaźnika motoryzacji osiągnęła więc 515 samochodów na 1000 mieszkańców. Prognoza zakłada wzrost tych wartości, nawet do 14% w perspektywie roku 2035¹⁸⁾.

¹⁷⁾ dane Starostwa Powiatowego w Toruniu.

¹⁸⁾ Studium Wykonalności dla projektu pn.: „Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu w ramach BiT-City”.

Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2013/2014 w powiecie toruńskim działało łącznie ponad 140 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 11 tys. uczniów i 3,4 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 7. W powiecie toruńskim nie występują szkoły wyższe, dużymi ośrodkami akademickimi są natomiast w Toruń i Bydgoszcz.

Tab. . Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 31 grudnia 2013 r.

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	mia sto Che łmż a	Che łmż a	Cze rnik owo	Lub icz	Lub iank a	Łys omi ce	Obr owo	Wie lka Nies zaw ka	Zła wieś Wie lka	Raze m
Przedszkola	2	1	1	5	1	1	6	1	1	19
Oddziały przedszkolne	3	5	8	9	8	5	7	2	9	56
Razem przedszkolaków	408	255	276	813	194	306	586	153	402	3 393
Szkoła podstawowa - liczba jednostek	4	5	5	6	4	4	6	2	6	42
- liczba uczniów	876	621	689	1430	486	579	949	291	850	6 771
Gimnazjum - liczba jednostek	2	2	1	2	2	2	2	1	3	17
- liczba uczniów	411	376	384	534	220	259	431	106	396	3 117
Liceum, technikum - liczba jednostek	2			2						4
- liczba uczniów	404			350						754
Szkoła zasadnicza zawodowa - liczba jednostek	1			1						2
- liczba uczniów	120			109						229
Szkoła policealna - liczba jednostek	1			1						2
- liczba uczniów	60			60						120
Razem uczniów	1871	997	1073	2483	706	838	1380	397	1246	10 991

Źródło: Wojewódzki Urząd Statystyczny w Bydgoszczy.

Stopa bezrobocia dla powiatu toruńskiego, wg stanu na 31 grudnia 2013 r., wynosiła 21,3% – przy 18,2% w województwie kujawsko-pomorskim, była więc wyraźnie wyższa od przeciętnej. Wśród bezrobotnych, tylko 813 osób posiadało prawo do zasiłku, ale aż 3 374 osoby (46%) uznane zostały za długotrwale bezrobotne (powyżej 12 miesięcy), a co trzeci bezrobotny nie posiadał kwalifikacji zawodowych.

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

Tab. . Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie toruńskim – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo kujawsko-pomorskie	439 528	150145	18,2	3322,09
Powiat toruński	14 031	7345	21,3	2911,23
miasto Chełmża	2 188		-	-
Chełmża	579		-	-
Czernikowo	614		-	-
Lubicz	3 378		-	-
Łubianka	636		-	-
Łysomice	3 034		-	-
Obrowo	1 061		-	-
Wielka Nieszawka	1 176		-	-
Zławieś Wielka	1 365		-	-

Źródło: Wojewódzki Urząd Statystyczny w Bydgoszczy.

Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (81% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 97%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywała gmina Lubicz.

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

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

Tab. . Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie toruńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
miasto Chełmża	1163	90	1073	862	52	159
Chełmża	614	11	603	497	33	73
Czernikowo	640	16	624	540	16	68
Lubicz	2025	28	1996	1662	154	180
Łubianka	548	16	532	436	21	75
Łysomice	1007	16	991	802	110	79
Obrowo	1422	24	1398	1230	49	119
Wielka Nieszawka	571	11	560	444	58	58
Zławieś Wielka	1307	22	1285	1046	109	130
Ogółem	9297	234	9062	7519	602	941

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – ponad 71% oraz przemysłu i budownictwa – niemal 26%. W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. . Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie toruńskim wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Transport, handel i usługi
miasto Chełmża	8	249	906
Chełmża	55	178	381
Czernikowo	28	209	403
Lubicz	31	530	1464
Łubianka	36	176	336
Łysomice	29	254	724
Obrowo	45	329	1048
Wielka Nieszawka	26	168	377
Zławieś Wielka	57	286	964
Ogółem	315	2 379	6 603

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., około 96% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,6% całkowitej liczby firm.

Na terenie powiatu dominujące znaczenie ma rolnictwo i oparty na nim przemysł przetwórczy, w tym Cukrownia Chełmża – jeden z największych tego typu zakładów w Europie. Funkcjonują również zakłady z branży mięsnej, zbożowo-młynarskiej, mleczarskiej i przetwórstwa owocowo-warzywnego. Na terenie gminy Łysomice, w miejscowości Ostaszewo, zlokalizowana jest podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej o nazwie Crystal Park. Jest to obszar aktywności gospodarczej związanej z przemysłem elektronicznym. Powstają w nim moduły ciekłokrystaliczne do monitorów LCD. Całkowita powierzchnia strefy wynosi 177,61 ha. Największym zakładem na terenie strefy jest UMC Poland – producent marki Sharp.

Tab. . Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie toruńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
miasto Chełmża	1 163	1 107	48	7	1
Chełmża	614	588	24	2	0
Czernikowo	640	617	19	4	0
Lubicz	2 025	1 938	70	17	0
Łubianka	548	528	18	2	0
Łysomice	1 007	965	31	7	4
Obrowo	1 422	1 391	26	5	0
Wielka Nieszawka	571	540	27	4	0
Zławieś Wielka	1 307	1 266	35	6	0
Ogółem	9 297	8 940	298	54	5

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Ochrona środowiska naturalnego Ochrona przyrody

			Zławieś Wielka	
4	PLH040044	Leniec w Chorągiewce	Wielka Nieszawka	12
5	PLH040012	Nieszawska Dolina Wisły	Wielka Nieszawka, Lubicz, Obrowo, Czernikowo	3 892
6	PLH040003	Solecka Dolina Wisły	Zławieś Wielka	7 030
7	PLH040039	Włocławska Dolina Wisły	Czernikowo	4 764
8	PLH040041	Wydmy Kotliny Toruńskiej	Wielka Nieszawka	5 290

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 31.07.2015 r.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. W województwie wyróżnia się cztery strefy, w ramach których prowadzona jest ocena stanu środowiska. Powiat toruński zalicza się w województwie do strefy kujawsko-pomorskiej (pozostałe obejmują aglomerację bydgoską, miasto Toruń i miasto Włocławek).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy kujawsko-pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM10 i bezo(α)pirenu – strefę zaliczono do klasy C. Klasyfikacja pod kątem ochrony roślin okazała się korzystna – przyznano klasę A. Natomiast poziomy zanieczyszczeń powietrza dla celu długoterminowego przekroczone zostały dla ozonu w przypadku ochrony zdrowia i ochrony roślin (klasa D2)¹⁹⁾.

Monitoring jakości wód rzek w 2012 r. wykazał, że stan wód rzeki Drwęcy na obszarze powiatu toruńskiego został zakwalifikowany pod względem stanu i potencjału ekologicznego jako dobry (Młyniec) i umiarkowany (Złotoria), a ocena bakteriologiczna – jako niezadowalająca. Dla kanału Zielona Struga przy ujściu do Wisły w Wielkiej Nieszawce potencjał ekologiczny oceniono jako umiarkowany, a dla kanału Nieszawskiego przy ujściu do Zielonej Strugi – jako słaby.

Stan wód jeziora Chełmżyńskiego pod względem ekologicznym, oceniono jako umiarkowany, a stanu chemicznego nie badano. Dla jeziora Steklin ocena stanu ekologicznego była słaba, a stanu chemicznego – dobra. Stan wód podziemnych w powiecie toruńskim oceniony został przez WIOŚ jako dobry (III klasa).

W 2014 r. wykonano monitoring hałasu komunikacyjnego w Chełmży wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 551. Wyniki pomiarów wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku na wszystkich monitorowanych stanowiskach.

Na podstawie map akustycznych wykonanych na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy w 2014 r. wskazano, że największe zagrożenie hałasem pochodzącym z ruchu drogowego dla okolicznych mieszkańców występuje na odcinku Łysomice – Lubicz. Największa liczba osób (8 599) i lokali (1 903) narażona jest na hałas w zakresie 55-75 dB w porze dziennej.

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

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

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

¹⁹⁾ Informacja o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2014 r., WIOŚ w Bydgoszczy.

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

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

Źródła ruchu

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

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

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

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

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

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

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

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

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w powiecie toruńskim realizowany jest autostradą A1, drogą ekspresową S-10, drogami krajowymi nr 10, 15, 80 i 91 oraz drogami wojewódzkimi. Ruch tranzytowy odbywa się także liniami kolejowymi.

Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągach komunikacyjnych: Bydgoszcz – Toruń, Toruń – Grudziądz, Toruń – Włocławek i w relacjach dalszych, m.in. do Gdańska.

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

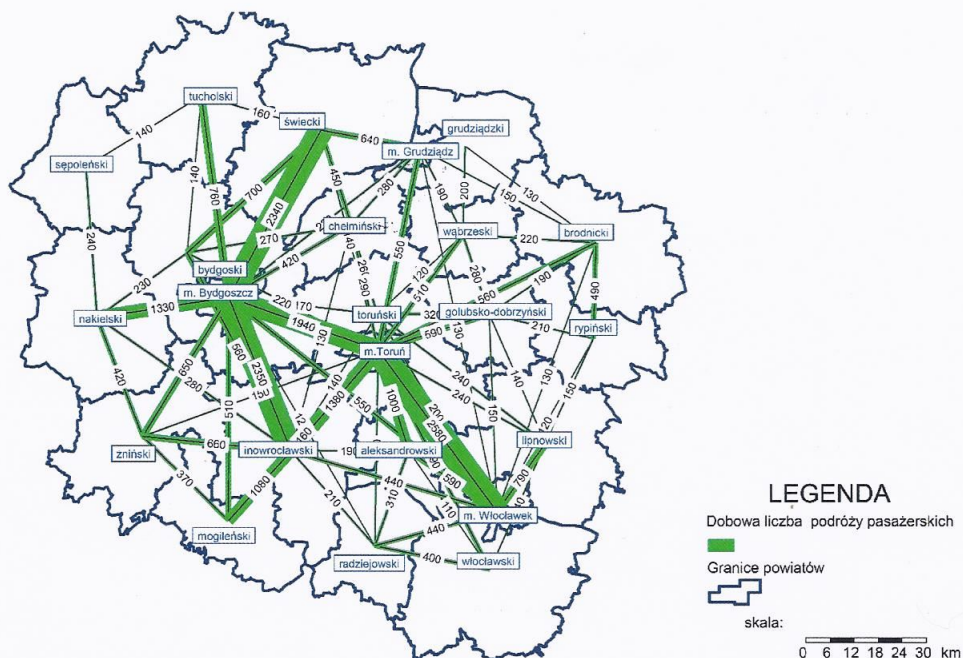
Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w dwóch kierunkach – do Chełmży oraz do Torunia. W mniejszym stopniu podróże odbywane są do pobliskich ośrodków miejskich, takich jak: Bydgoszcz, Chełmno, Wąbrzeźno, Golub-Dobrzyń, Lipno, Włocławek, Aleksandrów Kujawski czy Inowrocław. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc nauki oraz pracy.

