

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA POWIATU BYDGOSKIEGO

Wersja z dnia 28 stycznia 2016 r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
1.4. Konsultacje społeczne.....	11
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	12
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	12
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pom.....	17
2.3. Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny.....	22
2.4. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie bydgoskim.....	23
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu bydgoskiego.....	23
2.6. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem.....	31
2.7. Sieć komunikacyjna na obszarze planu.....	35
2.8. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	41
2.9. Oświata i czynniki społeczne.....	47
2.10. Czynniki gospodarcze.....	50
2.11. Ochrona środowiska naturalnego.....	52
2.12. Źródła ruchu.....	56
2.13. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	59
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	66
3.1. Struktura podróży.....	66
3.2. Prognoza popytu.....	68
3.3. Prognoza podaży.....	71
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	93
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	93
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	96
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe.....	105
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	108
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	114

7. Organizacja rynku przewozów	117
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji	117
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	120
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	122
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	126
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania	130
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	135
Załącznik nr 1	138
Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim.....	138
Spis tabel	139
Spis rysunków.....	141

1. 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 bydgoskiego. 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 bydgoskiego. 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 bydgoskiego. 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.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu bydgoskiego, 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.

1.2. 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 bydgoskiego, 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 transportu;
- 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;

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

- 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.);
- 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:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego” (stan na dzień 15 grudnia 2015 r.);
 - „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”;
 - „Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020”;
 - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”;
 - „Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020” (CCI 2014PL16M2OP002);
 - „Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego w 2013 r.”
 - „Program Ochrony Środowiska z planem gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”;
 - „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”;
 - „Projekt Planu Działań Krótkoterminowych dla stref województwa kujawsko-pomorskiego ze względu na ryzyko wystąpienia przekroczenia wartości docelowych benzo(α)pirenu w powietrzu”;
 - „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Bydgoskiego na lata 2008-2015” wraz z aktualizacją do 31 grudnia 2016 r.;
 - „Strategia Rozwoju Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego”;
 - studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin na obszarze powiatu bydgoskiego;
 - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategię 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.

1.3. 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;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
 - sieci dróg publicznych albo
 - liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - akwenach morskich lub wodach śródlądowych
 wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi 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;
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **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;
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **metropolitalne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie

biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie.
- **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, powiatowo-gminnymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie konsultacjom społecznym². Ich celem będzie poinformowanie społeczności powiatu bydgoskiego o planowanych działaniach przewidzianych do 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 bydgoskiego, zostanie opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Bydgoskiego. Informacja ta przesłana zostanie również gminom z terenu powiatu oraz lokalnym mediom. Tekst planu wyłożony zostanie również do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy.

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.

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), udało się 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

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

rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi połączeniami 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, określa dla wszystkich funduszy (EFSD – 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 (EFIS). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFIS 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 określą 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”).

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

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.

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 bydgoskiego 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

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

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.

Wskazany kierunek 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.

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

W ramach Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- 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.).

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.

2.2. 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-

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.

gospodarczego regionu, a wśród nich także ośrodki uzupełniające siedziby powiatów. 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.

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 bydgoskiego 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, w „Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”, 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 szczególny 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 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), regio-

nalnym 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:

- w osi priorytetowej 3 – efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie;
- w 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 łagodzące 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.

2.3. 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 Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego weszły: miasto Bydgoszcz, wszystkie gminy powiatu bydgoskiego, a także gminy Nakło i Szubin z powiatu nakielskiego oraz Łabiszyn – z powiatu żnińskiego⁸.

Autorzy Strategii Rozwoju Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego wśród celów strategicznych w dziedzinie infrastruktury transportowej wyznaczyli m.in. „Wieloobszarowy rozwój transportu publicznego, w tym – integrację gmin ościennych z systemem transportowym Bydgoszczy” oraz „Rewitalizację kolei”. Wśród celów operacyjnych, z punktu widzenia powiatu bydgoskiego, istotne są: „Rozwój sieci połączeń miejskich i podmiejskich”, „Uspójnianie systemu transportu publicznego” i „Tworzenie udogodnień infrastrukturalnych dla mieszkańców BOF regularnie dojeżdżających do Bydgoszczy”, a także „Przywracanie znaczenia kolei jako środka transportu”.

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

2.4. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie bydgoskim

Strategia Rozwoju Powiatu Bydgoskiego na lata 2008-2015 wyznaczyła cel główny powiatu jako „zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy powiatu bydgoskiego”. Wizję ekorozwoju powiatu określono w podziale na łady, w tym wyróżniono ład przestrzenny, którego elementem jest rozwinięty system komunikacyjny – transport publiczny i prywatny.

Wśród działań na rzecz realizacji strategii znalazło się jednak tylko odniesienie do transportu indywidualnego (działanie 1: „Usprawnienie sieci komunikacyjnej powiatu poprzez przebudowę i modernizację dróg ze szczególnym uwzględnieniem dróg dojazdowych do sieci dróg regionalnych i ponadregionalnych, łączących ośrodki o znaczeniu gospodarczym, kulturowym i turystycznym), rowerowego (działanie 2: „Podniesienie jakości i bezpieczeństwa sieci komunikacji rowerowej poprzez budowę ciągów pieszko-rowerowych”) oraz kolejowego (działanie 3: „Wspieranie działań podejmowanych przez Zarząd Województwa w zakresie przebudowy oraz modernizacji linii kolejowych na terenie powiatu bydgoskiego”) – nie ma odniesienia do transportu autobusowego. Aktualizacja Strategii do dnia 31 grudnia 2016 r. nie przyniosła zmian w zakresie odniesień do transportu publicznego autobusowego.

Powiat bydgoski 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 wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym i opiniowania tych zezwoleń dla sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego (Starosta Bydgoski wydał tylko jedno zezwolenie na wykonywanie przewozów na linii powiatowej – wszystkie pozostałe linie autobusowe obejmujące obszar powiatu bydgoskiego przekraczały jego granice).

2.5. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu bydgoskiego

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 częstotliwość 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. 1. 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

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
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 dojścia 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: 15.12.2015 r.

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

Powiat bydgoski zajmuje powierzchnię 1 395 km² i jest trzecim co do wielkości powiatem województwa kujawsko-pomorskiego – stanowi 7,8% jego powierzchni. Od północy graniczy z powiatami tucholskim, świeckim i chełmińskim, od wschodu – z powiatem toruńskim, od południa – z powiatami inowrocławskim i żnińskim, a od zachodu – z powiatami nakielskim i sępoleńskim. Jest to powiat ziemski, z siedzibą władz w Bydgoszczy, która jednak – jako miasto na prawach powiatu – nie wchodzi w jego skład.



Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: www.kujawsko-pomorskie.eu, dostęp: 15.12.2015 r.

Powiat bydgoski leży na Kujawach, jego obszar sięga też fragmentarycznie innych krain historycznych Polski: Ziemi Chełmińskiej i Pomorza (na północy i wschodzie) oraz Krajny i Wielkopolski (na zachodzie). Powiat położony jest w większości na lewym brzegu Wisły, za wyjątkiem gminy Dąbrowa Chełmińska, która położona jest na prawym brzegu tej rzeki. Powiat leży w czterech makroregionach: południową jego część zajmuje Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka (Kotlina Toruńska), część północno-zachodnią – Pojezierze Południowopomorskie (Wysoczyzna Świecka, Dolina Brdy i Pojezierze Krajeńskie), a wschodnia część powiatu (gmina Dąbrowa Chełmińska) znajduje się w dwóch makroregionach: Dolina Dolnej Wisły (mezoregion: Dolina Fordońska) i Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie (mezoregion: Pojezierze Chełmińskie).

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Kujawsko-Pomorskiego, sieć osadniczą w województwie kujawsko-pomorskim tworzy osiem obszarów o różnych uwarunkowaniach. Powiat bydgoski został zaliczony w większości do obszaru centralnego, natomiast jego północna część została zaliczona do obszaru północnego. Z kolei wschodni kraniec gminy Dąbrowa Chełmińska zaliczony został do obszaru północno-wschodniego.

Obszar centralny uznawany jest za „rdzeń funkcjonalny” województwa, ma charakter wielofunkcyjny, z bardzo dobrze rozwiniętą przedsiębiorczością i dużym znaczeniem turystyki i rolnictwa. Posiada również 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 północnym duże znaczenie ma funkcja turystyczna i leśna. Spora część powiatu wykazuje cechy zurbanizowanej strefy podmiejskiej – z uwagi na silne związki funkcjonalne z Bydgoszczą.

Na rysunku 2 przedstawiono podział powiatu bydgoskiego na gminy.



Rys. 2. Podział administracyjny powiatu bydgoskiego

Źródło: www.powiat.bydgoski.pl, dostęp: 15.12.2015 r.

W polityce przestrzennej województwa wyodrębniono cztery strefy, w tym dwie obejmujące powiat bydgoski. Większa część powiatu – wraz z doliną Wisły – zaliczona została do strefy centralnej – o wysokiej aktywności gospodarczej, a pozostała część powiatu (północno-wschodni fragment obszaru gmin Koronowo i Sicienko) – do strefy wschodniej, w której ma przeważać intensywna gospodarka rolna.

W sieci osadniczej obszar powiatu bydgoskiego stanowi część aglomeracji i obszaru metropolitalnego Bydgoszczy i Torunia.

Układ osadniczy w województwie przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Miejsce powiatu bydgoskiego w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego

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

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

W skład powiatu bydgoskiego wchodzi osiem podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- dwie gminy miejsko-wiejskie – Koronowo i Solec Kujawski;
- sześć gmin wiejskich: Białe Błota, Dąbrowa Chełmińska, Dobrcz, Nowa Wieś Wielka, Osielesko i Sicienko.

Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 111 734 osoby, co oznacza gęstość zaludnienia 80 mieszkańców na km². Jest to gęstość zaludnienia niższa od średniej w województwie (116 mieszkańców/km²). Najslabiej zaludnioną gminą jest Sicienko (54 osoby/km²). Powierzchnie gmin i miast powiatu bydgoskiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2.

Na terenie powiatu bydgoskiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 47%. Lasy zajmują natomiast ok. 45% powierzchni powiatu.

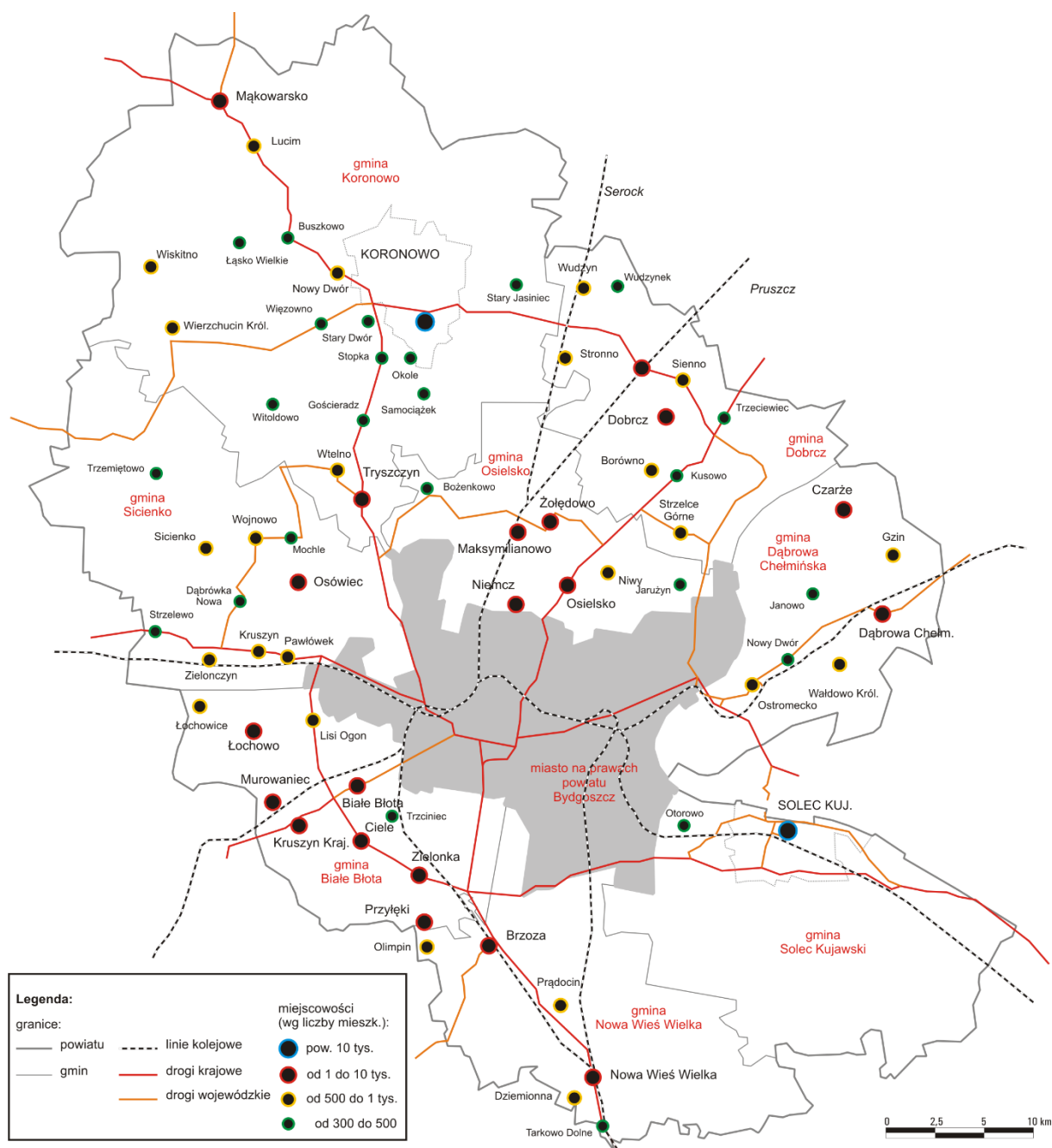
Powiat bydgoski, dzięki położeniu w bezpośrednim sąsiedztwie Bydgoszczy, charakteryzuje się dobrą dostępnością komunikacyjną do tego ośrodka wojewódzkiego, a także do Torunia.

Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
1.	Białe Błota	123	19 608	159	16/11
2.	Dąbrowa Chełmińska	125	8 033	64	24/15
3.	Dobrcz	130	11 010	85	29/21
4.	Koronowo	412	24 179	59	55/33
	w tym miasto	28	11 384	407	1/0
5.	Nowa Wieś Wielka	148	9 778	66	21/15
6.	Osielesko	102	12 569	123	17/7
7.	Sicienko	180	9 798	54	37/21
8.	Solec Kujawski	175	16 759	96	18/4
	w tym miasto	19	15 627	822	1/0
Razem		1 395	111 734	80	217/126

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

Na rysunku 4 przedstawiono mapę powiatu bydgoskiego z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.



Rys. 4. Największe miejscowości powiatu bydgoskiego

Źródło: opracowanie własne.

Za kierunki rozwoju układu komunikacyjnego dla obszaru powiatu bydgoskiego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uznano przebudowę drogi krajowej nr 5 do parametrów drogi ekspresowej, przebudowę drogi krajowej nr 80 w klasie technicznej GP (droga główna ruchu przyspieszonego) oraz przebudowę drogi krajowej nr 25 w klasie technicznej G (droga główna) na odcinku Sępólno Krajeńskie – Bydgoszcz i w klasie GP na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław wraz z obwodnicą Koronowa i Nowej Wsi Wielkiej. Wskazano również,

że konieczna jest budowa połączenia drogi ekspresowej S-10 z drogą krajową nr 80 – z przeprawą mostową przez Wisłę w Solcu Kujawskim. Droga S-10 to planowane połączenie drogowe prowadzące przez teren województwa kujawsko-pomorskiego, w tym łączące Bydgoszcz z Toruniem. Obecnie trwają prace studialne i projektowe, nie jest znany termin budowy poszczególnych odcinków drogi.

Jako najważniejsze zadania w układzie nadrzędnym dla linii kolejowych, zapewniających zewnętrzne powiązania województwa, uznano osiągnięcie prędkości powyżej 120 km/h na wybranych liniach – m.in. na linii nr 18 (Kutno – Toruń – Bydgoszcz) i nr 131 (Chorzów Batory – Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew). Ponadto wskazano, że sprawniejszy i bezpieczniejszy transport na terenie województwa ma być zrealizowany m.in. poprzez osiągnięcie prędkości do 120 km/h w rezultacie przebudowy pozostałych linii kolejowych znaczenia państwowego.

2.6. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem

Poszczególne gminy powiatu bydgoskiego posiadają zróżnicowaną strukturę przestrzenną. Zestawienie podstawowych wskaźników charakteryzujących gminy przedstawiono w tabeli 3. Kolorem czerwonym wyróżniono gminy o największym udziale danej powierzchni. Pod tabelą przedstawiono z kolei syntetyczny opis każdej z gmin.

Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatu bydgoskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Udział wg kierunków wykorzystania		
			użytki rolne	las i wody	tereny zurbanizowane i pozostałe
1.	Białe Błota	123	29,0%	54,9%	15,6%
2.	Dąbrowa Chełmińska	125	42,3%	51,7%	6,0%
3.	Dobrcz	130	82,5%	10,4%	7,2%
4.	Koronowo	412	56,6%	36,6%	6,7%
	w tym miasto	28	43,7%	38,1%	18,8%
5.	Nowa Wieś Wielka	148	27,5%	64,7%	8,0%
6.	Osielsko	102	29,9%	59,8%	10,0%
7.	Sicienko	180	71,3%	21,6%	7,1%
8.	Solec Kujawski	175	14,7%	79,7%	5,6%
	w tym miasto	19	41,4%	28,7%	28,3%
Razem		1 395	46,9%	45,3%	7,8%

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

Koronowo

Gmina Koronowo rozciąga się na północ od Bydgoszczy, w dolinie rzeki Brdy. To największa gmina w powiecie bydgoskim (412 km²). Ponad 56% obszaru gminy to tereny rolnicze, a ok. 36% jej powierzchni zajmują lasy.

Przez gminę przepływa rzeka Brda. Znajduje się na niej sztuczny zbiornik wodny – Jezioro Koronowskie. Oprócz niego na tym obszarze występuje wiele jezior polodowcowych, w tym m.in. długi na 30 km łańcuch jezior byszewskich.

W skład gminy Koronowo wchodzi miasto Koronowo oraz 33 sołectwa: Buszkowo, Byszewo, Bytkowice, Dziedzinek, Glinki, Gogolin, Gościeradz, Huta, Krąpiewo, Lucim, Łąsko Małe, Łąsko Wielkie, Mąkowsko, Morzewiec, Nowy Dwór, Nowy Jasiniec, Okole, Osiek, Popielewo, Salno, Samociążek, Sitowiec, Skarbiewo, Stary Dwór, Stary Jasiniec, Tryszczyn, Więżowno, Wierzchucin Królewski, Wiskitno, Wilcze, Witoldowo i Wtelnio.

Gmina ma charakter turystyczno-rolniczy. Znajduje się tutaj bardzo cenny drzewostan dębu szypułkowego. Duża część gospodarstw rolniczych zajmuje się uprawą owoców: jabłek, śliwek, wiśni i truskawek. W Koronowie znajdują się obiekty zabytkowe, takie jak pocysterski zespół klasztorny, czy XIX-wieczna zabudowa śródmieścia (okolice Rynku).

Solec Kujawski

Gmina Solec Kujawski usytuowana jest we wschodniej części powiatu bydgoskiego, na lewym brzegu Wisły, pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem. To najbardziej zalesiona gmina powiatu – lasy zajmują blisko 80% jej powierzchni.

W dawnej wsi Kabat, położonej w centrum Puszczy Bydgoskiej, zlokalizowane jest Radiowe Centrum Nadawcze Polskiego Radia. Przez gminę przebiega linia kolejowa nr 18 w relacji Kutno – Piła, łącząca Bydgoszcz z Toruniem.

Gmina składa się z miasta Solec Kujawski (podzielonego na 5 osiedli – Leśne, Staromiejskie, Robotnicze, Toruńskie i Rudy) oraz z 4 sołectw: Otorowo-Makowska, Chrośna, Kujawska i Przyłubie.

W mieście funkcjonuje Park Przemysłowy obejmujący ok. 68 ha. Zlokalizowany jest tu również Ośrodek Sportu i Rekreacji, a w nim – hala widowiskowo-sportowa, park wodny i kręgielnia. Prężnie działa również Solecie Centrum Kultury. Atrakcje zapewnia także JuraPark powstały w 2008 r.

W Solcu Kujawskim swoje siedziby mają takie przedsiębiorstwa jak Autos, Drobex, Passaco, Solbet, Thermoplastics, czy producent autobusów Solbus, a także Nadleśnictwo Solec Kujawski.

Białe Błota

Gmina Białe Błota położona jest w centralnej części powiatu bydgoskiego. Wschodnia i środkowa część gminy leży na skraju Puszczy Bydgoskiej. Przez jej teren przepływa rzeka Noteć, połączona z Kanałem Noteckim. Na zachód od Białych Błot zlokalizowane jest Jezioro Jezuickie Małe.

Gmina podzielona jest na 11 sołectw: Białe Błota, Ciele, Kruszyn Krajeński, Lisi Ogon, Łochowice, Łochowo, Murowaniec, Prądky, Przyłęki, Trzciniec i Zielonka. Stopniowo zanika rolniczy charakter poszczególnych wsi i ewoluuje w kierunku podmiejskich osiedli mieszkaniowych oraz specjalistycznych usług lub specyficznej produkcji. Udział terenów zurbanizowanych w całkowitej powierzchni gminy przekracza już 15%. Jest to najgęściej zaludniona gmina wiejska w powiecie bydgoskim, ale jednocześnie aż 55% powierzchni gminy zajmują lasy należące do Puszczy Bydgoskiej.

W granicach gminy znajduje się Port Lotniczy Bydgoszcz im. Ignacego Paderewskiego.

Dąbrowa Chełmińska

Dąbrowa Chełmińska to najmniejsza pod względem liczby mieszkańców gmina powiatu bydgoskiego (liczy nieznacznie ponad 8 tys. mieszkańców). Jej cechą charakterystyczną jest położenie na granicy trzech mezoregionów: część centralna gminy leży na Pojezierzu Chełmińskim, południowa – w Kotlinie Toruńskiej, a północno-zachodnia – w Dolinie Fordońskiej, co przekłada się na zróżnicowanie poszczególnych obszarów gminy. Jest to jedyna gmina powiatu położona na prawym brzegu Wisły.

Gmina podzielona jest na 15 sołectw: Bolumin, Borki, Czarze, Czemlewo, Dąbrowa Chełmińska, Gzin, Janowo, Mozgowina, Nowy Dwór, Ostromecko, Otowice, Rafa, Reptowo, Strzyżawa i Wałdowo Królewskie.

W Ostromecku znajduje się zespół pałacowo-parkowy z XVIII i XIX wieku wraz 40-hektarowym parkiem. W miejscowości znajduje się także źródło wód alkalicznych „Maria”.

Dobrcz

Gmina Dobrcz położona jest w północno-wschodniej części powiatu bydgoskiego, na szlaku komunikacyjnym (kolejowym i drogowym) wiodącym z Bydgoszczy w kierunku Wybrzeża Gdańskiego. Gmina ma charakter rolniczy – użytki rolne stanowią 82,5% jej powierzchni.

Gmina dzieli się na 21 sołectw: Augustowo, Borówno, Dobrcz, Gądecz, Kotomierz, Kozielec, Kusowo, Magdalenka, Nekla, Sienno, Stronno, Strzelce Dolne, Strzelce Górne, Suponin, Trzebień, Trzeciewiec, Trzęsacz, Włóki, Wudzyn, Wudzynek, Włóki i Zalesie.

Miejscowość Borówno jest miejscem rozgrywania corocznych zawodów triathlonowych. Z kolei w Strzelcach Dolnych co roku w pierwszy weekend września odbywa się Święto Śliwki – uruchamiana jest wówczas specjalna linia autobusowa do Bydgoszczy, obsługiwana taborem zabytkowym i historycznym.

Na terenie gminy znajdują się trzy naturalne jeziora: Borówno o powierzchni 43,8 ha, Kusowo o powierzchni 44 ha i Dobrcz o powierzchni 30,2 ha.

Nowa Wieś Wielka

Gmina Nowa Wieś Wielka położona jest w południowej części powiatu bydgoskiego. Sporą jej część pokrywają lasy (ok. 65%), jednak wyłączając obszary leśne, łąki i pastwiska, gmina osiąga gęstość zaludnienia na poziomie ok. 160 osób/km².

Największym zbiornikiem wodnym w gminie jest Jezioro Jezuickie (146 ha i 10 m głębokości). Stanowi ono centrum rekreacyjne dla mieszkańców Bydgoszczy, funkcje turystyczne skupiają się w miejscowościach Chmielniki i Prądocin.

W skład gminy wchodzi 15 sołectw: Brzoza, Dąbrowa Wielka, Dobromierz, Dziemionna, Jakubowo, Januszkowo, Kobylarnia, Kolankowo, Leszyce, Nowa Wieś Wielka, Nowa Wioska, Nowe Smolno, Olimpin, Prądocin i Tarkowo Dolne. Obecnie najdynamiczniej rozwija się Brzoza – w tej miejscowości oddawanych jest 1/3 gminnych nowych mieszkań i domów, a także prowadzi działalność połowa gminnych podmiotów gospodarczych.

Osielsko

Gmina Osielsko położona jest w centralnej części powiatu bydgoskiego i bezpośrednio graniczy od południa z Bydgoszczą. Tereny zurbanizowane stanowią 10% powierzchni gminy, a blisko 60% – lasy. To dynamicznie rozwijająca się gmina podmiejska – ma charakter usługowo-przemysłowy z przeważającą funkcją mieszkaniową. Osielsko jest zarazem najbogatszą gminą w województwie.

W skład gminy wchodzi 7 sołectw: Bożenkowo, Jaruzyn, Maksymilianowo, Niemcz, Niwy-Wilcze, Osielsko i Żołędowo.

W Maksymilianowie znajduje się duża stacja kolejowa – na styku ważnych linii kolejowych nr 131 (Chorzów Batory – Tczew) i nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port).

Sicienko

Sicienko to gmina usytuowana w zachodniej części powiatu bydgoskiego. Obecnie zamieszkuje ją blisko 10 tys. osób, a liczba ludności cały czas wzrasta, co ma związek z rozwojem osadnictwa mieszkaniowego.

Użytki rolne zajmują 70% obszaru gminy – główną funkcją gminy pozostaje rolnictwo, a funkcją uzupełniającą jest sadownictwo i warzywnictwo (o charakterze podmiejskim) oraz przedsiębiorczość i mieszkalnictwo. Część obszaru gminy zajmują zamknięte tereny wojskowe.

W obrębie gminy znajduje się rzeka Krówka i Kanał Bydgoski, a także jeziora: Wierzchucińskie Małe, Wierzchucińskie Duże i Słupowskie.

Gmina jest podzielona na 21 sołectw: Dąbrówka Nowa, Gliszcz, Kruszyn, Łukowiec, Mochle, Murucin, Nowaczkowo, Osówiec, Pawłówek, Samsieczno, Sicienko, Strzelewo, Szczutki, Teresin, Trzemiętowo, Trzemiętówko, Wierzchucice, Wierzchucinek, Wojnowo, Zawada-Ugoda i Zielonczyn.

2.7. 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)⁹. 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 S-5 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 bydgoskiego prowadzą następujące linie kolejowe:

- nr 18 (Kutno – Piła Główna), odcinki: Toruń Główny – Bydgoszcz Wschód i Czyżkówko – Piła Główna (linia pierwszorzędna, dwutorowa i zelektryfikowana);

⁹ Źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, dostęp: 15.12.2015 r.

- nr 131 (Chorzów Batory – Tczew), odcinki: Jaksice – Nowa Wieś Wielka, Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Główna – Maksymilianowo i Maksymilianowo – Laskowice Pomorskie (linia magistralna, dwutorowa i zelektryfikowana);
- nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port), odcinki Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Wschód i Bydgoszcz Wschód – Maksymilianowo (linia magistralna, dwutorowa i zelektryfikowana) oraz odcinek Maksymilianowo – Wierzchucin (linia pierwszorzędna, jednotorowa i niezelektryfikowana);
- nr 209 (Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Główna), odcinek Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Fordon (linia drugorzędna, jednotorowa i niezelektryfikowana);
- nr 241 (Tuchola – Koronowa), odcinek Tuchola – Koronowo (linia znaczenia miejscowego, jednotorowa i niezelektryfikowana – nieczynna);
- nr 356 (Poznań Główny – Bydgoszcz Główna), odcinek Kcynia – Bydgoszcz Główna (linia drugorzędna, jednotorowa i niezelektryfikowana).

Linie nr 18, 131 i 201 mają znaczenie państwowe¹⁰. Na większości z wymienionych linii prowadzony jest ruch pasażerski – z wyjątkiem linii 241 i 356 oraz odcinka linii 201 (Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Wschód). Linia nr 241 wpisana jest do rejestru zabytków.

Na obszarze powiatu bydgoskiego funkcjonują następujące stacje i przystanki kolejowe:

- na linii nr 18 w kierunku Torunia: Solec Kujawski i Przyłubie;
- na linii nr 18 w kierunku Piły: Pawłówek i Zielonczyn;
- na linii nr 131 w kierunku Laskowic Pomorskich: Maksymilianowo i Kotomierz;
- na linii nr 131 w kierunku Inowrocławia: Trzciniec, Brzoza Bydgoska, Chmielniki Bydgoskie i Nowa Wieś Wielka
- na linii nr 201 w kierunku Wierzchucina: Maksymilianowo, Stronno i Wudzyń;
- na linii nr 209 w kierunku Kowalewa Pomorskiego: Ostromecko, Dąbrowa Chełmińska i Gzin.

Łącznie, w ruchu pasażerskim użytkowanych jest 15 stacji i przystanków kolejowych, jednak odjeżdża z nich zróżnicowana liczba pociągów, najwięcej z Maksymilianowa.

W powiecie bydgoskim znajduje się łącznie 1 320,9 km dróg publicznych, w tym 144,8 km autostrad i dróg krajowych, 116,3 km dróg wojewódzkich, 397,5 km dróg powiatowych i 662,3 km dróg gminnych¹¹.

Układ drogowy powiatu opiera się na sieci dróg krajowych nr 5, 10, 25, 56 i 80, fragmentarycznie mających status dróg ekspresowych (S-5 i S-10 w gminie Białe Błota).

¹⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 17.04.2013 r., Dz. U. z 2013 r., poz. 569.

¹¹ „Studium Uwarunkowań Rozwoju Przestrzennego Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

Przez powiat bydgoski prowadzą trasy następujących dróg wojewódzkich:

- 223: droga krajowa nr 80 – droga krajowa nr 10 (przejście przez Bydgoszcz);
- 237: Czersk – Tuchola – Gostycyn – Mąkowsko;
- 243: Mrocza – Koronowo (droga krajowa nr 25);
- 244: Kamieniec – Wojnowo – Gogolinek – Bożenkowo – Strzelce Dolne;
- 249: Czarnowo (droga krajowa nr 80) – rzeka Wisła – Solec Kujawski – droga krajowa nr 10;
- 254: Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo;
- 256: Trzeciewiec (droga krajowa nr 5) – Włóki – Bydgoszcz;
- 394: Przyłubie – Solec Kujawski – droga wojewódzka nr 397;
- 397: Otorowo (droga woj. nr 394) – Makowiska (droga krajowa nr 10);
- 551: Strzyżawa – Dąbrowa Chełmińska – Unisław – Wybcz – Chełmża – Wąbrzeźno.

Powiatowy Zarząd Dróg z siedzibą w Bydgoszczy zarządza siecią 397,5 km dróg powiatowych:

- 1030C: Cekcyn – Lubiewo – Cierplewo – Sokole Kuźnica;
- 1137C: Obodowo – Sośno – Wierzchucin Królewski;
- 1139C: Dziedno – Sitowiec;
- 1145C: Zabartowo – Wąwelno – Wierzchucin Królewski;
- 1146C: Wąwelno – Wiskitno – Łąsko Małe;
- 1147C: Sitowiec – Huta – Wąwelno;
- 1266C: droga krajowa nr 56 – Serock – Łowin – Zbrachlin;
- 1267C: Wudzyn – Pruszcz;
- 1268C: Serock – Stronno;
- 1269C: Nieciszewo – Trzebień – Kotomierz;
- 1270C: Pruszcz – Trzebień;
- 1295C: Topolno – Trzeciewiec;
- 1501C: Pyszczyń – Suponin;
- 1502C: Kotomierz – Dobrcz;
- 1503C: Sienno – Dobrcz;
- 1504C: Trzebień – Niemcz – Bydgoszcz;
- 1505C: Dobrcz – Borówno;
- 1506C: Kusowo – Gądecz;
- 1507C: Włóki – Jaruzyn – Bydgoszcz;
- 1508C: Niemcz – Jaruzyn;
- 1509C: Maksymilianowo – stacja kolejowa;

- 1510C: Popielewo – Słupowo;
- 1511C: Sitowiec – Lucim;
- 1512C: Wilcze – Wierzchucin Królewski;
- 1513C: Mąkowarsko – stacja kolejowa;
- 1514C: Mąkowarsko – Sokole Kuźnica – Koronowo;
- 1515C: Buszkowo – Nowy Dwór;
- 1517C: Nowy Dwór – Więzowno;
- 1518C: Nowy Dwór – Byszewo;
- 1519C: Gogoliński Młyn – Gogolinek;
- 1520C: Salno – Witoldowo;
- 1521C: Stary Dwór – Witoldowo;
- 1522C: Wtelno – Gościeradz;
- 1523C: Wtelno – Tryszczyn;
- 1524C: Tryszczyn – rzeka Brda;
- 1525C: Koronowo – Żołędowo;
- 1526C: Samociążek – Bożenkowo;
- 1527C: Prosperowo – Wojnowo;
- 1528C: Trzemiętówko – Sicienko;
- 1529C: Wojnowo – Bydgoszcz;
- 1530C: Osówiec – droga powiatowa nr 1529C;
- 1531C: Osówiec – Kruszyn;
- 1532C: Ugoda – Strzelewo;
- 1533C: Sitno – Zawada;
- 1534C: Zielonczyn – stacja kolejowa;
- 1535C: Łochowo – Zamość;
- 1536C: Łochowo – Lipniki;
- 1537C: Trzciniec – Ciele – Kruszyn Krajeński;
- 1538C: Przyłęki – Olimpin – Kobyłarnia;
- 1539C: Nowa Wieś Wielka – Pęchowo;
- 1540C: Czarze – Rafa – Ostromecko;
- 1541C: Gzin – Dąbrowa Chełmińska;
- 1542C: Rafa – Dąbrowa Chełmińska;
- 1543C: Dąbrowa Chełmińska – Wałdowo Królewskie;
- 1544C: Dąbrowa Chełmińska – Bolumin – Skłudzewo;
- 1545C: Dąbrowa Chełmińska – Cichoradz;

- 1546C: Bydgoszcz – Otorowo – droga wojewódzka nr 397;
- 1547C: Bydgoszcz – Wypaleniska;
- 1548C: Solec Kujawski – Nowa Wieś Wielka;
- 1549C: Solec Kujawski – Chrośna;
- 1550C: Brzoza – Prądocin;
- 1551C: Nowa Wieś Wielka – Leszyce – Dąbrowa Mała;
- 1552C: Tarkowo Dolne – Dąbrowa Wielka;
- 1553C: Wilcza Góra – stacja kolejowa;
- 1554C: Samsieczno – Gorzeń;
- 1601C: Kokocko – Czarze – Dąbrowa Chełmińska;
- 1908C: Drzewianowo – Murucin;
- 1909C: Krukówko – Witoldowo;
- 1909C: Krukówko – Wierzchucinek – Witoldowo;
- 1910C: Samsiecznynek – Wojnowo;
- 1926C: Nakło – Gorzeń – Bydgoszcz;
- 2033C: Cierpice – Rojewo – Inowrocław.

Przebieg głównych dróg – krajowych (kolor czerwony) i wojewódzkich (kolor żółty) w powiecie bydgoskim przedstawiono na rysunku 5.

W granicach administracyjnych powiatu bydgoskiego znajduje się 608 przystanków autobusowych. Gminy powiatu bydgoskiego, powiat bydgoski oraz samorząd województwa kujawsko-pomorskiego określiły zasady korzystania z przystanków, które znajdują się w ich zarządzaniu. Największą liczbą – 205 przystanków zarządzanych w powiecie – dysponuje samorząd powiatowy. Przy drogach wojewódzkich znajduje się 135 przystanków, a 129 zlokalizowanych jest przy drogach. Oprócz tego funkcjonuje 139 przystanków przy drogach gminnych.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zaskoki 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 znajduje się jeden dworzec autobusowy – w Koronowie, przy ul. Paderewskiego 21. Obiekt ten nie posiada jednak formalnie charakteru dworca – został określony w uchwale rady miejskiej jako przystanek. Najbliższy większy dworzec znajduje się w Bydgoszczy, przy ul. Jagiellońskiej 58 (dworzec PKS Bydgoszcz).