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

Największym zakładem przemysłowym w powiecie jest Cukrownia Chełmża – wraz ze spółkami towarzyszącymi. Najnowszą inwestycją na terenie powiatu jest „Crystal Park” – kompleks fabryk koncernu Sharp i jego kooperantów, gdzie zatrudnionych jest ok. 10 000 osób. Oprócz tego w powiecie obecne są zakłady z branż: mięsnej, zbożowo-młynarskiej, mleczarskiej czy przetwórstwa owocowo-warzywnego, a także firmy spedycyjne, tekstylne, czy produkcji drzewnej.



zamieszczonych na rys. 3.2 wynika, że największe potrzeby w transporcie publicznym występują pomiędzy powiatami, których stolice charakteryzują się dużym potencjałem ruchotwórczym, wynikającym z liczby mieszkańców oraz pełnionych funkcji gospodarczych, oświatowych, kulturalnych itp. Największa liczba podróży wynosząca ok. 1,7 tys. w dobie występuje pomiędzy powiatami bydgoskim a toruńskim, bydgoskim a inowrocławskim oraz bydgoskim a nakielskim. Świadczy to o stosunkowo dużych związkach pomiędzy wyszczególnionymi powyżej powiatami. Podobne związki występują pomiędzy powiatem chełmińskim a świeckim (liczba podróży ok. 1,5 tys. w dobie) oraz pomiędzy powiatami włocławskim, toruńskim i aleksandrowskim (liczba podróży w dobie od ok. 800 do ponad 1 000). Natomiast pomiędzy powiatami, które nie charakteryzują się dużymi potencjałami ruchotwórczymi bez względu na odległość pomiędzy nimi liczba podróży wynosi od kilkudziesięciu do kilkuset w dobie. Przykładem może być liczba podróży pomiędzy powiatem sępoleńskim a tucholskim czy grudziądzkim a włocławskim.



Rys. 3.2. Więźba potrzeb transportowych realizowanych publicznym transportem zbiorowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013 [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

Mapy dobowych potoków pasażerskich w publicznym transporcie kolejowym i autobusowym dla stanu obecnego przedstawiono w zał. nr 3 i 4.

Od przemian politycznych w kraju w 1989 roku mamy do czynienia ze znaczącym spadkiem potrzeb na pasażerskie przewozy kolejowe i autobusowe. Liczba osób korzystająca z przewozów autobusowych w ostatnich dwudziestu latach zmniejszyła się prawie czterokrotnie, a korzystających z przewozów kolejowych – trzykrotnie. Przy czym w przypadku

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

Wśród ważniejszych obiektów i urzędów, stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym, większość zlokalizowana jest poza powiatem – w mieście Toruniu.

Spośród tych, które znajdują się bezpośrednio na terenie powiatu należy wymienić:

- Szpital Powiatowy Sp. z o.o. w Chełmży, ul. Szewska 23;
- Powiatowy Urząd Pracy Ośrodek Zamiejscowy w Chełmży, ul. św. Jana 18;
- Powiatowy Urząd Pracy Punkt Obsługi Bezrobotnych w Czernikowie, ul. Słowackiego 14;
- Zespół Szkół, Centrum Kształcenia Ustawicznego w Gronowie, Gronowo 128;
- Zespół Szkół w Chełmży, ul. Hallera 23;
- Zespół Szkół Specjalnych w Chełmży, ul. Wyszyńskiego 7;
- Szkoła Muzyczna I stopnia w Chełmży, ul. Hallera 25 (z filiami w Lubiczu, ul. Piaskowa 23 i w Czernikowie, ul. Gimnazjalna 1);
- Domy Pomocy Społecznej w Browinie, Dobrzejewicach, Pigży i Wielkiej Nieszawce;
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Chełmży, ul. św. Jana 18 (z filią w Dobrzejewicach);
- Środowiskowy Dom Samopomocy w Chełmży, ul. Hallera 25.

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

Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”²⁰⁾;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”²¹⁾, zwany dalej planem wojewódzkim.

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

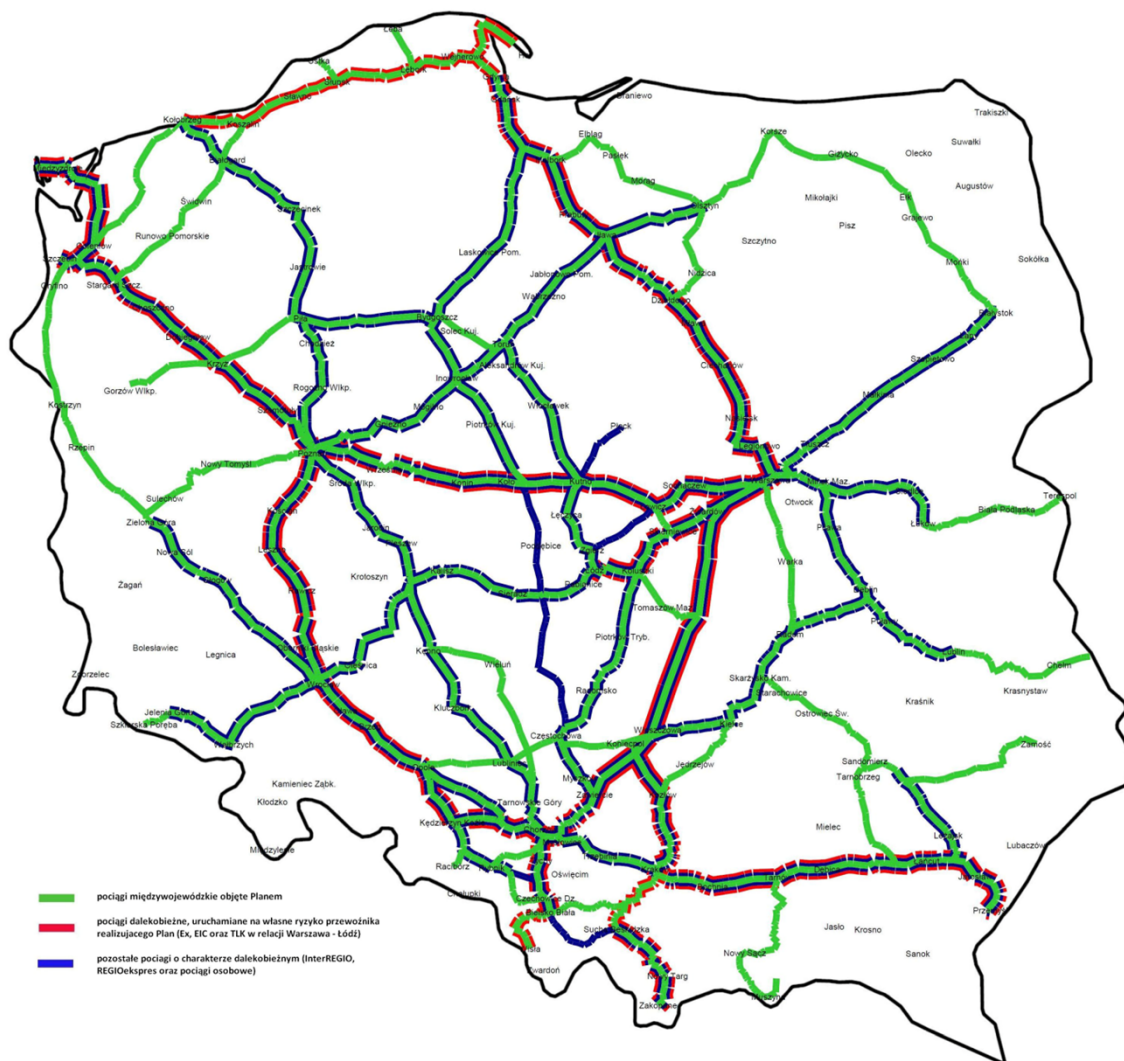
W planie krajowym ujęto połączenia kolejowe prowadzące przez obszar powiatu (por. rys. 10): Toruń – Bydgoszcz, Toruń – Wąbrzeźno – Iława, Toruń – Inowrocław i Toruń – Włocławek, a także połączenie Toruń – Grudziądz jako uzupełniające, tworzące sieć skomunikowań. Żadna stacja na terenie powiatu nie została uznana za punkt handlowy, który byłby objęty skomunikowaniami. Najbliższa taka stacja to Toruń Główny.

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

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

²⁰⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

²¹⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Kujawsko-pomorskiego, Uchwałą nr LIII/818/14 z dn. 29.09.2014 r.



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

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

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

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich – poprzez system skomunikowań.

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

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

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

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

Zaplanowano:

a) 22 linie kolejowe, w tym:

- 3 strategiczne;
- 12 podstawowych;
- 7 uzupełniających;

b) 45 linii autobusowych:

- 22 podstawowe;
- 23 uzupełniające.

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

W powiecie toruńskim zaplanowano 8 linii w połączeniach kolejowych i 8 linii w połączeniach autobusowych. Jako strategiczne linie kolejowe zaplanowano linię nr 1 – w relacji Bydgoszcz Główna – Toruń Wschód przez Cierpice, z zalecaną liczbą 38 kursów na dobę oraz linię nr 3 – w relacji Toruń Główny – granica województwa (Ostrowy), z zalecaną liczbą 16 kursów na dobę.

Za podstawowe trasy kolejowe uznano linie:

- nr 12 Bydgoszcz Główna – Jabłonowo Pomorskie przez Cierpice i Turzno (zalecana liczba kursów: 4 na dobę);
- nr 16 Toruń Główny – Grudziądz przez Łysomice, Ostaszewo, Chełmżę (18 kursów na dobę);
- nr 17 Toruń Główny – granica województwa (Biskupiec Toruński) przez Papowo Toruńskie, Turzno, Kamionki Jezioro (10 kursów na dobę);
- nr 18 Toruń Główny – Inowrocław – granica województwa (Wydartowo) (18 kursów na dobę);
- nr 19 Toruń Wschód – Włocławek przez Brzozę Toruńską (16 kursów na dobę);
- nr 20 Bydgoszcz Główna – granica województwa (Biskupiec Toruński) przez Cierpice (8 kursów na dobę).

Wskazano także jako linie uzupełniające: linię nr 51 Bydgoszcz Główna – Chełmża przez Nawrę i Głuchowo (12 kursów na dobę) i linię nr 56 Toruń Główny – granica województwa (Skępe/Sierpc) przez Lubicz i Czernikowo (z zalecaną liczbą kursów 10 na dobę).