Rys. 5. Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie bydgoskim

Źródło: Infostrada Kujaw i Pomorza, dostęp: 15.12 2015 r.

W Koronowie została wyznaczona strefa płatnego parkowania¹², obejmująca niewielki obszar w centrum miasta: plac Zwycięstwa oraz ulice Tucholską i Wąską, wskazane w załączniku graficznym do uchwały. Pierwsza godzina postoju kosztuje 2,00 zł, a kolejne: 2,40 zł (druga), 2,80 zł (trzecia) i 2,00 zł (czwarta i każda następna). Pierwsze pół godziny postoju

¹² Uchwała nr VIII/78/15 Rady Miejskiej w Koronowie z dnia 29 kwietnia 2015 r.

kosztuje 1,00 zł. Opłaty za parkowanie są pobierane od poniedziałku do piątku oraz w soboty w godzinach 8⁰⁰-17⁰⁰. Pobór opłat następuje poprzez inkasentów.

2.8. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiat bydgoski zamieszkały był przez około 111 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 bydgoskiego w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 4.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują znaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano dla gminy Białe Błota. W żadnej gminie nie odnotowano spadku liczby mieszkańców, w ostatnim roku ujemna średnia stopa przyrostu naturalnego występowała jedynie w miastach – w Koronowie i w Solcu Kujawskim. Dla porównania – w sąsiednim mieście Bydgoszczy w latach 2014:2009 nie zmieniła się liczba mieszkańców, ale przyrost naturalny w 2014 r. osiągnął wartość -1,2, a saldo migracji -1 097. Rosnąca liczba mieszkańców w gminach wiejskich, wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu bydgoskiego w latach 2009-2014 – dane GUS

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Białe Błota	16 445	17 409	18 081	18 693	19 215	19 608	119,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,5	5,3	6,0	4,9	2,9	3,2	-
– saldo migracji na pobyty stały	541	566	565	546	448	330	-
Dąbrowa Chełmińska	7 555	7 736	7 792	7 926	7 978	8 033	106,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,6	3,1	0,5	4,3	2,4	2,6	-
– saldo migracji na pobyty stały	115	94	52	85	67	47	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Dobrcz	9 745	10 184	10 396	10 608	10 810	11 010	113,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,0	2,9	3,2	2,8	4,0	3,5	-
– saldo migracji na pobyt stały	198	126	179	154	173	174	-
Koronowo – miasto	11 032	11 333	11 363	11 360	11 384	11 384	103,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,3	-0,9	1,7	2,0	2,0	-1,1	-
– saldo migracji na pobyt stały	35	7	11	22	9	-12	-
Koronowo – obszar wiejski	12 653	12 698	12 689	12 729	12 753	12 795	101,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,2	5,3	0,9	2,8	0,3	4,1	-
– saldo migracji na pobyt stały	21	-1	-21	3	-6	7	-
Nowa Wieś Wielka	8 962	9 154	9 363	9 557	9 637	9 778	109,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,9	0,4	5,0	3,4	0,7	1,7	-
– saldo migracji na pobyt stały	173	101	163	123	119	101	-
Osielsko	10 961	11 246	11 633	11 970	12 278	12 569	114,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,9	4,3	5,1	3,4	2,1	5,6	-
– saldo migracji na pobyt stały	419	275	329	319	301	248	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Sicienko	9 300	9 510	9 613	9 702	9 755	9 798	105,4
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,9	7,5	3,2	2,2	2,6	2,3	-
– saldo migracji na pobyty stały	21	70	72	54	63	23	-
Solec Kuj. – miasto	15 279	15 585	15 651	15 697	15 642	15 627	102,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,7	1,7	0,5	1,0	-1,6	-1,5	-
– saldo migracji na pobyty stały	23	22	58	48	-31	9	-
Solec Kuj. – obszar wiejski	1 078	1 087	1 097	1 108	1 113	1 132	105,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,4	7,4	10,0	11,8	3,6	12,6	-
– saldo migracji na pobyty stały	0	-5	-1	-4	20	-16	-
Razem powiat bydgoski	103 010	105 942	107 678	109 350	110 565	111 734	108,5
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,7	3,4	3,1	3,1	1,6	2,3	-
– saldo migracji na po- byty stały	1546	1255	1407	1350	1163	911	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

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.

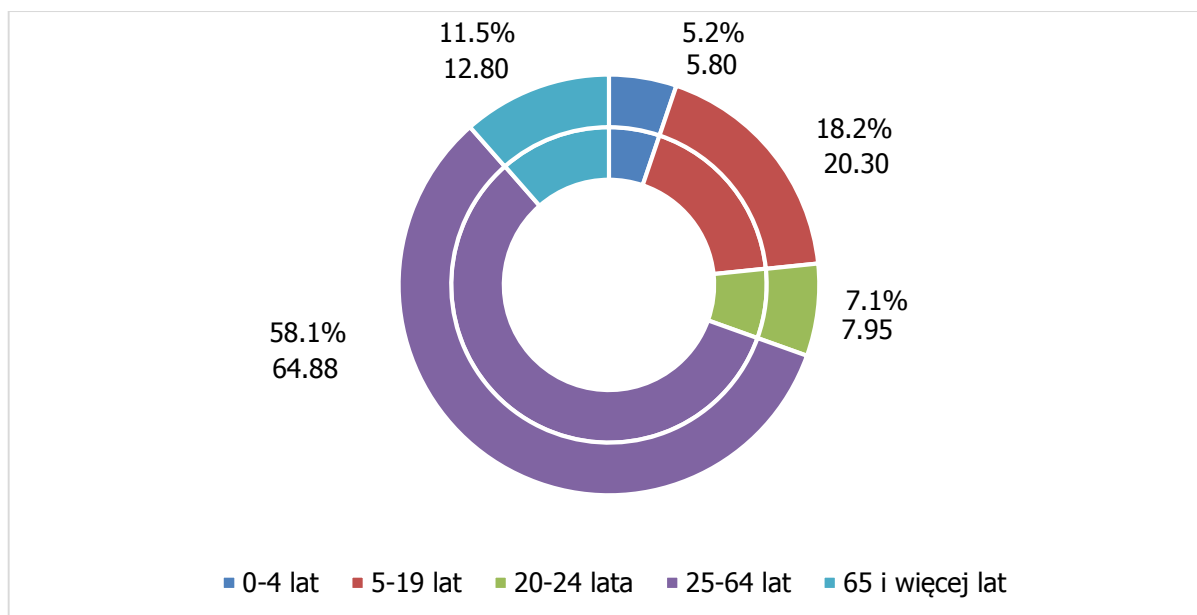
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2009-2014

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
miasta Koronowo i Solec Kujawski			
– przedprodukcyjnym	5 290	4 964	93,8
– produkcyjnym	17 203	17 330	100,7
– poprodukcyjnym	3 818	4 717	123,5
Pozostałe obszar wiejski objęty planem			
– przedprodukcyjnym	17 650	18 283	103,6
– produkcyjnym	50 039	54 860	109,6
– poprodukcyjnym	9 010	11 580	128,5
Razem powiat bydgoski			
– przedprodukcyjnym	22 940	23 247	101,3
– produkcyjnym	67 242	72 190	107,4
– poprodukcyjnym	12 828	16 297	127,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

W powiecie bydgoskim w latach 2009-2014 w dużo mniejszym stopniu zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 1,3%), niż w wieku produkcyjnym (o 7,4%), a szczególnie – w wieku poprodukcyjnym (aż o 27%). Podobna tendencja spadku udziału 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 więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu bydgoskiego, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., ponad 41% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym w przewozach realizowanych w formie komunikacji miejskiej, zwyczajowo (ze względu na wiek – na mocy uchwał samorządów) przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Ulgi ustawowe obowiązujące w komunikacji regionalnej takiego prawa nie przyznają.



Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu bydgoskiego
[% i tys. osób] – stan na 31 grudnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

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

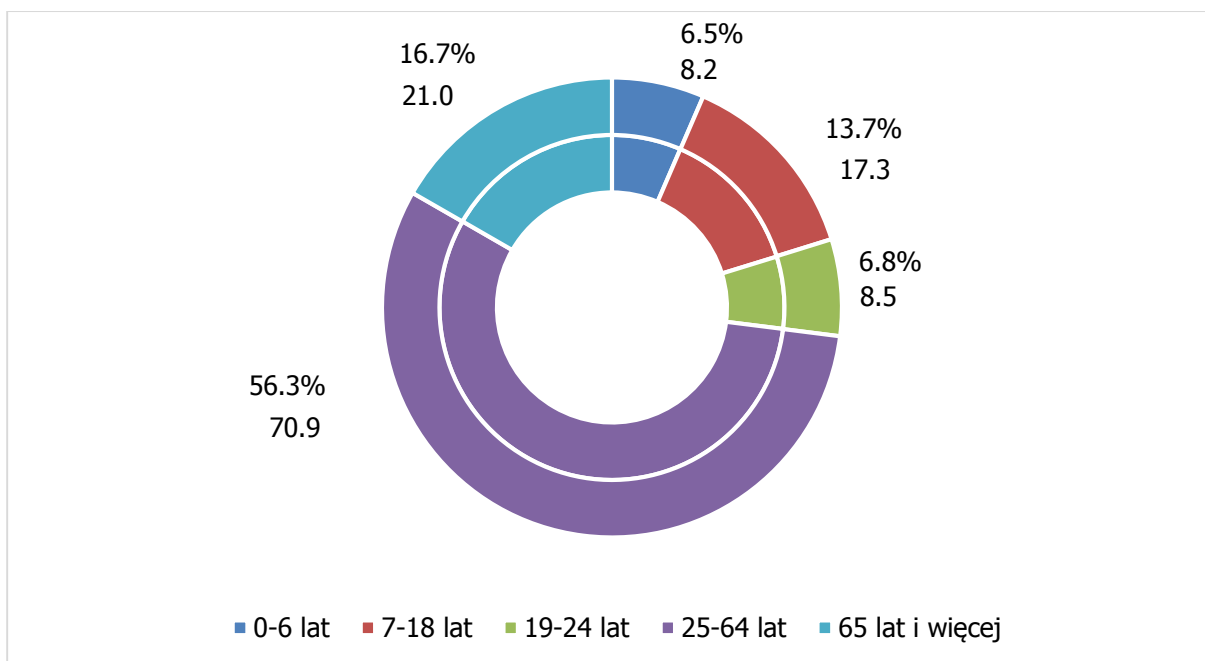
Liczba ludności powiatu bydgoskiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie rosła i w 2025 r. wyniesie 125 927 osób. Jednocześnie zmieni się struktura ludności miast i gmin objętych planem. Liczba osób uczących się zmaleje w miastach (o ponad 9%), za to wzrośnie na terenach wiejskich (o blisko 5%). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o blisko 3%, a w gminach wiejskich wzrośnie o blisko 15%, skutkując w całym powiecie wzrostem o 10,5%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie, aż o 73,8%.

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

Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat bydgoski

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w mieście					
0-6	1 980	1 685	1 629	85,1	82,3
7-18	3 404	3 546	3 424	104,2	100,6
19-24	2 235	1 699	1 712	76,0	76,6
25-64	15 808	15 889	15 381	100,5	97,3
65+	3 599	4 799	5 628	133,3	156,4
Razem	27 026	27 618	27 774	102,2	102,8
Ludność wiejska					
0-6	7 022	6 373	6 589	90,8	93,8
7-18	12 453	13 701	13 834	110,0	111,1
19-24	7 230	6 603	6 821	91,3	94,3
25-64	48 337	53 373	55 516	110,4	114,9
65+	8 497	12 275	15 393	144,5	181,2
Razem	83 539	92 325	98 153	110,5	117,5
Ludność ogółem					
0-6	9 002	8 058	8 218	89,5	91,3
7-18	15 857	17 247	17 258	108,8	108,8
19-24	9 465	8 302	8 533	87,7	90,2
25-64	64 145	69 262	70 897	108,0	110,5
65+	12 096	17 074	21 021	141,2	173,8
Razem	110 565	119 943	125 927	108,5	113,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.



Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu bydgoskiego 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. Na koniec 2014 r. w powiecie bydgoskim, wg Głównego Urzędu Statystycznego, zarejestrowanych było 61,3 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 549 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. W 2009 r. wartość tego wskaźnika wynosiła 454 – oznacza to wzrost liczby samochodów aż o 21% w ciągu 5 lat. Prognoza zakłada dalszy wzrost tych wartości, nawet do 14% w perspektywie roku 2035¹³.

2.9. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2013/2014 w powiecie bydgoskim działało łącznie 112 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 14 tys. uczniów i 2,3 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 bydgoskim nie występują szkoły wyższe, dużymi ośrodkami akademickimi są natomiast pobliskie miasta – Bydgoszcz i Toruń.

¹³ Studium Wykonalności dla projektu pn.: „Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu w ramach BiT-City”.

Tab. 7. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie bydgoskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 31 grudnia 2014 r.

Rodzaj placówki oświatowej / Gmina	Białe Błota	Dąbrowa Chełm.	Dobrcz	Koronowo	Nowa Wieś Wielka	Osielsko	Sicienko	Solec Kujawski	Razem
Przedszkola	4	3	2	4	3	6	-	3	25
Oddziały przedszkolne	21	12	4	22	15	20	-	17	111
Razem przedszkolaków	415	236	58	487	311	369	-	393	2 269
Szkoła podstawowa									
– liczba jednostek	3	3	7	8	2	3	6	2	34
– liczba uczniów	1 563	589	771	1494	676	1041	634	1068	7 836
Gimnazjum									
– liczba jednostek	2	3	3	7	2	2	2	2	23
– liczba uczniów	589	300	322	719	345	360	289	466	3 390
Liceum, technikum									
– liczba jednostek	-	1	2	3	1	-	-	1	8
– liczba uczniów	-	60	219	521	22	-	-	269	1 091
Szkoła zasadnicza zawodowa									
– liczba jednostek	-	-	1	4	-	-	-	1	6
– liczba uczniów	-	-	100	199	-	-	-	82	381
Szkoła policealna									
– liczba jednostek	-	1	3	7	1	-	-	4	16
– liczba uczniów	-	60	319	720	22	-	-	351	1 472
Razem uczniów	2 152	1 009	1 731	3 653	1 065	1 401	923	2 236	14 170

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

Stopa bezrobocia dla powiatu bydgoskiego, wg stanu na 31 grudnia 2014 r., wynosiła 11,8% – przy 15,5% w województwie kujawsko-pomorskim, była więc wyraźnie niższa od przeciętnej. Wśród bezrobotnych, aż 1 761 osób (37%) uznanych zostało 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 bydgoskim, przedstawiono w tabeli 8.

Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący*	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo kujawsko-pomorskie	439 528	127 111	15,5	3 439,06
Powiat bydgoski	21 335	4 699	11,8	3 410,14
Białe Błota	6 730		-	-
Dąbrowa Chełmińska	799		-	-
Dobrcz	1 044		-	-
Koronowo	3 064		-	-
Nowa Wieś Wielka	1 601		-	-
Osielsko	2 349		-	-
Sicienko	915		-	-
Solec Kujawski	4 833		-	-

* – liczba pracujących wg stanu na 31 grudnia 2013 r.

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

2.10. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (79% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 98%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywała gmina Białe Błota.

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. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
Białe Błota	2 979	19	2 960	2 429	226	305
Dąbrowa Chełmińska	651	19	632	493	69	70
Dobrcz	954	36	918	746	55	117
Koronowo	1 791	51	1 739	1 380	105	254
Nowa Wieś Wielka	1 106	14	1 092	893	104	95
Osielsko	2 132	22	2 109	1 745	199	165
Siczenko	890	19	871	724	33	114
Solec Kujawski	1 616	44	1 572	1 219	135	218
Ogółem	12 119	224	11 893	9 629	926	1 338

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – prawie 74% oraz przemysłu i budownictwa – ponad 24%. W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie bydgoskim 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
Białe Błota	28	782	2169
Dąbrowa Chełmińska	16	185	450
Dobrcz	33	228	693
Koronowo	79	498	1214
Nowa Wieś Wielka	21	238	847
Osielsko	22	381	1729
Sicienko	26	221	643
Solec Kujawski	27	421	1168
Ogółem	252	2954	8913

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia.

Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
Białe Błota	2 979	2 857	98	22	2
Dąbrowa Chełmińska	651	624	22	5	0
Dobrcz	954	918	35	1	0
Koronowo	1 791	1 714	62	15	0
Nowa Wieś Wielka	1 106	1 053	46	7	0
Osielsko	2 132	2 048	75	9	0
Sicienko	890	856	33	1	0
Solec Kujawski	1 616	1 517	78	17	4
Ogółem	12 119	11 587	449	77	6

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 15.12.2015 r.

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 0,2% całkowitej liczby firm.

2.11. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Obszar powiatu bydgoskiego obejmuje Nadwiślański Park Krajobrazowy, którego łączna powierzchnia wynosi ponad 33 tys. ha. Park ten został utworzony w celu zachowania mozaikowatości krajobrazu lewobrzeżnej części Doliny Dolnej Wisły. Jest to korytarz ekologiczny o randze europejskiej.

Na obszarze powiatu występują ponadto także obszary chronionego krajobrazu:

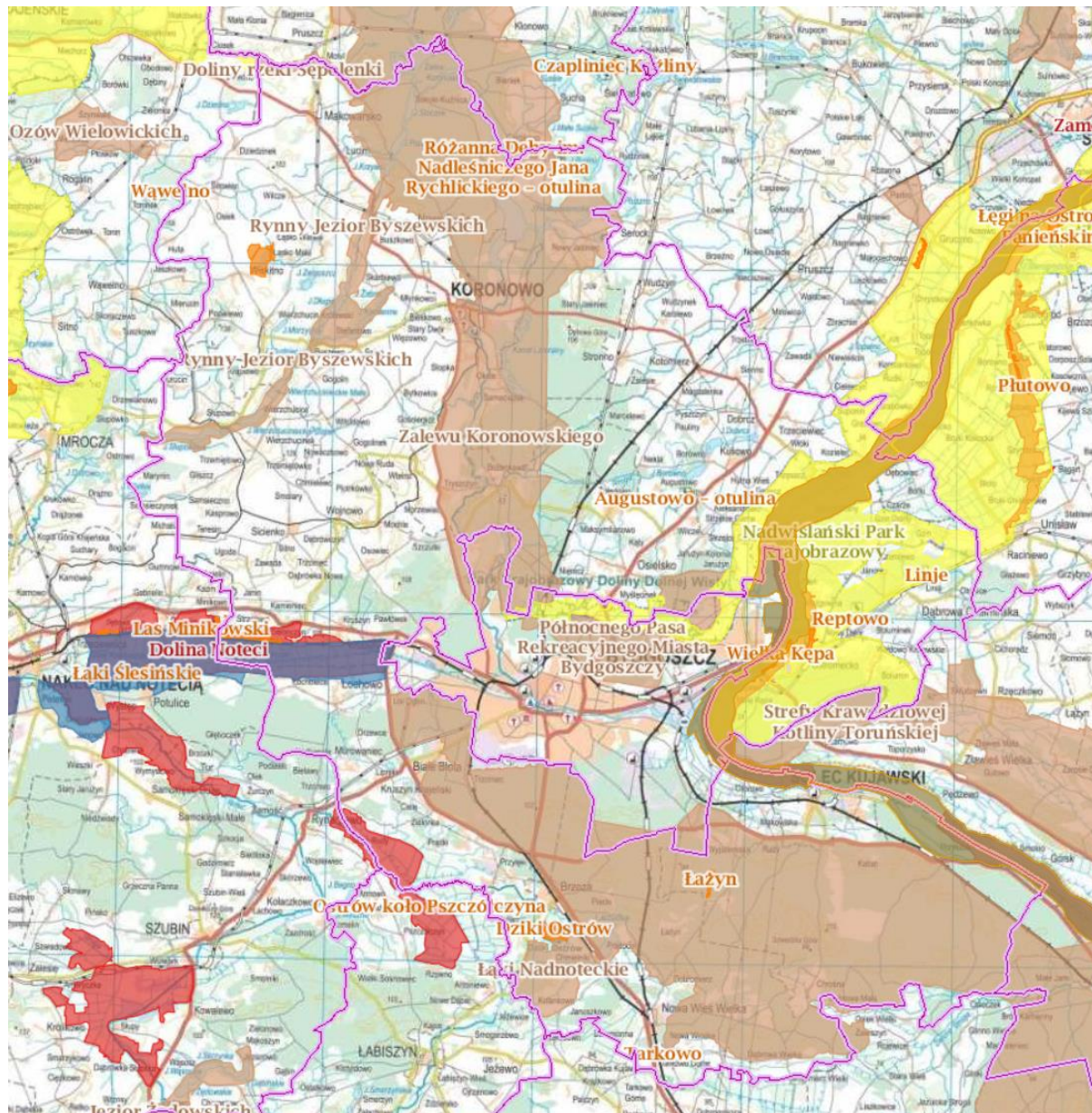
- Doliny rzeki Sępolenki;
- Łąki Nadnoteckie;
- Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy;
- Rynny Jezior Byszewskich;
- Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej;
- Zalewu Koronowskiego.

Do obszarów objętych ochroną przyrody w powiecie bydgoskim należą ponadto rezerwaty przyrody:

- Augustowo;
- Bagno Głusza;
- Dziki Ostrów;
- Kruszyn;
- Las Mariański;
- Łążyn;
- Linje;
- Reptowo;
- Różanna Dęby – im. Nadleśniczego Jana Rychlickiego;
- Tarkowo;
- Wielka Kępa.

a także liczne pomniki przyrody.

Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 12. Mapę obszarów chronionych w powiecie bydgoskim przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 15.12.2015 r.

Tab. 12. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie bydgoskim

Lp.	Kod	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
1	PLB040003	Dolina Dolnej Wisły	Osielsko, Dąbrowa Chełm., Solec Kujawski	33 599
2	PLH300004	Dolina Noteci	Sicienko	50 532
3	PLB300001	Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego	Białe Błota, Sicienko	32 672
4	PLH040011	Dybowska Dolina Wisły	Solec Kujawski	1 392
5	PLH040029	Równina Szubińsko-Łabi- szyńska	Białe Błota	2 826
6	PLH040003	Solecka Dolina Wisły	Osielsko, Dąbrowa Chełm., Dobrcz, Solec Kujawski	7 030
7	PLH040020	Torfowisko Linie	Dąbrowa Chełmińska	5

Źródło: *www.natura2000.gdos.gov.pl*, dostęp: 15.12.2015 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 bydgoski 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 PM_{2,5} oraz bezo(α)pirenu – strefę zaliczono do klasy C¹⁴.

Monitoring jakości wód rzek w 2012 r. wykazał, że stan wód Kanału Bydgoskiego na obszarze powiatu bydgoskiego został zakwalifikowany pod względem stanu i potencjału ekologicznego jako umiarkowany (Złоторia), a ocena bakteriologiczna – jako zła. Dla rzeki Brdy w Bydgoszczy potencjału ekologicznego nie oceniano, a ocena bakteriologiczna została wskazana jako zadowalająca.

¹⁴ Informacja o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2014 r., WIOŚ w Bydgoszczy.

W 2014 r. wykonano monitoring hałasu komunikacyjnego w Solcu Kujawskim – wzdłuż dróg wojewódzkich nr 249 i 394. Wyniki pomiarów wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku na dwóch monitorowanych stanowiskach (przy ul. Leśnej i Toruńskiej).

WIOŚ w Bydgoszczy 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.

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 Bydgoskiego 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).

2.12. Źródła ruchu

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

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

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), możliwe będzie również funkcjonowanie przewozów metropolitalnych w przypadku utworzenia związku metropolitalnego.

Przejazdy na obszarze powiatu bydgoskiego, 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.

Źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie bydgoskim będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu ponadgminnym: miejsca pracy, instytucje,

szkoły o zasięgu ponadgminnym, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

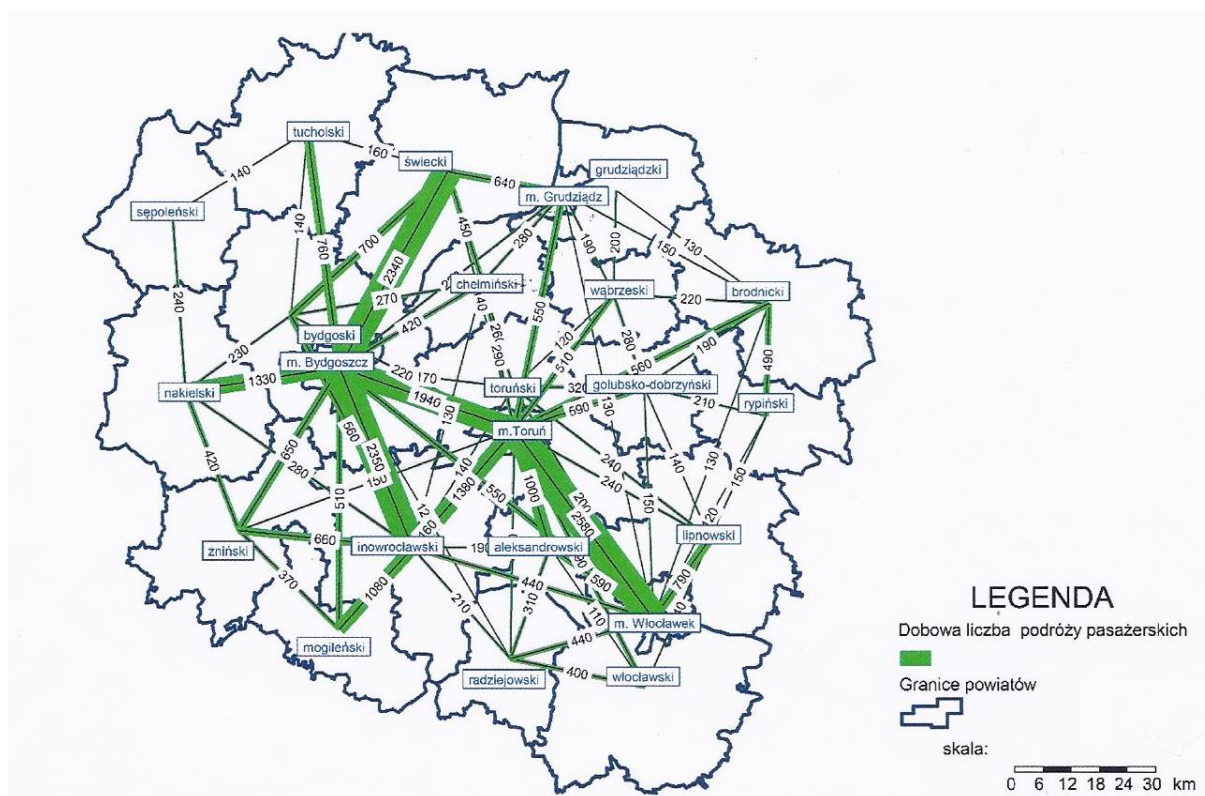
Przewozy pasażerskie w ramach powiatu bydgoskiego służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim.

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 bydgoskim realizowany głównie jest drogami krajowymi oraz drogami wojewódzkimi. Ruch tranzytowy odbywa się także liniami kolejowymi. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągach komunikacyjnych: Bydgoszcz – Toruń, Bydgoszcz – Inowrocław, Bydgoszcz – Grudziądz i w relacjach dalszych, m.in. do Poznania i Gdańska.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu bydgoskiego koncentruje się na ciągach głównych dróg krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Bydgoszczy. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także sąsiednie powiaty. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu, ma także pasażerski transport kolejowy. Więźbę 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 Bydgoszczy oraz do sąsiednich gmin (głównie do Koronowa i Solca Kujawskiego). W mniejszym stopniu podróże odbywane są do pobliskich ośrodków miejskich, takich jak: Toruń, Chełmno, Chełmża, Nakło nad Notecią, Szubin, 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 bydgoskim zlokalizowane są w miastach Koronowo i Solec Kujawski.



Rys. 9. Wieżba podróży międzypowiatowych publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego

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

- Liceum Ogólnokształcące im. Leona Wyczółkowskiego w Koronowie, ul. Szkolna 4;
- Zespół Szkół w Koronowie, ul. Sobieskiego 16;
- Zespół Szkół Zawodowych im. gen. Stanisława Maczka w Koronowie, ul. Dworcowa 53;
- Zespół Szkół Ogólnokształcących i Zawodowych w Solcu Kujawskim, ul. 23 Stycznia 13;
- Zespół Szkół Agro-Ekonomicznych im. Bronisława Zamojdzina w Karolewie, Karolewo 8;
- Dom Pomocy Społecznej w Koronowie, ul. Paderewskiego 35;
- Dom Pomocy Społecznej w Bożenkovie, ul. Nadrzeczna 1;
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Koronowie, ul. Szosa Kotomierska 5;
- Centrum Administracyjne Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych w Trzemiętowie, Karolewo 6;
- Powiatowe Centrum Zarządzania Oświatą w Koronowie, ul. Ogrodowa 58;

- Ośrodek Sportu i Rekreacji w Solcu Kujawskim, ul. BOWiD 3 (m.in. park wodny i hala widowiskowo-sportowa);
- Regionalne Centrum Przedsiębiorczości sp. z o.o. w Solcu Kujawskim, ul. Unii Europejskiej 4 (m.in. Inkubator Przedsiębiorczości i Park Przemysłowy);
- „JuraPark Solec” w Solcu Kujawskim, ul. Sportowa 1.

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

2.13. 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”¹⁵;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”¹⁶, 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%).

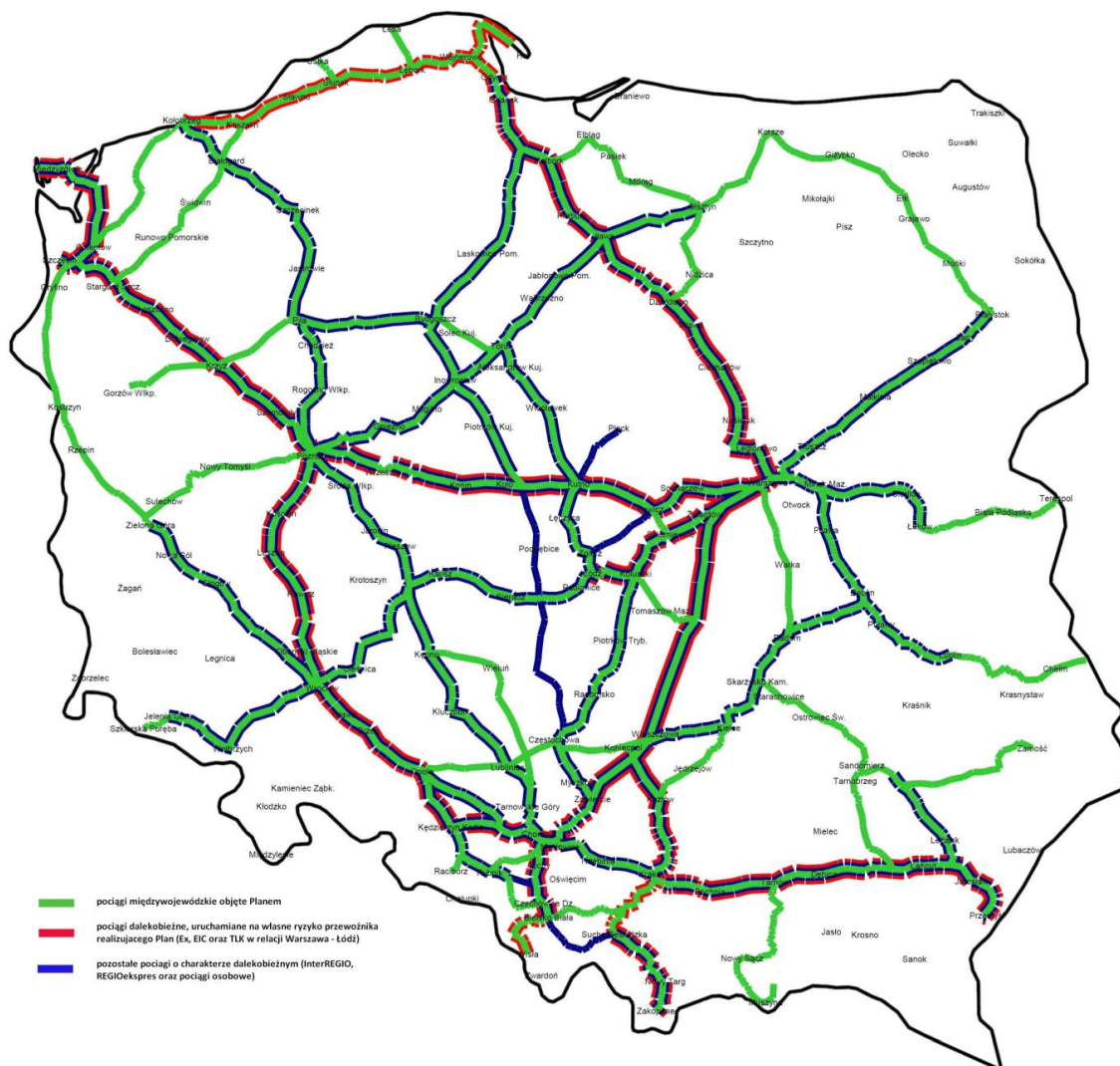
W planie krajowym ujęto połączenia kolejowe prowadzące przez obszar powiatu (por. rys. 10): Toruń – Bydgoszcz, Poznań – Bydgoszcz, Bydgoszcz – Gdynia, Bydgoszcz – Piła – Gorzów Wlkp. i Warszawa – Bydgoszcz, a także połączenie Bydgoszcz – Chojnice jako uzupełniające, tworzące sieć skomunikowań. Żadna stacja na terenie powiatu nie została uznana za punkt handlowy, który byłby objęty skomunikowaniami. Najbliższa taka stacja to Bydgoszcz Główna.

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

¹⁵ „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.

¹⁶ „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.

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.



Rys. 10. 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 uwzględniać 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 bydgoskim zaplanowano 9 linii w połączeniach kolejowych i 17 linii w połączeniach autobusowych. Jako strategiczne linie kolejowe zaplanowano linię nr 1 – w relacji Bydgoszcz Główna – Toruń Wschód przez Solec Kujawski, z zalecaną liczbą 38 kursów na dobę oraz linię nr 2 – w relacji Bydgoszcz Główna – granica województwa (Smętowo Graniczne) przez Maksymilianowo, z zalecaną liczbą 12 kursów na dobę.

Za podstawowe trasy kolejowe uznano linie:

- nr 10: Bydgoszcz Główna – granica województwa (Chojnice), zalecana liczba kursów – 10 na dobę;
- nr 11: Bydgoszcz Główna – Inowrocław przez Nową Wieś Wielką, 10 kursów na dobę;
- nr 12: Bydgoszcz Główna – Jabłonowo Pomorskie przez Solec Kujawski, 4 kursy na dobę;
- nr 13: Bydgoszcz Główna – Wierzchucin – Tuchola, 16 kursów na dobę;
- nr 14: Bydgoszcz Główna – granica województwa (Wyrzysk – Osiek), 20 kursów na dobę;
- nr 20: Bydgoszcz Główna – granica województwa (Biskupiec Pomorski) przez Solec Kujawski, 8 kursów na dobę;
- nr 21: Bydgoszcz Główna – granica województwa (Wydartowo) przez Nową Wieś Wielką, 8 kursów na dobę.

Wskazano także jako linie uzupełniające: linię nr 50 Bydgoszcz Główna – Grudziądz (12 kursów na dobę) i linię nr 51 Bydgoszcz Główna – Chełmża przez Dąbrowę Chełmińską (z zalecaną liczbą 12 kursów na dobę).

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

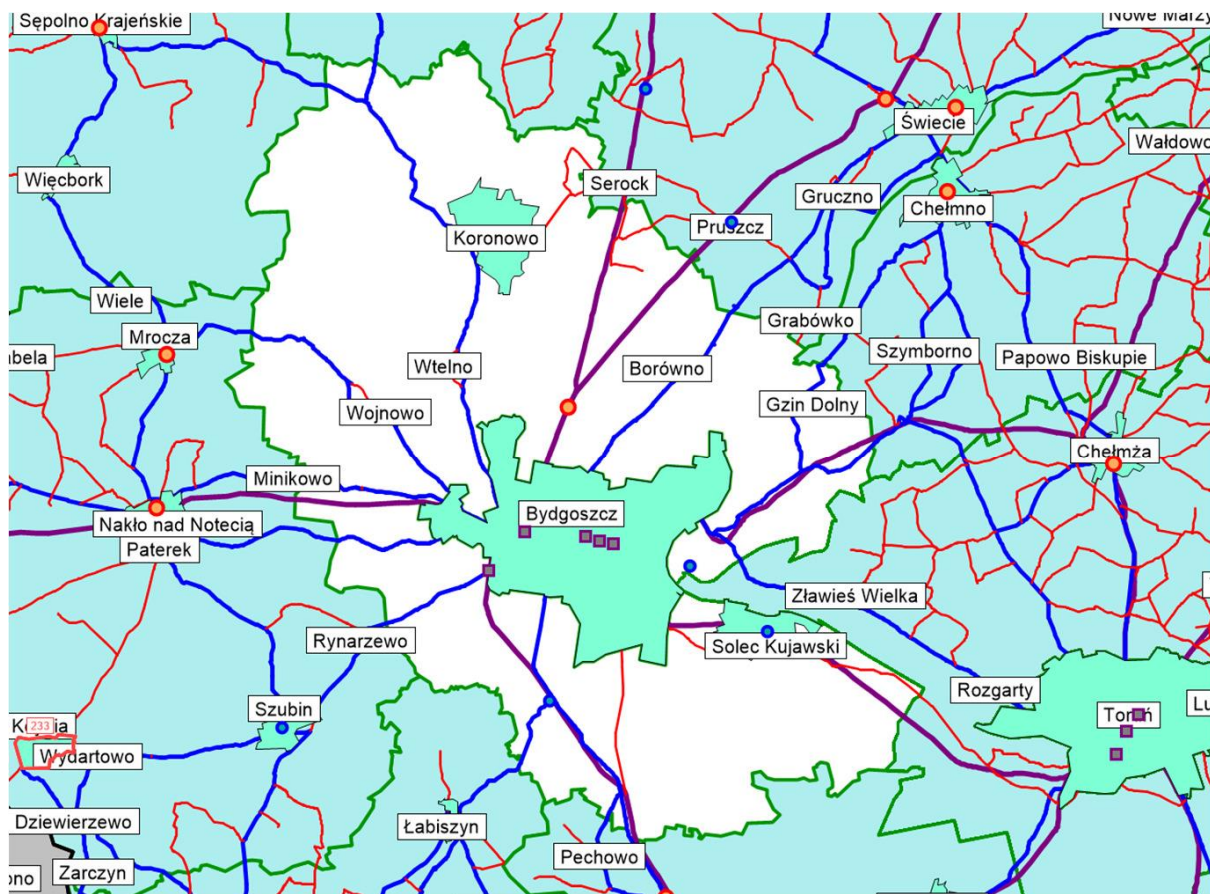
- nr 101 Bydgoszcz – Chełmno przez Ostromecko i – w wariantach A i B – przez Czarze – lub w wariantach B i C przez Dąbrowę Chełmińską (52);
- nr 102 Bydgoszcz – Grudziądz przez Osielsko (42);
- nr 103 Bydgoszcz – Inowrocław przez Brzozę (66);
- nr 104 Bydgoszcz – Radziejów przez Brzozę (22);
- nr 105 Bydgoszcz – Toruń przez Strzyżawę (36);
- nr 106 Bydgoszcz – Tuchola przez Tryszczyn i Buszkowo (26);
- nr 107 Bydgoszcz – Żnin przez Białe Błota (36);
- nr 120 Bydgoszcz – Świecie przez Osielsko – w wariantach A i C – lub przez Dąbrowę Chełmińską – w wariantach B i D (30).

Jako linie uzupełniające zaplanowano:

- nr 200 Bydgoszcz – Barcin przez Brzozę (44 kursów na dobę);
- nr 201 Bydgoszcz – Chełmża przez Dąbrowę Chełmińską (10);
- nr 202 Bydgoszcz – Mogilno przez Brzozę (14);

- nr 203 Bydgoszcz – Mroczka – Więcbork przez Sicienko (44);
- nr 204 Bydgoszcz – Mrozowo przez Zielonczyn (16);
- nr 205 Bydgoszcz – Nakło nad Notecią przez Łochowo (28);
- nr 206 Bydgoszcz – Kcynia przez Białe Błota (12);
- nr 207 Bydgoszcz – Rypin przez Strzyżawę (12);
- nr 218 Bydgoszcz – Janowiec Wlkp. przez Brzozę (16).

Na rysunku 11 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze powiatu bydgoskiego. Kolorem fioletowym zaznaczono trasy linii kolejowych, niebieskim – trasy linii autobusowych, a czerwonym – możliwe korytarze powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich, zapewniające skomunikowanie z przewozami wojewódzkimi.



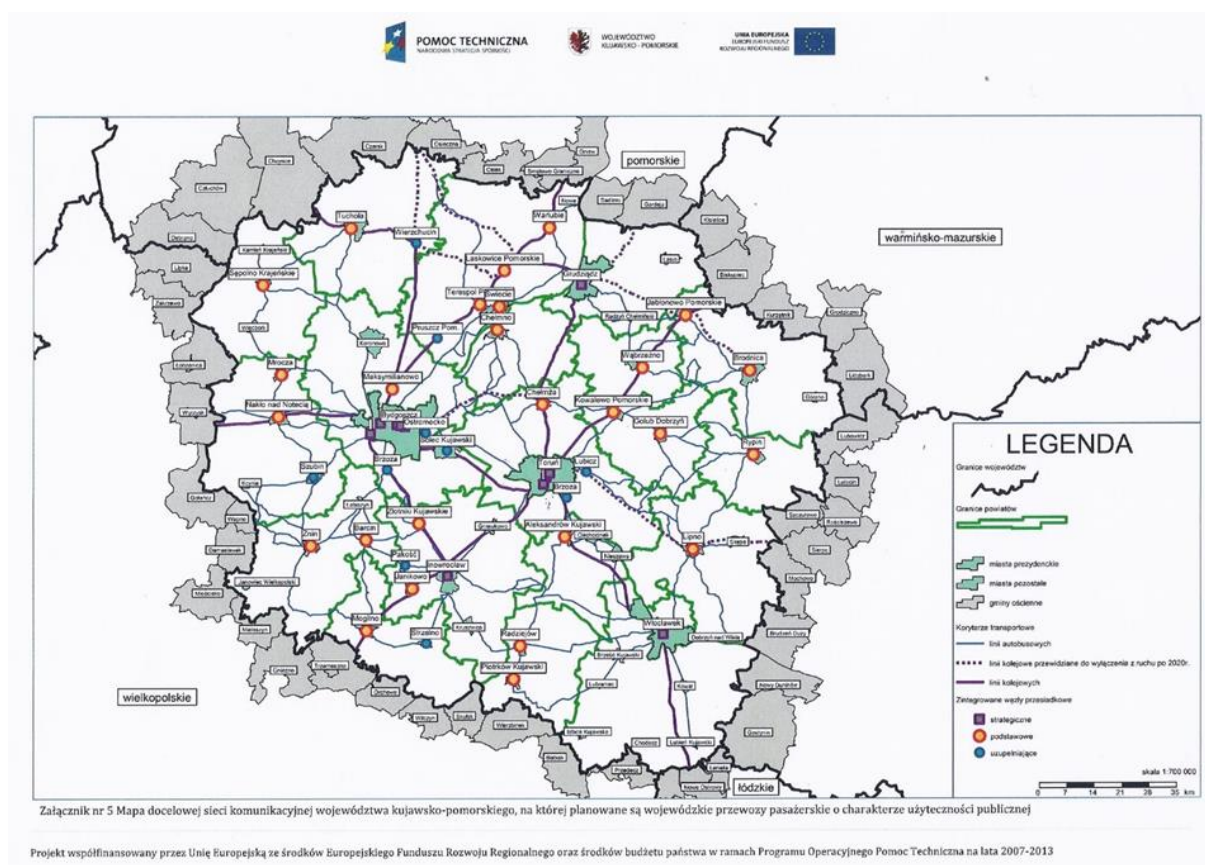
Rys. 11. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie bydgoskim

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, s. 79.*

W planie wojewódzkim przyjęto, 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 Maksymilianowo określono w planie jako podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy, a przystanki kolejowe w Brzozie, Ostromecku i Solcu Kujawskim – jako uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe. Wszystkie 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. 12. 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.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi transportu publicznego, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora transportu publicznego;
- 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, zachęcą przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w powiecie bydgoskim 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 bydgoskiego 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 bydgoskim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – wzrost liczby mieszkańców powiatu (o około 14% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują wyższy wzrost mieszkańców terenów wiejskich w stosunku do mieszkańców miast w powiecie i jednocześnie znaczny spadek mieszkańców Bydgoszczy (o blisko 8%). Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i z miast na terenie powiatu oraz – przede wszystkim – do i z Bydgoszczy.

Liczba osób uczących się w miastach pozostanie na podobnym poziomie (wzrost o 0,6%), za to znacznie wzrośnie na terenach wiejskich (o ponad 11%). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o blisko 3%, a w gminach wiejskich wzrośnie o prawie 15%, skutkując w całym powiecie wzrostem o 10,5%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie aż o 73,8%. Osoby te charakteryzują się najniższą ruchliwością komunikacyjną.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miast Koronowo i Solec Kujawski 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.

Tab. 13. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Gminy wiejskie		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	20,16	20,28	60,66	64,49	80,82	84,76
– w tym poza gminę	14,11	14,19	42,46	45,14	56,57	59,33
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu i miasta Bydgoszczy	12,70	12,77	38,21	40,63	50,92	53,40
– w tym komunikacją autobusową (bez kom. miejskiej)	0,95	0,96	2,87	3,05	3,82	4,00

Źródło: opracowanie własne.

Założono, że 70% wszystkich podróży odbywać się będzie poza granice gmin. W szacunkach przyjęto, że 80% wszystkich podróży ponadgminnych odbywać się będzie w granicach powiatu bydgoskiego lub do miasta Bydgoszczy. Założono również, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 10% podróży poza powiat bydgoski (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.) i jednocześnie połowa tych podróży realizowana będzie komunikacją miejską (która obsługuje mniejszy obszar niż powiatowa, ale są to rejony gęściej zaludnione i realizowana jest większa liczba kursów).

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 bydgoskiego, 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 bydgoskim – 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 dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%¹⁷. 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 przewozowej komunikacji zbiorowej w powiecie bydgoskim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

3.3. Prognoza podaży

Ze względu na specyfikę powiatu bydgoskiego, będącego powiatem ziemskim otaczającym miasto Bydgoszcz (na prawach powiatu), większość podróży odbywa się połączeniami o charakterze ponadpowiatowym (wojewódzkim). Starosta Bydgoski wydał tylko jedno zezwolenie na przewozy regularne.

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

Sieć połączeń obejmuje także linie łączące obszar powiatu z Bydgoszczą. W dotychczasowym stanie prawnym zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydaje Prezydent Miasta Bydgoszczy. Od 2017 r. linie te stanowić będą jednak formalnie wojewódzkie przewozy pasażerskie – przedstawiono je w tabeli 16.