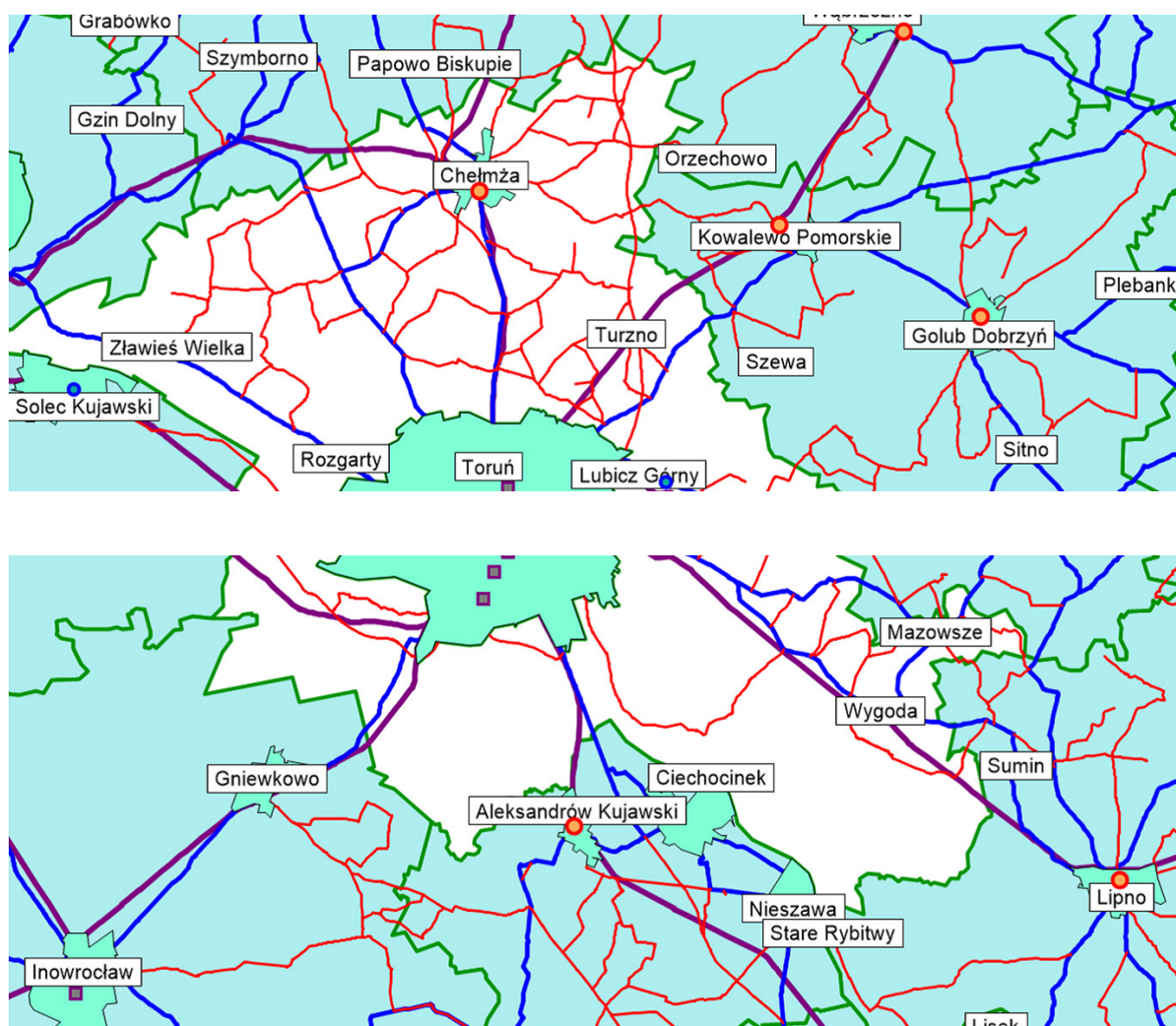
Wśród podstawowych linii autobusowych obejmujących powiat toruński zaplanowano linie (w nawiasie podano zalecaną liczbę kursów na dobę):

- nr 105 Bydgoszcz – Toruń przez Zławieś Wielką (36);
- nr 111 Toruń – Radziejów (22);
- nr 112 Toruń – Brodnica przez Gronowo (22);
- nr 113 Toruń – Golub-Dobrzyń przez Grębocin – w wariantcie A – lub przez Lubicz Górny – w wariantcie B i C (38);
- nr 114 Toruń – Inowrocław (44);

- nr 115 Toruń – Dobrzyń n/Wisłą przez Lubicz Górny i Obrowo (28);
- nr 116 Toruń – Rypin przez Gronowo (16);
- nr 117 Toruń – Świecie przez Łysomice i Chełmżę w wariantcie A lub przez Łubiankę w wariantcie B (26).

Jako linie uzupełniające zaplanowano: linię nr 201 Bydgoszcz – Chełmża przez Łubiankę (10 kursów na dobę) i linię nr 215 Toruń – Ciechocinek przez Brzozę (34 kursy na dobę).

Na rysunku 11 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze powiatu toruńskiego. Kolorem fioletowym zaznaczono trasy linii kolejowych, niebieskim – trasy linii autobusowych, a czerwonym – możliwe korytarze powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich, zapewniające skomunikowanie z przewozami wojewódzkimi. Ze względu na położenie siedziby powiatu toruńskiego poza obszarem powiatu (w mieście wojewódzkim), nie określono czas dojazdu z terenu powiatu do Torunia.



**Rys. . Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich
w powiecie toruńskim**

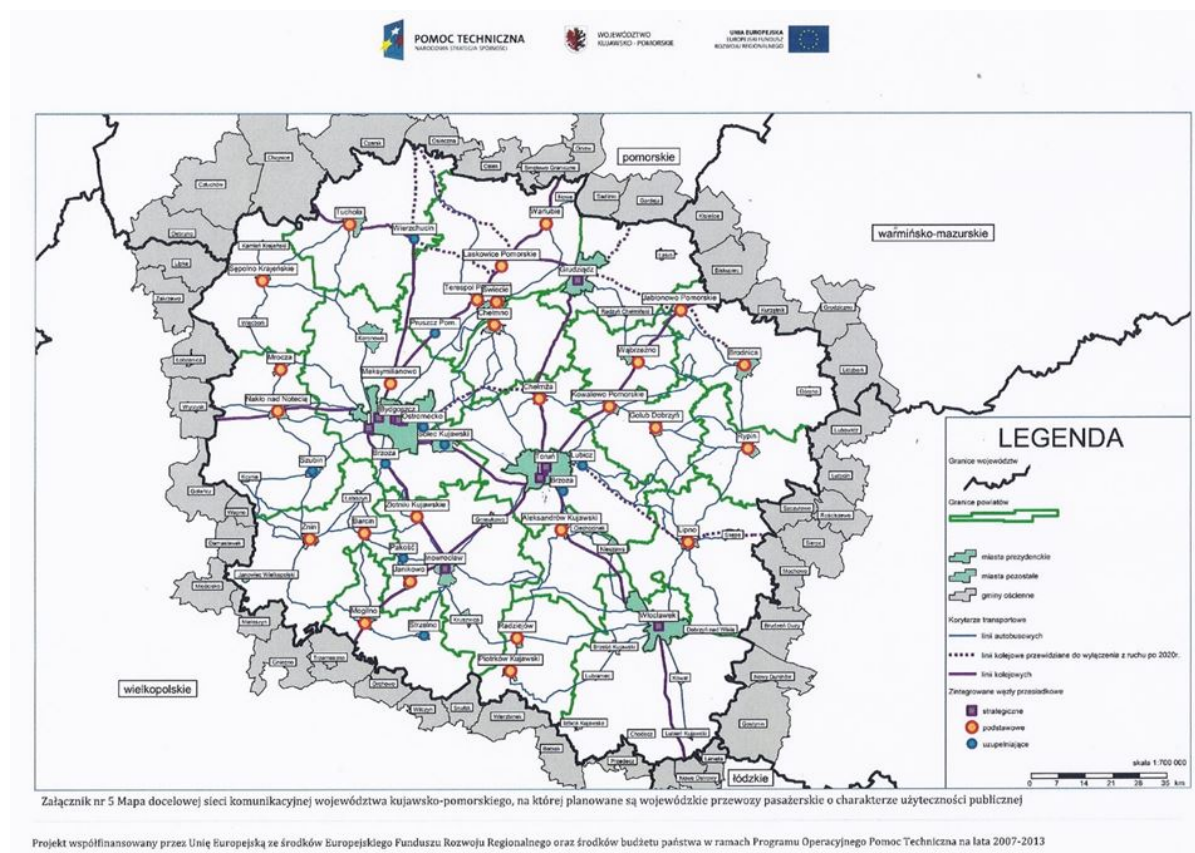
**Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, s. 85.**

Zaplanowano, że powiązania pomiędzy wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi oraz międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przewozami pasażerskimi, następować będą w zintegrowanych węzłach przesiadkowych – 11 strategicznych, 26 podstawowych i 10 uzupełniających.

Stację kolejową Chełmża określono w planie jako podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy, a przystanek kolejowy w Lubiczu – jako uzupełniający zintegrowany węzeł przesiadkowy. Oba te

zintegrowane węzły przystankowe mają za zadanie integrować różne systemy transportowe: kolejowy, autobusowy, samochodowy indywidualny i rowerowy.

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



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

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

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

W planie ustalono minimalne standardy wyposażenia przystanków i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz taboru wykorzystywanego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W planie przewiduje się wprowadzenie docelowo zintegrowanego biletu wojewódzkiego, w pierwszej kolejności na liniach BiT City – w ramach aglomeracji bydgosko-toruńskiej. W pierwszej fazie system ten objąłby bilety okresowe.

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

Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

– efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;

– potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich piętnastu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, jak i w województwie kujawsko-pomorskim –

wzrosła ponad dwukrotnie. Niemal co drugi mieszkaniec województwa jest posiadaczem samochodu osobowego. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

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

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów, zachęca przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

Prognoza popytu

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

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

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

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

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

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

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

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w powiecie toruńskim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – wzrost liczby mieszkańców powiatu (o około 12% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują spadek liczby mieszkańców w mieście Chełmży, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w gminach wiejskich. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i z Chełmży oraz Torunia.

Liczba osób uczących się zmaleje w mieście (o prawie 12%), za to wzrośnie na terenach wiejskich (o blisko 11%). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w mieście o ponad 8%, a w gminach wiejskich wzrośnie o ponad 11%, skutkując w całym powiecie wzrostem o 8,5%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie, aż o 65,8%, a charakteryzują się oni niższą ruchliwością komunikacyjną.

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

Założono, że połowa wszystkich podróży odbywać się będzie poza granice gmin. W szacunkach przyjęto, że 15% wszystkich podróży ponadgminnych odbywana będzie w granicach powiatu toruńskiego. Założono również, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 10% podróży ponadpowiatowych (będą to dojazdy do miejsc przesiadkowych). Założono także, że udział komunikacji autobusowej w podróżach na obszarze powiatu wyniesie 15% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe podróże realizowane będą samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, pieszo, itp.).

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

Wyszczególnienie	Miasto		Gminy wiejskie		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	10,81	10,61	62,10	65,81	72,91	76,42
- w tym poza gminę	5,41	5,31	31,05	11,32	36,46	38,21
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	2,71	2,65	15,53	16,45	18,23	19,11
- w tym komunikacją autobusową	0,41	0,40	2,33	2,47	2,74	2,87

Źródło: opracowanie własne.

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

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

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

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojazdu do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%²²⁾. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty

²²⁾ Por. A. Rudnicki: Jakość komunikacji miejskiej, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

przewozowej komunikacji zbiorowej w powiecie toruńskim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

Prognoza podaży

Ze względu na specyfikę powiatu toruńskiego, będącego powiatem ziemskim otaczającym miasto Toruń (na prawach powiatu), większość podróży odbywa się połączeniami o charakterze ponadpowiatowym (wojewódzkim), a przewozy powiatowe stanowią jedynie uzupełnienie sieci połączeń ponadpowiatowych.

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

Tab. . Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Toruńskiego – stan na 31 lipca 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
24102	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Łubianka – Pigża – Kowrózek – Brąchnówko – Kowróż – Brąchnowo – Pigża – Łubianka	Arriva Toruń	1	-
24105	Łubianka – Pigża – Brąchnowo – Kowróż – Kowrózek – Pigża – Leszcz – Pigża – Brąchnowo – Browina – Brąchnówko – Kowróż – Kowrózek – Pigża – Łubianka	Arriva Toruń	2	-
24108	Łubianka – Warszawice – Biskupice – Wymysłowo – Brąchnowo – Browina – Warszawice – Biskupice – Łubianka – Wymysłowo – Przeczno – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Warszawice – Biskupice – Wymysłowo – Brąchnowo	Arriva Toruń	3	-
24101	Łubianka – Przeczno – Wymysłowo – Warszawice – Biskupice – Łubianka – Biskupice – Brąchnowo – Biskupice – Warszawice – Biskupice – Brąchnowo – Brąchnówko – Browina – Brąchnowo – Łubianka	Arriva Toruń	1	-
24076	Chełmża – Kończewice – Warszawice – Wymysłowo – Biskupice – Łubianka – Bierzgłowo – Zamek Bierzgłowski – Łubianka	Arriva Toruń	2	2
24127	Turzo – Rogowo – Brzeźno – Gronowo – Gronówko – Turzo – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Turzo	Arriva Toruń	5*	-

* – jeden kurs wykonywany tylko w poniedziałki i środy.

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. . Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez wójtów gmin powiatu toruńskiego – stan na 31 lipca 2015 r.

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie
----------	-----------------	------------	--------------------------------

			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
24104	ŁUBIANKA: Łubianka – Dębiny – Wybczyk – Wybcz – Dębiny – Przeczno – Łubianka – Leszcz – Pigża – Brąchnowo – Pigża – Łubianka	Arriva Toruń	1	-
24107	ŁUBIANKA: Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Słomowo – Łubianka – Pigża – Brąchnowo – Pigża – Leszcz – Łubianka – Brąchnowo	Arriva Toruń	3	-
24103	ŁUBIANKA: Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Słomowo – Bierzgłowo – Łubianka – Pigża – Łubianka	Arriva Toruń	1	-
24106	ŁUBIANKA: Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Przeczno – Dębiny – Wybcz – Wybczyk – Dębiny – Łubianka	Arriva Toruń	2	-
24129	ŁYSOMICE: Świerczynki – Różankowo – Piwnice – Lulkowo – Łysomice – Lulkowo – Piwnice – Różankowo – Świerczynki – Kowrózek – Kowróż – Wytrębrowice – Zęgwirt – Ostaszewo	Arriva Toruń	6	-
24132	ŁYSOMICE: Łysomice – Ostaszewo – Wytrębrowice – Zęgwirt – Lulkowo – Piwnice – Różankowo – Świerczynki – Świerczynny	Arriva Toruń	1	-
24130	ŁYSOMICE: Łysomice – Papowo Toruńskie (Osieki) – Łysomice – Papowo Toruńskie – Koniczynka – Papowo Toruńskie – Zakrzewko – Łysomice – Zakrzewko – Tylice – Gostkowo – Turzno	Arriva Toruń	5	-
24128	ŁYSOMICE: Ostaszewo – Zęgwirt – Wytrębrowice – Zęgwirt – Ostaszewo – Zakrzewko – Łysomice – Papowo Toruńskie – Lipniczki – Turzno	Arriva Toruń	3	-
24133	ŁYSOMICE: Turzno – Lipniczki – Gostkowo – Tylice	Arriva Toruń	4	-
24131	ŁYSOMICE: Papowo Toruńskie – Koniczynka – Papowo Toruńskie – Łysomice	Arriva Toruń	1	-

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Sieć połączeń obejmuje także linie łączące obszar powiatu z Toruniem. W tabeli 16 przedstawiono połączenia autobusowe realizowane z dworca autobusowego w Toruniu do gmin na terenie powiatu toruńskiego. Zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego lub Prezydent Miasta Torunia.

Tab. . Połączenia z Torunia do gmin powiatu toruńskiego – stan na 31 lipca 2015 r.

Kierunek	Przez (gminy)	Liczba przysta nków	Średni czas przejaz	Średnia liczba kursów	Średnia odległo ść [km]	Przewoźnicy
-----------------	--------------------------	------------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------	--	--------------------

			du [min]	w dni powsze dnie		
Bydgoszcz, d.a.	Zławieś Wielka	12	65	11	47	PKS: Mława, Ostróda, Płock, Słupsk, Łódź, Koszalin, Bydgoszcz, KPTS: Włocławek, Brodnica, Arriva: Toruń
Bydgoszcz, Marcinkowskiego o UKS	Zławieś Wielka	6	65	1	54	Arriva: Toruń
Dąbrowa Chełmińska, skrzyż.	Łysomice, Łubianka, Zławieś Wielka	22	59	1	35	Arriva: Toruń
Chełmża, 3 Maja	Łysomice, Łubianka	23	54	5	33	Arriva: Toruń
Chełmża, d.k.	Łysomice, Łubianka	14	30	45	26	Arriva: Toruń, PKS: Bydgoszcz, Chojnice
Chełmża, Przedmieście Chełmińskie	Łysomice	13	45	11	22	Arriva: Toruń
Chełmża, Bydgoska	Łysomice, Łubianka	19	47	10	27	Arriva: Toruń
Czernikowo	Lubicz, Obrowo	19	45	25	27	Arriva: Toruń, KPTS: Brodnica
Kowalewo Pomorskie	Lubicz	16	40	44	28	KPTS: Brodnica, Arriva: Toruń
Lubicz Górny	-	9	20	62	12	Arriva: Toruń, KPTS: Brodnica
Łubianka, I	Łysomice	16	32	30	23	Arriva: Toruń
Łubianka, II	Łysomice	15	34	11	22	Arriva: Toruń
Łubianka, ośr. zdr.	Łysomice	10	26	31	15	Arriva: Toruń
Łysomice, I	-	11	19	65	17	Arriva: Toruń, PKS: Bydgoszcz
Łysomice, II	-	6	17	8	10	Arriva: Toruń
Łysomice, III	-	6	16	10	10	Arriva: Toruń
Obrowo	Lubicz	15	36	2	22	KPTS: Brodnica
Obrowo, osiedle	Lubicz	16	40	14	23	Arriva: Toruń
Obrowo, pętla	Lubicz	15	35	39	22	Arriva: Toruń
Wielka Nieszawka, Urząd Gminy	-	11	29	22	22	Arriva: Toruń

Zławieś Wielka	-	15	35	29	22	Arriva: Toruń
Zławieś Wielka	(kurs pośpieszny)	3	30	8	22	PKS: Mława, Ostróda, Bydgoszcz, KPTS: Włocławek, Brodnica

Źródło: Studium Uwarunkowań Rozwoju Przestrzennego Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Istotną częścią sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu są linie łączące powiat grodzki (miasto Toruń) z powiatem toruńskim. W dotychczasowym stanie prawnym zezwolenia na wykonywanie przewozów na takich liniach wydaje Prezydent Miasta Torunia. Linie te stanowią jednak wojewódzkie przewozy pasażerskie – przedstawiono je w tabeli 17.

Tab. . Linie komunikacyjne w powiecie toruńskim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Torunia – stan na 31 lipca 2015 r.

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
24005	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górsk	Arriva Toruń	24	7	-
24203	Toruń – Mała Nieszawka – Wielka Nieszawka – Cierpice – Kąkol – Małe Jarki – Cierpice – Cierpiszewo – Mała Nieszawka – Toruń	Arriva Toruń	2	2	-
24208	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawały – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Skrzypkowo – Krzykomy – Jackowo – Czernikowo – Czernikówo – Zębówiec – Obrowo – Kawęczyn – Zawały – Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń	Arriva Toruń	10	2	-
24013	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Brąchnowo – Biskupice – Warszawice – Kończewice – Chełmża	Arriva Toruń	2	-	-
24032	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Biskupice – Warszawice – Kończewice – Chełmża	Arriva Toruń	6	-	-
24026	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górsk – Zarośle Cienkie – Pędzewo – Zławieś Wielka – Zławieś Mała – Toporzysko – Czarnowo – Kamieniec	Arriva Toruń	13	7	6

2422 2	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawały – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Czernikówko – Czernikowo – Jackowo – Krzykomy – Mazowsze – Kijaszkowo – Liciszewy	Arriva Toruń	4	-	-
2401 0	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Brąchnowo – Browina – Chełmża	Arriva Toruń	3	2	1
2400 2	Toruń – Papowo Toruńskie – Łysomice – Ostaszewo – Zęgwirt – Grzywna – Chełmża	Arriva Toruń	28	14	11
2404 0	Toruń – Papowo Toruńskie – Łysomice – Zakrzewko – Tylice – Sławkowo – Kuczwały – Grzywna – Chełmża	Arriva Toruń	4	2	2
2400 9	Toruń – Papowo Toruńskie – Łysomice – Ostaszewo – Tylice – Sławkowo – Kuczwały – Grzywna – Chełmża	Arriva Toruń	1	-	-
2400 3	Toruń – Papowo Toruńskie – Łysomice – Lulkowo – Piwnice – Różankowo – Olek – Toruń	Arriva Toruń	8	2	1
2400 1	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Warszewice – Kończewice – Chełmża	Arriva Toruń	1	-	-
2400 6	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górsk – Zarośle Cienkie – Doły Łążyńskie – Łążyn – Rzęckowo – Cichoradz – Siemoń – Łążyn – Doły Łążyńskie – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń	Arriva Toruń	11	2	2
2401 6	Toruń – Grębocin – Papowo Toruńskie – Lipniczki – Gostkowo – Papowo Toruńskie – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	1	-	-
2401 7	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Kowrózek – Kowróż – Wytrębrowice – Ostaszewo – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	6	2	-
2401 9	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski –	Arriva Toruń	2	1	-

	Bierzgłowo – Łążyn – Rzęczkowo – Zławieś Mała – Zławieś Wielka				
2402 0	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Łążyn – Bierzgłowo – Łubianka – Biskupice – Warszawice – Kończewice – Chełmża – Grzywna – Zęgwirt – Ostaszewo – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	1	1	-
2402 1	Toruń – Papowo Toruńskie – Łysomice – Papowo Toruńskie – Gostkowo – Lipniczki – Papowo Toruńskie – Koniczynka – Papowo Toruńskie – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	5	4	2
2402 9	Toruń – Grębocin – Rogówko – Rogowo – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Morczyny – Mirakowo – Sławkowo – Tylice – Zakrzewko – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	4	2	2
2403 0	Toruń – Grębocin – Rogówko – Brzeźno – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Morczyny – Mirakowo – Sławkowo – Tylice – Zakrzewko – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	2	-	-
2403 5	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Łążyn – Siemoń – Cichoradz – Rzęczkowo – Borek – Skłudzewo – Borek – Rzęczkowo – Zławieś Mała – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń	Arriva Toruń	2	1	-
2404 8	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górsk – Zarośle Cienkie – Pędzewo – Zławieś Wielka – Zławieś Mała – Rzęczkowo – Cichoradz – Siemoń – Łążyn – Bierzgłowo – Łubianka – Biskupice – Warszawice – Kończewice – Chełmża	Arriva Toruń	1	-	-
2405 5	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górsk – Zarośle Cienkie –	Arriva Toruń	12	3	3

	Pędzewo – Zławieś Wielka – Zławieś Mała – Rzęczkowo – Borek – Skludzewo – Borek – Rzęczkowo – Cichoradz – Siemoń – Łążyn – Bierzgłowo – Łubianka – Pigża – Świerczynki – Różankowo – Olek – Toruń				
2406 2	Toruń – Papowo Toruńskie – Łysomice – Papowo Toruńskie – Lipniczki – Gostkowo – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Morczyny – Mirakowo – Sławkowo – Tylice – Ostaszewo – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	2	-	-
2408 1	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górsk – Zarośle Cienkie – Pędzewo – Zławieś Wielka – Zławieś Mała – Rzęczkowo – Borek – Skludzewo – Borek – Rzęczkowo – Cichoradz – Siemoń – Wybczyk – Wybicz – Dębiny – Przeczno – Łubianka – Pigża – Świerczynki – Różankowo – Olek – Toruń	Arriva Toruń	1	-	-
2408 2	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Bierzgłowo – Łążyn – Siemoń – Cichoradz – Rzęczkowo – Łążyn – Bierzgłowo – Zamek Bierzgłowski – Łubianka – Pigża – Świerczynki – Różankowo – Olek – Toruń	Arriva Toruń	2	1	1
2421 2	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawały – Kawęczyn – Obrowo – Kolonia Obrowska – Sąsieczno – Siciny – Osiek – Dzikowo	Arriva Toruń	2	2	-
2422 8	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Łążyn – Zębowo – Kazimierzewo – Zębówiec – Skrzypkowo – Zębówiec – Obrowo – Kawęczyn – Łążyn – Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń	Arriva Toruń	3	-	-
2422 5	Toruń – Złotoria – Grabowiec – Silno – Dzikowo – Osiek – Siciny – Sąsieczno – Kolonia Obrowska – Obrowo – Kawęczyn – Zawały –	Arriva Toruń	20	8	7

	Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń				
2423 0	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawały – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Czernikówko – Czernikowo – Witowąż – Osówka – Makowiska – Wygoda	Arriva Toruń	9	2	2
2420 2	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Szembekowo – Dobrzejewice – Zawały – Dobrzejewice	Arriva Toruń	2	-	-
2421 7	Toruń – Mała Nieszawka – Wielka Nieszawka – Cierpice – Kąkol – Małe Jarki – Cierpice – Cierpiszewo – Wielka Nieszawka – Mała Nieszawka – Toruń	Arriva Toruń	6	6	4
2420 4	Toruń – Mała Nieszawka – Wielka Nieszawka – Cierpice – Kąkol – Małe Jarki – Cierpice – Cierpiszewo – Wielka Nieszawka – Mała Nieszawka – Toruń	Arriva Toruń	35	18	9
2407 9	Toruń – Grębocin – Rogówko – Rogowo – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Morczyny – Sławkowo – Tylice – Ostaszewo – Łysomice – Papowo Toruńskie – Toruń	Arriva Toruń	1	1	1
-	Toruń – Osieki – Łysomice – Ostaszewo – Zęgwirt – Grzywna – Chełmża	Auto-Trans	8	-	-
-	Toruń – Złotonia – Nowa Wieś – Lubicz Górny – Grębocin – Toruń	MIXS	3	3	3
-	Toruń – Złotonia – Grabowiec	MIXS	16	16	-
106	Toruń – Kamionki Jezioro (kursuje tylko w okresie wakacji letnich)	MZK Toruń	-	-	-

Źródło: Urząd Miasta Torunia, Wydział Ewidencji i Rejestracji.

Gmina Lubicz obsługiwana jest przez cztery linie komunikacji lokalnej, kontraktowane okresowo i aktualnie obsługiwane przez przewoźnika Przedsiębiorstwo Transportowe „Pol-Bus” z Lubicza:

– linia nr 104 w relacji Toruń Plac św. Katarzyny – Grabowiec (8 par kursów w dni powszednie i 3 pary kursów w soboty);

– linia nr 105 w relacji Toruń Plac św. Katarzyny – Lubicz – Nowa Wieś – Złotonia (14 par kursów w dni powszednie, 4 pary w soboty i 2 pary w niedziele, niektóre kursy wykonywane przez Kaszczorek);

– linia nr 106 w relacji Toruń Plac św. Katarzyny – Lubicz Dolny – Jedwabno – Rogówko – Brzezinko – Młyniec – Mierzynek – Krobica – Lubicz Górny Osiedle (3 pary kursów w dni powszednie, 4 w soboty i 2 w

niedziele i święta), a część kursów w relacji okrężnej w obu kierunkach Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Krobia – Mierzynek – Młyniec – Brzezinko – Rogówko – Jedwabno – Lubicz Dolny – Toruń (9 kursów w dni powszednie i 4 w soboty);

– linia nr 107 w relacji okrężnej jednokierunkowej Lubicz Górny Osiedle – Lubicz Dolny – Grębocin – Rogówko – Rogowo – Rogówko – Grębocin – Lubicz Dolny – Lubicz Górny Osiedle (5 kursów tylko w dni powszednie).

o Na teren niektórych miejscowości powiatu toruńskiego w gminie Lubicz dociera także komunikacja miejska z Torunia:

– linie nr 21 i 37: Grębocin, Kolonia Papowska (przystanek przy stacji kolejowej Papowo Toruńskie w gminie Łysomice, jednak zlokalizowany jeszcze w gminie Lubicz), Rogówko, Brzeźno, Gronowo (na linii 21 wykonanych jest 19 par kursów w dni powszednie, 12 par w soboty i 11 par w niedziele i święta, a na linii 37 – 6 par tylko w dni powszednie);

– linia nr 35: Lubicz Dolny, Lubicz Górny, Krobia (47 par kursów w dni powszednie, 40 par w soboty i 26 par w niedziele i święta);

– linia nr 23: Złotoria, Kopanino (30 par kursów w dni powszednie, 26 par w soboty i 21 par w niedziele i święta).

Wymienione linie obsługiwane są przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Toruniu. Są to linie komunikacji miejskiej funkcjonujące na podstawie porozumienia zawartego między Gminą Miasta Toruń, a Gminą Lubicz²³⁾.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje więc w odniesieniu do połączeń ośrodków gminnych na terenie powiatu, a także dla zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym pomiędzy mniejszymi miejscowościami, które nie są położone przy trasach przelotowych. Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu zapewnienia możliwości dojazdu dzieci i młodzieży do szkół.

Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez powiat konieczna jest współpraca powiatu z gminami, przez które trasy te mają prowadzić, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

Gmina Chełmża zawarła z gminami Łubianka i Łysomice w I połowie 2015 r. porozumienia międzygminne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego²⁴⁾. Obejmują one pojedyncze linie komunikacyjne – od granicy gminy Chełmża przez Warszawice do gimnazjum w Głuchowie oraz linię Kamionki – Morczyny – Sławkowo. Dotychczas linie te nie zostały uruchomione – w związku z brakiem woli zawarcia porozumień przez wszystkie gminy, przez które miałyby przebiegać planowane linie organizowane przez gminę Chełmża. Gmina Chełmża dążyć będzie do rozwiązania tych porozumień i wdrożenia innej formy organizacyjnej organizacji publicznego transportu zbiorowego obsługującego tę i sąsiednie gminy.

Mając na uwadze nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.²⁵⁾, bierze się pod uwagę możliwość utworzenia związku powiatowo-gminnego przez powiat toruński i gminę Chełmża, przy ewentualnym udziale innych zainteresowanych gmin, w tym miasta Chełmży. Umożliwiłoby to współdziałanie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji sieci połączeń użyteczności publicznej. W przypadku powołania takiego związku, niniejszy plan transportowy, obejmujący powiat toruński, stanie się wówczas planem transportowym dla obszaru utworzonego związku.

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

²³⁾ uchwała nr 681/13 Rady Miasta Torunia z dnia 19 grudnia 2013 r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego dotyczącego powierzenia Gminie Miasta Toruń części zadań Gminy Lubicz z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego.

²⁴⁾ uchwała nr IV/31/2015 Rady Gminy w Łubiance z dnia 10 lutego 2015 r. oraz uchwała nr VII/48/2015 Rady Gminy Łysomice z dnia 21 kwietnia 2015 r.

²⁵⁾ ustawa z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 28 lipca 2015 r., poz. 1045).

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w powiecie toruńskim, to:

§ połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;

§ sieć komunikacji komercyjnej;

§ sieć komunikacji miejskiej Torunia wraz z liniami uzupełniającymi organizowanymi przez gminy (w tym dowozy dzieci do szkół).

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

Tab. . Liczba pociągów pasażerskich w powiecie toruńskim – stan na 22 lipca 2015 r.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie toruńskim	Nr linii	Kierunek	Liczba odjazdów	
			w dni powszedni e	w soboty/ w niedziele
Cierpice	18	Bydgoszcz Główna	19	16
		Łława Główna	1	-
		Jabłonowo Pomorskie	1	1
		Olsztyn Główny	2	2
		Piła Główna	1	1
		Toruń Główny	2	2
		Toruń Wschodni	13	11
Brzoza Toruńska	18	Łódź Kaliska	1	-
		Toruń Główny	2	1
		Toruń Wschodni	1	-
		Włocławek	2	-
Lubicz Dobrzejewice Obrowo Czernikowo Ograszka	27	Sierpc	1	1
		Skepe	1	-
		Toruń Główny	1	1
		Toruń Wschodni	1	-
Łysomice Ostaszewo Toruńskie Grzywna Chełmża Wrocławki	207*	Grudziądz	10	10
		Toruń Główny	9	9
		Toruń Wschodni	1	1
Chełmża Głuchowo Nawra	209	Bydgoszcz	6	5
		Chełmża	5	5
		Inowrocław	1	-
Papowo Toruńskie Turzno Kamionki Jezioro	353	Brodnica	2	2
		Bydgoszcz Główna	4	3
		Łława Główna	1	-
		Jabłonowo Pomorskie	5	2
		Olsztyn Główny	2	2
		Toruń Główny	5	5

* – dla linii nr 207 rozkład jazdy wg stanu na dzień 23 czerwca 2015 r. (w późniejszym okresie zamiast pociągów na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża kursowała komunikacja zastępcza).

Źródło: www.rozklad-pkp.pl, dostęp: 31.07.2015 r.

Najwięcej pociągów kursuje na trasie z Torunia do Bydgoszczy, a także w kierunku Jabłonowa Pomorskiego i Grudziądza, najmniej zaś na linii z Torunia do Sierpca – zaledwie 2 pary w ciągu dnia powszedniego.

Wszystkie wymienione połączenia kolejowe zapewniają skomunikowanie miejscowości na terenie powiatu zlokalizowanych w pobliżu linii kolejnych z miastem Toruniem, a także umożliwiają podróż wewnątrz powiatu – na niewielkie odległości. W zakresie podróży międzygminnych, ale wewnątrzpowiatowych, większe znaczenie może mieć jedynie oferta na odcinku Łysomice – Chełmża (linia Toruń – Grudziądz).

Liczba pasażerów podróżujących pociągami regionalnymi od wielu lat systematycznie spada, co powoduje spadek rentowności poszczególnych linii i ciągle zwiększanie dopłat ze strony organizatora przewozów – Urzędu Marszałkowskiego. Stopień wykorzystania zdolności przewozowej w przewozach na terenie województwa wynosi poniżej 20%²⁶⁾.

Głównymi przewoźnikami, świadczącym usługi na liniach transportu drogowego w powiecie toruńskim, są Arriva sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu oraz Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. z siedzibą we Włocławku.

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

Spośród funkcjonujących na obszarze powiatu toruńskiego przystanków autobusowych oraz przystanków i stacji kolejowych, jedynie w Chełmży można mówić o istnieniu węzła przesiadkowego, choć niewyróżniającego się na tle innych przystanków szczególną infrastrukturą – węzeł składa się z dworca kolejowego i zwykłego przystanku autobusowego w jego sąsiedztwie. W Lubiczu, gdzie wojewódzki plan transportowy przewiduje uzupełniający zintegrowany węzeł przesiadkowy, obecnie węzeł ten nie istnieje.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności transport indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe w większych miejscowościach i wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna.

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

Na liniach komunikacyjnych w powiecie toruńskim eksploatowanych jest około 100 autobusów. Analizie poddano tabor zgłoszony do wykonywania krajowego transportu drogowego przez największego przewoźnika, obsługującego zdecydowaną większość linii na terenie powiatu, czyli Arriva Sp. z o.o. Oddział w Toruniu. Przewoźnik ten zgłosił do wykonywania przewozów 90 autobusów. Przeciętny autobus eksploatowany na obszarze powiatu ma 13,2 roku oraz 60 miejsc. Wśród zgłoszonych pojazdów są dwa autobusy niskopodłogowe (Jelcze M101I3), jednak kursują one obecnie w innych miastach, a ich pojawianie się na liniach w powiecie toruńskim ma charakter epizodyczny. Tym samym można więc stwierdzić, że na liniach powiatowych nie kursuje obecnie żaden autobus niskopodłogowy. Eksploatowany tabor nie jest najwyższej jakości – dominują autobusy w dość zaawansowanym wieku (3 autobusy mają nawet 25 lub więcej lat), niedostosowane do osób niepełnosprawnych i często niespełniające żadnych norm czystości spalin. Niektóre autobusy zostały zakupione jako używane od innych przedsiębiorstw w kraju i za granicą.

Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Toruniu, który obsługuje niektóre linie wjeżdżające na teren powiatu toruńskiego dysponuje natomiast 142 autobusami o średnim wieku 10,7 lat. Pojemność pasażerska eksploatowanych pojazdów jest zróżnicowana, ale dominują autobusy standardowe o długości ok. 12 m i pojemności ok. 100 osób (stanowią one 92% taboru). W inwentarzu MZK Sp. z o.o. w Toruniu 59% autobusów to pojazdy niskopodłogowe.

Na obszarze gmin powiatu toruńskiego realizowane są także przewozy szkolne – zamknięte (przewozy regularne specjalne), dostępne tylko dla uczniów szkół.

²⁶⁾ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, s. 31.

Charakterystyka planowanej sieci

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

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

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

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

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych gmin. Uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku niezrealizowania zamiarów samorządu województwa oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Począwszy od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnieniem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.

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

Powiat toruński powinien zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – rozważyć uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu

refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – powiatu toruńskiego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

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

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

Nr	Odcinek sieci (relacja linii)
Linie łączące powiat z Toruniem	
201	Toruń – Grębocin – Rogówko – Brzeźno – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Morczyny – Mirakowo – Sławkowo – Tylice – Zakrzewko – Łysomice – Osieki – Toruń
202	Toruń – Grębocin – Rogówko – Rogowo – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Morczyny – Sławkowo – Tylice – Ostaszewo – Łysomice – Osieki – Toruń
203	Toruń – Grębocin – Papowo Toruńskie – Lipniczki – Gostkowo – Papowo Toruńskie – Łysomice – Osieki – Toruń
204	Toruń – Osieki – Łysomice – Papowo Toruńskie – Lipniczki – Gostkowo – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Morczyny – Mirakowo – Sławkowo – Tylice – Ostaszewo – Łysomice – Osieki – Toruń
211	Toruń – Osieki – Łysomice – Ostaszewo – Żęgwirt – Grzywna – Chełmża
212	Toruń – Osieki – Łysomice – Ostaszewo – Tylice – Sławkowo – Kuczwały – Grzywna – Chełmża
213	Toruń – Osieki – Łysomice – Zakrzewko – Tylice – Sławkowo – Kuczwały – Grzywna – Chełmża
214	Toruń – Osieki – Łysomice – Lulkowo – Piwnice – Różankowo – Olek – Toruń
215	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Kowrózek – Kowróż – Wytrębówce – Ostaszewo – Łysomice – Osiek – Toruń
221	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Brąchnowo – Browina – Chełmża
222	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Brąchnowo – Biskupice – Warszawice – Kończewice – Chełmża
223	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Biskupice – Warszawice – Kończewice – Chełmża
224	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Warszawice – Kończewice – Chełmża
225	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Łążyn – Siemoń – Cichoradz – Rzęczkowo – Łążyn – Bierzgłowo – Zamek Bierzgłowski – Łubianka – Pigża – Świerczynki – Różankowo – Olek – Toruń
226	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Łążyn – Rzęczkowo – Zławieś Mała – Zławieś Wielka
227	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Łążyn – Siemoń – Cichoradz – Rzęczkowo – Borek – Skłudzewo – Borek – Rzęczkowo – Zławieś Mała – Zławieś Wielka
228	Toruń – Olek – Różankowo – Świerczynki – Pigża – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń
231	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górsk – Zarośle Cienkie – Doły Łążyńskie – Łążyn – Rzęczkowo – Cichoradz – Siemoń – Łążyn – Doły Łążyńskie – Zarośle Cienkie –

	Górszk – Rozgarty – Przysiek – Toruń
232	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górszk – Zarośle Cienkie – Pędzewo – Zławieś Wielka – Zławieś Mała – Rzęczkowo – Borek – Skłudzewo – Borek – Rzęczkowo – Cichoradz – Słemoń – Wybczyk – Wybcz – Dębiny – Przeczno – Łubianka – Pigża – Świerczynki – Różankowo – Olek – Toruń
233	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górszk – Zarośle Cienkie – Pędzewo – Zławieś Wielka – Zławieś Mała – Rzęczkowo – Borek – Skłudzewo – Borek – Rzęczkowo – Cichoradz – Słemoń – Łążyn – Bierzgłowo – Łubianka – Biskupice – Warszawice – Kończewice – Chełmża
234	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górszk – Zarośle Cienkie – Pędzewo – Zławieś Wielka – Zławieś Mała – Toporzysko – Czarnowo – Kamieniec
235	Toruń – Przysiek – Rozgarty – Górszk
241	Toruń – Mała Nieszawka – Wielka Nieszawka – Cierpice
242	Toruń – Mała Nieszawka – Wielka Nieszawka – Cierpice – Kąkol – Małe Jarki
243	Toruń – Mała Nieszawka – Kąkol – Małe Jarki – Cierpiszewo – Toruń
244	Toruń – Mała Nieszawka – Cierpice – Cierpiszewo – Kąkol – Toruń
251	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Łążyn – Zębów – Kazimierzewo – Skrzypkowo – Zębówiec – Obrowo – Kawęczyn – Łążyn – Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń
252	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawady – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Krzykomy – Władysławowo – Jackowo – Czernikowo – Czernikówko – Zębówiec – Obrowo – Kawęczyn – Zawady – Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń
253	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawady – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Czernikówko – Czernikowo – Jackowo – Krzykomy – Mazowsze – Kijaszkowo – Liciszewy
254	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawady – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Czernikówko – Czernikowo – Witowąż – Osówka – Makowiska – Wygoda – Czernikowo
255	Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Szembekowo – Dobrzejewice – Zawady
261	Toruń – Złotoria – Grabowiec – Silno – Dzikowo – Osiek – Siciny – Sąsiecno – Kolonia Obrowska – Obrowo – Kawęczyn – Zawady – Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń
262	Toruń – Złotoria – Nowa Wieś – Lubicz Górny – Grębocin – Toruń
Linie w rejonie gminy Chełmża	
270	Zalesie – Kiełbasin – Mirakowo – Kamionki Duże – Morczyny – Sławkowo – Kuczwały – Mirakowo – Sławkowo – Pluskowęsy – Sławkowo – Morczyny – Mirakowo – Kiełbasin – Pluskowęsy – Chełmża – Bielczyny – Parowa Fałęcka – Głuchowo – Kończewice – Chełmża – Bielczyny – Głuchowo
271	Chełmża – Nowa Chełmża – Pluskowęsy – Zelgno – Świętosław – Bocień – Szerokopas – Zelgno – Pluskowęsy – Kuczwały – Grzywna – Browina – Brąchnówko – Grzywna – Bielczyny – Głuchowo
272	Strzał – Zęgwirt – Grzywna – Kuczwały – Grzywna – Chełmża – Pluskowęsy – Zalesie – Chełmża – Skąpe – Chełmża – Kończewice – Warszawice – Kończewice – Chełmża – Bielczyny – Głuchowo
273	Chełmża – Nowa Chełmża – Pluskowęsy – Zalesie – Zelgno – Liznowo – Witkowo – Dziemiony – Grzegorz – Drzonówko – Zelgno – Zalesie – Pluskowęsy – Chełmża – Browina – Kończewice – Nawra – Kończewice – Głuchowo
274	Skąpe – Chełmża – Nowa Chełmża – Witkowo – Zelgno – Świętosław –

	Zajączkowo – Januszewo – Dźwierzno – Zelgno – Grzegorz – Dziemiony – Nowa Chełmża – Chełmża – Skąpe – Chełmża – Pluskowęsy – Nowa Chełmża – Chełmża – Windak – Głuchowo
275	Zelgno – Pluskowęsy – Nowa Chełmża – Pluskowęsy – Zalesie – Zelgno – Dźwierzno – Januszewo – Zajączkowo – Świętosław – Bocień – Zelgno – Zalesie – Pluskowęsy – Zelgno – Dźwierzno – Januszewo – Zajączkowo – Świętosław – Bocień – Szerokopas – Zelgo Bezdół – Zelgno – Dźwierzno – Januszewo – Zajączkowo – Świętosław – Bocień – Drzonowo – Szerokopas – Zelgo Bezdół – Zelgno – Pluskowęsy – Nowa Chełmża – Pluskowęsy – Zelgno – Dźwierzno – Januszewo – Zajączkowo – Świętosław – Bocień – Szerokopas – Zelgo Bezdół – Zelgno
276	Sławkowo – Kuczwały – Mirakowo – Sławkowo – Kamionki Duże – Morczyny – Mirakowo – Grodno – Kielbasin – Pluskowęsy – Zalesie – Grodno – Kielbasin – Mirakowo – Morczyny – Sławkowo – Kuczwały – Mirakowo – Sławkowo – Kuczwały – Grzywna – Kuczwały Mirakowo – Sławkowo – Kuczwały – Mirakowo – Sławkowo – Morczyny – Kamionki Duże – Morczyny – Mirakowo – Grodno – Kielbasin – Zalesie – Pluskowęsy – Zalesie – Kielbasin – Mirakowo – Morczyny – Kamionki Duże – Sławkowo – Mirakowo – Kuczwały – Grzywna
277	Kończewice – Głuchowo – Parowa Fałęcka – Windak – Bielczyny – Kończewice – Bielczyny – Chełmża – Browina – Kończewice – Bogusławki – Nawra – Bogusławki – Parowa Fałęcka – Głuchowo – Kończewice – Głuchowo – Parowa Fałęcka – Windak – Bielczyny – Kończewice – Bielczyny – Chełmża – Browina – Kończewice – Warszewice – Bogusławki – Nawra – Bogusławski – Parowa Fałęcka – Głuchowo – Windak – Bielczyny – Kończewice – Bielczyny – Chełmża – Browina – Kończewice – Warszewice – Bogusławski – Nawra – Bogusławski
278	Zelgno – Liznowo – Witkowo – Dziemiony – Nowa Chełmża – Chełmża – Nowa Chełmża – Chełmża – Grzywna – Zęgwirt – Browina – Brąchnówko – Grzywna – Kuczwały – Strużal – Chełmża – Głuchowo – Windak – Bielczyny – Chełmża – Grzywna – Zęgwirt – Browina – Brąchnówko – Grzywna – Kuczwały – Strużal – Chełmża – Głuchowo – Windak – Bielczyny – Chełmża – Grzywna – Browina – Brąchnówko – Grzywna
279	Zelgno – Zelgno Bezdół – Szerokopas – Drzonówko – Grzegorz – Skąpe – Chełmża – Nowa Chełmża – Dziemiony – Zelgno – Zalesie – Pluskowęsy – Nowa Chełmża – Pluskowęsy – Chełmża – Chełmża – Nowa Chełmża – Chełmża – Skąpe – Nowa Chełmża – Dziemiony – Grzegorz – Drzonówko – Liznowo – Witkowo – Zelgno – Liznowo – Witkowo – Dziemiony – Nowa Chełmża – Chełmża – Nowa Chełmża – Chełmża – Skąpe – Dziemiony – Grzegorz – Drzonówko – Zelgno – Nowa Chełmża – Chełmża – Nowa Chełmża – Chełmża – Skąpe – Dziemiony – Nowa Chełmża – Dziemiony – Grzegorz – Drzonówko – Liznowo – Witkowo – Zelgno – Witkowo – Dziemiony – Nowa Chełmża
Linie pozostałe	
281	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Łubianka – Pigża – Kowrózek – Brąchnówko – Kowróż – Brąchnowo – Pigża – Łubianka
282	Łubianka – Pigża – Brąchnowo – Kowróż – Kowrózek – Pigża – Leszcz – Pigża – Brąchnowo – Browina – Brąchnówko – Kowróż – Kowrózek – Pigża – Łubianka
283	Łubianka – Warszewice – Biskupice – Wymysłowo – Brąchnowo – Browina – Warszewice – Biskupice – Łubianka – Wymysłowo – Przeczno – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Warszewice – Biskupice – Wymysłowo – Brąchnowo
284	Łubianka – Przeczno – Wymysłowo – Warszewice – Biskupice – Łubianka – Biskupice – Brąchnowo – Biskupice – Warszewice – Biskupice – Brąchnowo – Brąchnówko – Browina – Brąchnowo – Łubianka
285	Chełmża – Kończewice – Warszewice – Wymysłowo – Biskupice – Łubianka – Bierzgłowo – Zamek Bierzgłowski – Łubianka

286	Turzno – Rogowo – Brzeźno – Gronowo – Gronówko – Turzno – Kamionki Małe – Kamionki Duże – Turzno
287	Chełmża – Grzywna – Kuczały – Morczyny – Kamionki Duże – Kamionki Małe – Turzno – Gronówko – Gronowo – Brzezinko – Młyniec Pierwszy – Jedwabno – Lubicz Dolny
288	Chełmża – Kończewice – Bogusławki – Nawra – Wybcz – Siemoń – Cichoradz – Rzęczkowo – Zławieś Mała – Zławieś Wielka

Źródło: opracowanie własne.

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

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

Dla wyznaczonych linii proponuje się wprowadzenie numeracji handlowej połączeń, porządkującej kierunki i relacje. W powiecie toruńskim zastosowana została numeracja trzycyfrowa rozpoczynająca się od cyfry 2.

W przedstawianej koncepcji, kolejna (druga) cyfra w numerze grupuje linie projektowanej sieci komunikacyjnej w podstawowe kierunki:

- 0 – Turzno;
- 1 – Łysomice, Chełmża;
- 2 – Łubianka;
- 3 – Zławieś Wielka;
- 4 – Wielka Nieszawka;
- 5 – Lubicz, Obrowo, Czernikowo;
- 6 – Złotoria;
- 7 – linie w rejonie gminy Chełmża;
- 8 – linie pozostałe (nie wjeżdżające do Torunia).

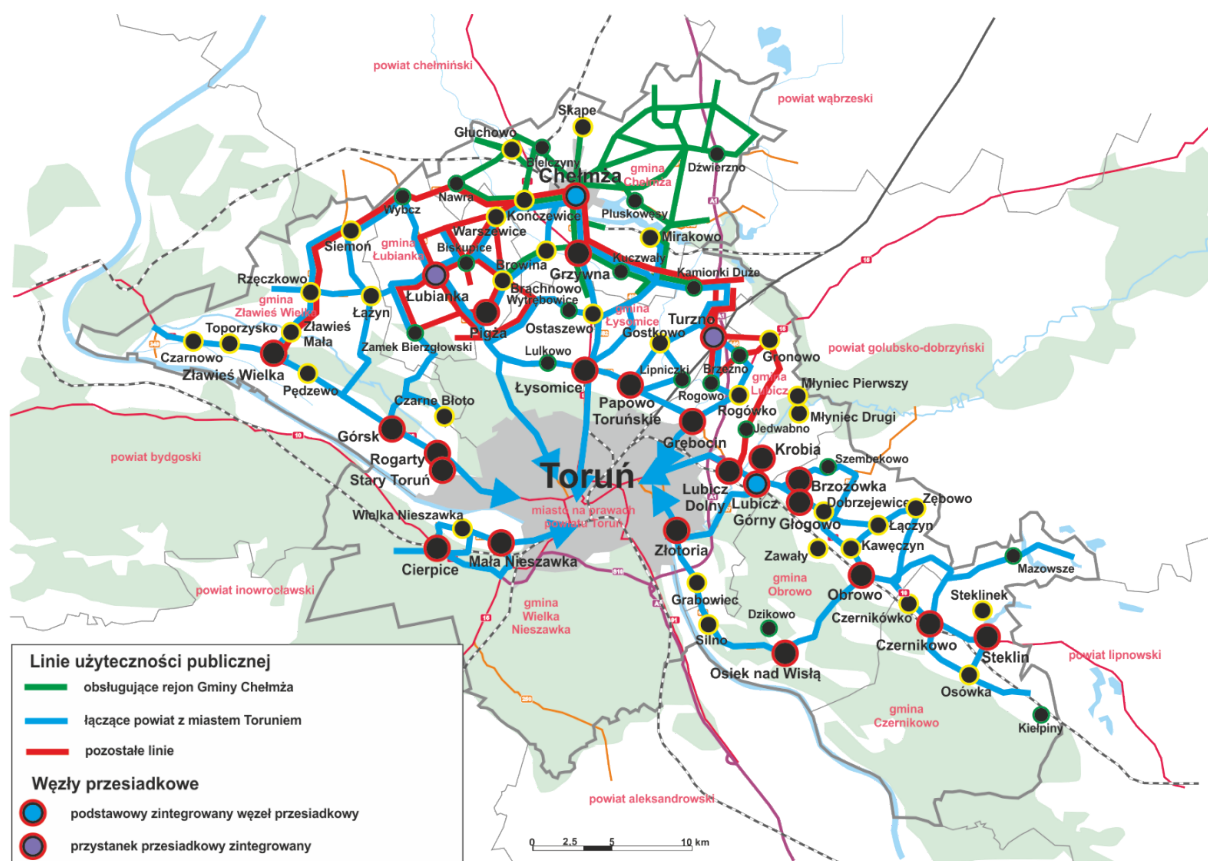
Trzecia cyfra to numer kolejny każdej linii w danej grupie.

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

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

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

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



Źródło: opracowanie własne.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

W tabeli 20 przedstawiono węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planie transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu toruńskiego.

Tab. . Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu toruńskiego

Miejscow	Rodzaj	Zakres integracji	Docelowe wyposażenie
----------	--------	-------------------	----------------------

ość	węzła i przystanku	transportu	zadasz one miejsc a siedzą ce	inform acja	P&R/ B&R/ K&R	możli wość zakup u biletu
Chełmża	Podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	30 miejsc	infokioski schematy rozkładów, wizualna i głosowa	parkingi miejskie/20 stan./2 poj.	tak
Lubicz Górny	Podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	20 miejsc	infokioski schematy rozkładów, wizualna i głosowa	10 poj. 20 stan. 2 poj.	tak
Łubianka	Przystanek przesiadkowy zintegrowany	wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkładów	10 poj. 10 stan. 2 poj.	nie
Turzno	Przystanek przesiadkowy zintegrowany	wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkładów	10 poj. 10 stan. 2 poj.	nie

Źródło: opracowanie własne.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania, węzły i punkty przesiadkowe – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróży z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych, zgodnie z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiata lub zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu;
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;

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

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

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

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzony zintegrowany węzeł przesiadkowy posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R²⁷⁾ o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

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

Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

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

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

²⁷⁾ P&R (Park&Ride): parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym; B&R (Bike&Ride): parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym; K&R (Kiss&Ride): system podróży polegający na podwożeniu samochodem osoby, która udaje się w dalszą podróż transportem zbiorowym.

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

Obecnie powiat toruński, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych. Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w gminach – jako przewóz dzieci do szkół.

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

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

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;

- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

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

Począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r. zmianie ulega system refundacji z budżetu państwa strat przychodów przewoźników związanych ze stosowaniem przez nich ulg ustawowych. Od tego dnia o taką refundację będzie mógł się ubiegać wyłącznie operator, za pośrednictwem organizatora. To organizator będzie stroną występującą w imieniu operatora o refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych do Urzędu Marszałkowskiego. Prawo do występowania o taką rekompensatę straci natomiast przewoźnik. Nie dotyczy to komunikacji miejskiej, w której – podobnie jak obecnie – refundacja udzielanych ulg ustawowych nie będzie obowiązywać.

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

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

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie toruńskim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Starosta, po określeniu linii, na których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym²⁸⁾, na podstawie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi albo na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych lub też w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, przewidzianym w art. 22 ust. 1 p. 1 ustawy. Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o

²⁸⁾ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. nr 5 z 2011 r., poz. 13 z późn. zm.

publicznym transporcie zbiorowym. Zaleca się, aby w trakcie prowadzenia postępowania koncesyjnego odpowiednio wykorzystywać postanowienia art. 21 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dla zapewnienia realizacji przewozów w zakresie minimalnych potrzeb transportowych.

W przypadku, gdy zaspokojenie potrzeb pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nie będzie możliwe z powodu braku zainteresowania danymi liniami lub pakietami linii i zostanie to potwierdzone wynikiem postępowania koncesyjnego lub gdy wystąpią inne przesłanki ku temu, może zostać podjęta decyzja o organizowaniu tych przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych powiatu i gmin. Powiat toruński, wspólnie z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

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

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

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

Zaproponowane połączenia mogą być także współfinansowane przez powiat toruński oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję komunikacji gminnej. Powiat będzie, wspólnie z gminami, finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy postępowanie koncesyjne nie doprowadzi do wyboru operatora. Alternatywą w stosunku do braku interwencji powiatu (i gmin) będzie dalsze ograniczanie oferty przez przewoźników i niespełnianie kryteriów dostępności.

Umowa z operatorem powinna być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, z zachowaniem zasad konkurencyjności, w trybie koncesji. Ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosi wówczas operator. Wybór operatora z zapewnionym dofinansowaniem z budżetu powiatu (lub od powiatu i gmin) – rekompensaty w wysokości określonej w złożonej ofercie, nastąpi wtedy, gdy postępowanie koncesyjne nie doprowadzi do wyboru operatora. Podstawą do obliczenia rekompensaty za zrealizowaną pracę eksploatacyjną, będą wysokości stawek umownych za 1 wozokilometr za wykonane usługi przewozowe. Ponadto, za pośrednictwem organizatora, operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia jego przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

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

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach

powiatowych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

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

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

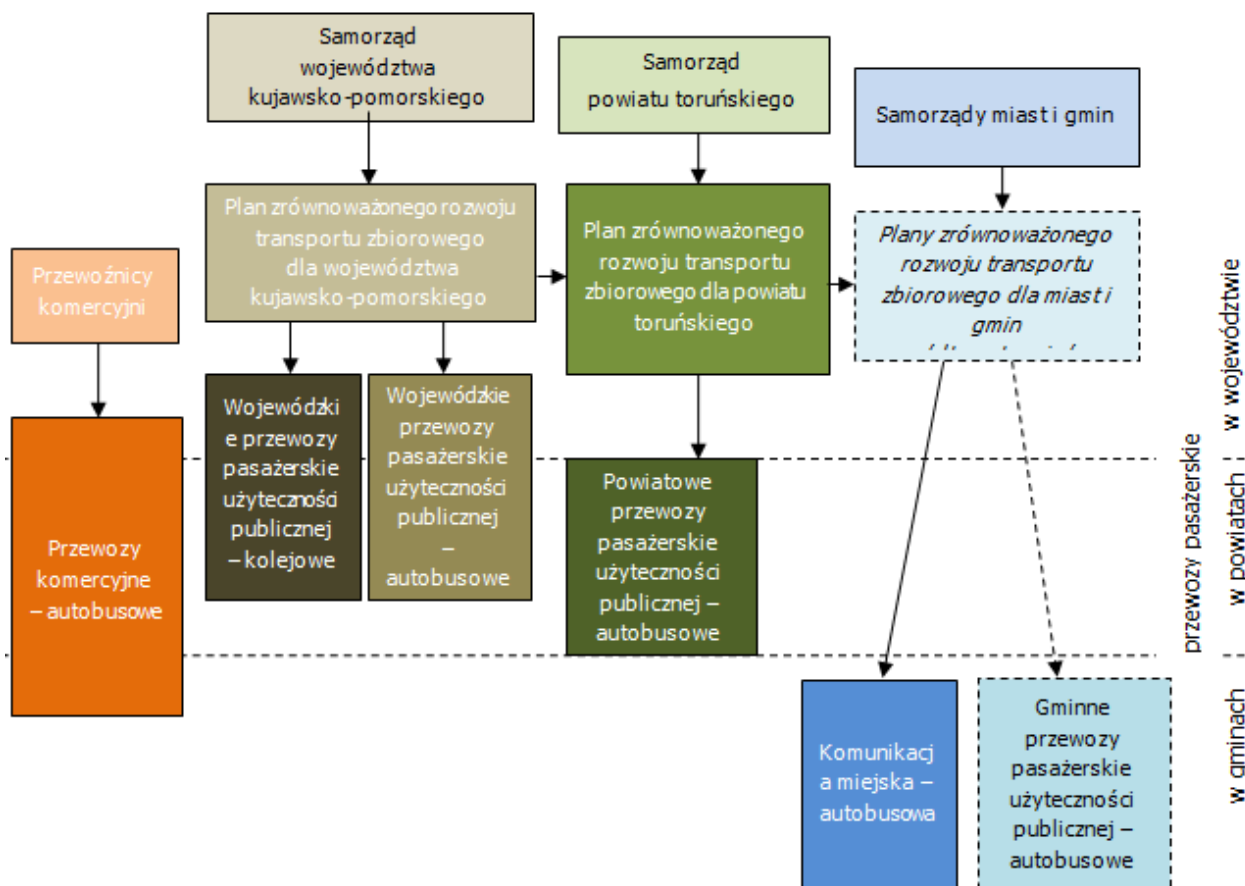
W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany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

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

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

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



**Rys. . Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi
zakres przewozów w powiecie toruńskim
Źródło: opracowanie własne.**

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

Poza powiatowymi przewozami pasażerskimi, na obszarze powiatu toruńskiego funkcjonuje również komunikacja miejska, organizowana przez Prezydenta Miasta Torunia na podstawie porozumienia z Wójtem Gminy Lubicz.

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

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

A. Zadania organizatora:

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

B. Zadania operatorów (operatora):

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

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 powiatu²⁹⁾.

²⁹⁾ Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Toruniu – uchwała nr IV/31/2011 Rady Powiatu Toruńskiego z dnia 27 stycznia 2011 r. (z późn. zm.)

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

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

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

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

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

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

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

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

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

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu toruńskiego;

- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

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

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy, miejski i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

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

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych w integracji taryfowej przewoźników publicznych i komercyjnych, do 2020 r. nie przewiduje się zaawansowanej integracji taryfowo-biletowej transportu zbiorowego komercyjnego i organizowanego przez jednostki samorządowe.

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

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

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 21.

Tab. . Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

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

	określonych w wojewódzkim planie transportowym § utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² § uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej § zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące § systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach § wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	§ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków § wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów § wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) § kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	§ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej § wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych § uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet § dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	§ stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych § wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej § uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% § sukcesywna odnowa taboru autobusowego
Prędkość	§ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej § koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej § wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego § zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	§ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% § udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% § wprowadzenie systemu gps do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	§ zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy § osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych

	kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	§ systematyczna wymiana najstarszego taboru § uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat § dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu § uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych § uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej § dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

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

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2017 r. rolę autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny będzie obsługa całego obszaru powiatu z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

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

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

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

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

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

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

- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

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

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

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

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

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

Źródło: opracowanie własne.

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

Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 stycznia 2017 r. (Dz. U. 2012 poz. 451), oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, po. 13), od dnia 1 stycznia 2017 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów³⁰⁾. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

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

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2017 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązujące do dnia 31.12.2016 r.).

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

a) kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:

- uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
- przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
- z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
- z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
- z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
- w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;

b) informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;

c) zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;

³⁰⁾ Przepis zmieniający odpowiedzialność za zamieszczanie rozkładów jazdy wchodzi w życie od dnia 1.01.2017 r. (Art. 22 ust. 1 pkt 4 Ustawy o transporcie drogowym, zmiana w Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13).

d) portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

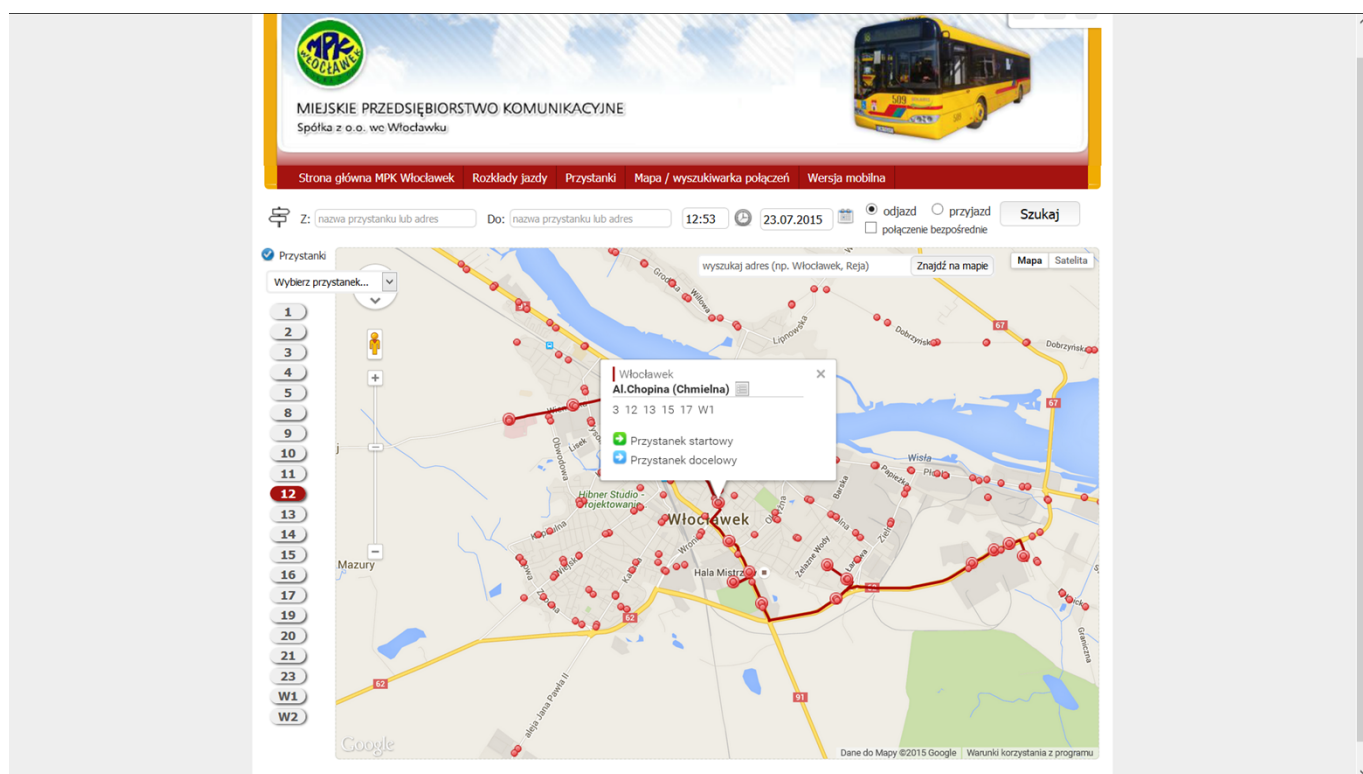
Dla uatrakcyjnienia powiatu toruńskiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim.

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

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

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

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



Rys. . Przykład systemu informacji pasażerskiej
Źródło: <http://rozklad.mpk.com.pl/mapa.html>

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

Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

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

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

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych.

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

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

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

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

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

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie toruńskim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność

komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

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

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

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

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.

3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.

4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.

5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.

7. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.

8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więzłą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 8 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.

9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Osoba prywatna: 1) Wniosek o wprowadzenie linii autobusowej o przebiegu: Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto – Górsk	Uwaga uwzględniona – w planie została umieszczona dodatkowa linia: Toruń – Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto – Górsk – Toruń (nr 228).
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.: 1) Zmiana modelu wyboru operatora z trybu koncesji na tryb zgodny z ustawą Prawo zamówień publicznych. 2) Uzupełnienie planowanej siatki linii użyteczności publicznej (łącznie o 68 linii).	1) Uwaga uwzględniona częściowo – w planie zawarto zapis o wyborze operatora zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym w jednym z przewidzianych trybów, bez sprecyzowania, który tryb ostatecznie zostanie wybrany. 2) Uwagę uwzględniono częściowo. W planie ujęto linię: Chełmża – Kuczały – Kamionki – Turzno – Gronowo – Brzezinko – Młyniec I – Jedwabno – Lubicz Dolny (nr 287).
Gmina Chełmża: 1) Uruchomienie linii komunikacyjnych o numerach od 270 do 279. 2) Bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług z podmiotem wewnętrznym – objęcie udziałów przez Powiat w spółce gminnej i zmiana zapisów w ogłoszeniu na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	1) Podane linie ujęte są w planie. 2) Uwaga nieuwzględniona – zgodnie z ustaleniami ze spotkania z dnia 14 kwietnia 2016 r. z przedstawicielami gmin, zostanie rozważona propozycja utworzenia spółki powiatowej w partnerstwie z wszystkimi samorządami gminnymi; na etapie tworzenia planu transportowego nie podjęto decyzji o tworzeniu spółek z poszczególnymi gminami.
Gmina Łubianka: 1) Wniosek o wyłączenie z planu powiatowego linii o numerach: 24102, 24105, 24108, 24101 – linie te ujęte zostały w planie transportowym dla gminy Łubianka. 2) Zgłoszenie potrzeb transportowych dla gminy Łubianka.	1) Uwaga nie została uwzględniona – linie te pozostają w planie transportowym dla powiatu, natomiast jeśli będą one realizowane przez gminę, to automatycznie powiat nie będzie zlecał ich obsługi wybranemu przez siebie operatorowi. 2) Uwzględniono w części – w planie ujęto linię: Zławieś Wielka – Siemoń – Wybcz – Chełmża (nr 288).
KPTS S.A.: 1) Sugestia, aby nie planować linii, które w części pokrywają się z liniami ujętymi w planie dla województwa kujawsko-pomorskiego.	1) Zgłoszone linie pozostają w planie dla powiatu, a przesłana sugestia zostanie uwzględniona na etapie tworzenia rozkładów jazdy – celem uniknięcia dublowania się autobusów powiatowych i wojewódzkich na tych samych trasach – w tych samych godzinach.
Gmina Wielka Nieszawka: 1) Uzupełnienie planu o linie nr: 24203, 24204, 24012, 24064 i 24292.	1) Uwaga uwzględniona dla linii: 24203 i 24204 (jako linie nr 243 i 244). Pozostałe linie wykraczają poza właściwość terytorialną Powiatu Toruńskiego.

Załącznik Nr 1 do Załącznika Nr 1