¹⁷ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

W tabelach 14-16, w celu zachowania wymaganej czytelności treści, zastosowano skrócone nazwy poszczególnych przewoźników. Pełne nazwy i dane adresowe przewoźników są następujące:

- **Arriva** – Arriva sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń;
- **Dąbrowska** – Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Dąbrowska Kinga, ul. Wodna 10d, 86-022 Dobrcz;
- **Dubus** – Dubus Jacek Duszyński, ul. Kcyńska 17/2, 89-200 Szubin;
- **FrBus Group** – FrBus Group sp. z o.o., Stopka 7, 86-010 Koronowo;
- **FrBus Szufrajda** – FrBus Monika Szufrajda, ul. Nad Brdą 52, Tryszczyn, 86-011 Wtelno;
- **Jan-Trans** – Jan-Trans Pyrzyński Robert, ul. Sportowa 7/23, 88-160 Janikowo;
- **Kędzierski** – Klaudiusz Kędzierski, ul. Cisowa 5, Ostromecko, 86-070 Dąbrowa Chełmińska;
- **K-PTS** – Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A., ul. Wieniecka 39, 87-800 Włocławek, z oddziałami w Inowrocławiu, pl. Kasprowicza 5, Lipnie, ul. 22 Stycznia 2 i Włocławku, ul. Okrzei 64;
- **Lofek** – Henryk Lofek Transport Towarowo-Osobowy, ul. Władysława Warneńczyka 6, 85-790 Bydgoszcz;
- **Masłowski** – Krajowy Drogowy Przewóz Osób Transport-Usługi-Handel Jacek Masłowski, ul. Bema 8/12, 89-200 Szubin;
- **MIXS** – FHU „MIXS” Gil Mirosław, ul. Lindleya 16, 02-013 Warszawa;
- **MZK Bydgoszcz** – Miejskie Zakłady Komunikacyjne sp. z o.o., ul. Inowrocławska 11, 85-153 Bydgoszcz;
- **Nova-Bus** – Nova-Bus Przewozy Pasażerskie Grzegorz Nowak, ul. Modrzewiowa 8, 89-200 Szubin;
- **Piechocki** – Komunikacja Miejska Przewóz Osób Marek Piechocki, ul. Szkolna 8/1, Kołaczkowo, 89-200 Szubin;
- **PKS Bydgoszcz** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy sp. o.o., ul. Jagiellońska 58, 85-097 Bydgoszcz;
- **PKS Chojnice** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Chojnicach sp. z o.o., ul. 2 Lutego 6, 89-632 Brusy;
- **PKS Grudziądz** – „PKS Grudziądz” sp. z o.o., ul. Rapackiego 33, 86-300 Grudziądz;
- **Pol-Bus** – P.H.U. „Pol-Bus” Marek Burchacki, ul. Gersona 20a, 85-305 Bydgoszcz;
- **Rainbow Travel** – Rainbow Travel Joanna Różańska, ul. Nad Brdą 50, Tryszczyn, 86-011 Wtelno;

- **Sobieszczański** – Tomasz Sobieszczański, ul. Grzymały Siedleckiego 21/30, 85-868 Bydgoszcz;
- **Świniarski** – Marek Świniarski, ul. Osada 42a, 85-351 Bydgoszcz;
- **Trans-Bus** – Trans-Bus Kurc Michał, ul. Władysława Warneńczyka 6/2, 85-790 Bydgoszcz;
- **Trans-Tom** – Usługi Przewozowo-Osobowe Trans-Tom Jakubowski Tomasz, ul. Spokojna 6/7, Zalesie, 89-200 Szubin.

Tab. 14. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Bydgoskiego – stan na 15 grudnia 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
21836	Maksymilianowo – Żołędowo – Augustowo – Nekla – Żołędowo – Maksymilianowo	PKS Bydgoszcz	6	-

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 15. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatu bydgoskiego – stan na 15 grudnia 2015 r.

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
1	KORONOWO: Koronowo – Nowy Dwór – Buszkowo – Nowy Dwór – Lucim – Mąkowsko	FrBus Group	12	12
4	KORONOWO: Koronowo – Bieskowo – Więzownie – Salno – Byszewo – Wierzchucin Królewski – Wiskitno – Łąsko Małe – Łąsko Wielkie – Wilcze – Sitowiec – Osiek – Sitowiec – Huta	FrBus Group	14	14

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
5	KORONOWO: Koronowo – Bieskowo – Więzownie – Salno – Sitowiec – Dziedzinek – Huta – Wierzchucin Królewski – Wiskitno – Osiek – Sitowiec – Wilcze – Łąsko Wielkie – Łąsko Małe – Wierzchucin Królewski – Łąsko Małe – Wiskitno – Wierzchucin Królewski – Łąsko Wielkie – Wierzchucin Królewski – Byszewo – Krapiewo – Popielewo – Wierzchucin Królewski – Wiskitno – Wierzchucin Królewski – Osiek – Huta – Sitowiec – Osiek – Wiskitno – Wierzchucin Królewski – Łąsko Wielkie – Wilcze – Sitowiec – Dziedzinek – Huta – Osiek – Wierzchucin Królewski – Wiskitno – Osiek – Sitowiec	FrBus Group	8	-
6	KORONOWO: Koronowo – Samociążek – Koronowo – Iwickowo – Młynkowo – Bieskowo – Stary Dwór – Stopka – Okole – Bytkowice – Okole – Stopka	FrBus Group	6	-
21017	KORONOWO: Witoldowo – Salno – Więzownie – Witoldowo – Gogolin – Gogolinek – Wtelno – Gogolinek – Gogolin – Witoldowo – Salno	PKS Bydgoszcz	2	-
21018	KORONOWO: Wtelno – Morzewiec – Trzyszczyń – Gościeradz – Koronowo – Stary Dwór – Okole – Stopka – Wtelno – Morzewiec – Trzyszczyń – Gościeradz	PKS Bydgoszcz	2	-
21019	KORONOWO: Buszkowo – Nowy Dwór – Mąkowsko – Łąkomowo – Mąkowsko – Lucim – Buszkowo – Nowy Dwór – Skarbiewo – Koronowo – Nowy Dwór – Skarblewo – Mąkowsko – Rybkowo – Łąkomowo – Lucim	PKS Bydgoszcz	3	-
21012	SOLEC KUJ.: Solec Kujawski – Chrośna – Solec Kujawski	PKS Bydgoszcz	3	-
21013	SOLEC KUJ.: Solec Kujawski – Przyłubie – Solec Kujawski	PKS Bydgoszcz	3	-
21014	SOLEC KUJ.: Solec Kujawski – Otorowo – Rudy – Solec Kujawski	PKS Bydgoszcz	3	-
101	DOBRCZ: Karczemka – Stronno – Wudzyn – Karolewo – Kotomierz – Sienno – Kotomierz – Magdalenka – Pyszczyń – Kotomierz	FrBus Group	3	-
102	DOBRCZ: Kotomierz – Stary Jasiniec – Aleksandrowiec – Karolewo – Wudzynek – Wudzyn – Kotomierz – Trzebień – Kotomierz	FrBus Group	3	-

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
103	DOBRCZ: Dobrcz – Sienno – Trzeciewiec – Dobrcz – Włóki – Trzęsacz – Kozielec – Trzeciewiec – Dobrcz – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Kozielec – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Kozielec – Trzęsacz – Włóki – Dobrcz	FrBus Group	3	-
104	DOBRCZ: Dobrcz – Borówno – Kusowo – Gądecz – Kusowo – Dobrcz – Gądecz – Strzelce Górne – Strzelce Dolne – Trzęsacz – Sienno – Dobrcz – Włóki – Dobrcz – Borówno – Kusowo – Gądecz – Strzelce Górne – Strzelce Dolne – Trzęsacz – Strzelce Dolne – Strzelce Górne – Gądecz – Kusowo – Borówno – Kozelec – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Trzęsacz – Włóki – Dobrcz – Sienno – Trzęsacz – Kozelec – Dobrcz	FrBus Group	3	-
105	DOBRCZ: Dobrcz – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Kozelec – Trzęsacz – Włóki – Hutna Wieś – Gądecz – Strzelce Górne – Aleksandrowo – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz	FrBus Group		-

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 16. Linie komunikacyjne w powiecie bydgoskim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Bydgoszczy – stan na 15 grudnia 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
75	Bydgoszcz – Ostromecko (trasa sezonowa, kursy tylko od maja do września, linia komunikacji miejskiej)	MZK Bydgoszcz	-	-	-
91	Bydgoszcz – Białe Błota – Ciele – Zielonka – Przyłęki (linia komunikacji miejskiej)	MZK Bydgoszcz	26	12	10
92	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Murowaniec – Drzewce – Łochowo (linia komunikacji miejskiej)	MZK Bydgoszcz	62	34	34
93	Bydgoszcz – Osielesko – Niwy (linia komunikacji miejskiej)	MZK Bydgoszcz	32	20	18

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
94	Bydgoszcz – Niemcz – Maksymilianowo – Żołędowo (linia komunikacji miejskiej)	MZK Bydgoszcz	37	20	18
99	Bydgoszcz – Stryzek – Brzoza – Chmielniki – Prądocin – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka (linia sezonowa, kursy tylko w okresie wakacji letnich, linia komunikacji miejskiej)	MZK Bydgoszcz	-	-	-
401	Bydgoszcz – Szczutki – Tryszczyn – Witelno – Tryszczyn – Gościeradz – Stopka – Okole – Stary Dwór – Koronowo – Lipkusz – Pieczyska	FrBus Group	18	18	14
		FrBus Szufrajda	18	16	-
403	Bydgoszcz – Smukała – Janowo – Bożenkowo – Samociążek – Koronowo – Lipkusz – Pieczyska	FrBus Group	14	16	12
		FrBus Szufrajda	12	-	-
405	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz – Sienno – Kotomierz – Karolewo – Wudzyn	FrBus Group	14	14	8
		Rainbow Travel	14	-	-
410	Bydgoszcz – Makowiska – Rudy – Solec Kujawski	FrBus Group	10	-	-
		Rainbow Travel	20	17	-
412	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Dąbrówczyn – Dąbrówka	Sobieszczański	8	-	-
413	Bydgoszcz – Osielsko	Dąbrowska	22	-	-
417	Bydgoszcz – Białe Błota – Ciele – Zielonka	Świniarski	20	10	-
21007	Bydgoszcz – Makowiska – Rudy – Solec Kujawski	PKS Bydgoszcz	24	13	7
21008	Bydgoszcz – Otorowo – Wypaleniska – Solec Kujawski	PKS Bydgoszcz	28	17	13
21038	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Czemplowo – Czarze – Dębowiec	PKS Bydgoszcz	4	-	-
21137	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz – Sienno – Kotomierz	PKS Bydgoszcz	18	10	6
21280	Bydgoszcz – Lisi Ogon – Łochowo – Łochowice	PKS Bydgoszcz	28	8	8
21403	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska	PKS Bydgoszcz	11	6	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
21418	Bydgoszcz – Brzoza – Przyłęki – Zielonka – Ciele – Białe Błota – Bydgoszcz	PKS Bydgoszcz	16	6	6
21419	Bydgoszcz – Osielsko – Niwy – Żołędowo – Wilcze – Jaruzyn – Strzelce Górne	PKS Bydgoszcz	22	10	10
21444	Bydgoszcz – Tryszczyń – Bożenkowo – Samociążek – Koronowo – Pieczyńska	PKS Bydgoszcz	12	12	11
21450	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz – Sienno – Kotomierz – Karolewo – Wudzyn – Aleksandrowiec – Stary Jasiniec – Tuszyń – Koronowo	PKS Bydgoszcz	4	-	-
21466	Bydgoszcz – Tryszczyń – Wtelno – Tryszczyń – Gościeradz – Stopka – Stary Dwór – Koronowo – Nowy Dwór – Buszkowo – Lucim – Mąkowsko	PKS Bydgoszcz	17	18	10
21477	Bydgoszcz – Tryszczyń – Bożenkowo – Samociążek – Koronowo – Bieskowo – Więzowno – Salno – Byśzewo – Wierzchucin Królewski – Wiskitno	PKS Bydgoszcz	13	8	3

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Niektóre linie wymienione w tabeli 16 (linie: 401, 403, 405 i 410) są obsługiwane przez dwóch przewoźników – każdy z nich wykonuje część kursów. Wśród wymienionych w tabeli 16 linii są także linie komunikacji miejskiej (nr 75, 91-94 i 99), które funkcjonują na podstawie porozumień międzygminnych zawartych między miastem Bydgoszczą, a gminami Osielsko, Białe Błota, Nowa Wieś Wielka i Dąbrowa Chełmińska. Linie te obsługiwane są przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne sp. z o.o. w Bydgoszczy, a ich organizatorem jest Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy.

Są to linie:

- nr 91: Bydgoszcz, Błonie – Białe Błota – Przyłęki,
- nr 92: Bydgoszcz, Błonie – Białe Błota – Łochowo,
- nr 93: Bydgoszcz, Leśne – Osielsko – Niwy,
- nr 94: Bydgoszcz, Leśne – Niemcz – Żołędowo,

a także linie sezonowe, z kursami tylko w okresie letnim:

- nr 75: Bydgoszcz, Wyścigowa – Ostromecko,
- nr 99: Bydgoszcz, pl. Kościeleckich – Nowa Wieś Wielka.

Oprócz linii powiatowych, gminnych i tych łączących powiat grodzki z powiatem ziemskim, przez obszar powiatu bydgoskiego przebiegają trasy linii wojewódzkich, które łączą miasto Bydgoszcz lub miejscowości powiatu bydgoskiego z sąsiednimi powiatami, a nawet województwami. Na odcinku zawierającym się w granicach powiatu linie te często pełnią funkcję przewozów powiatowych. Zezwolenia na obsługę tych linii wydał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a ich wykaz przedstawiony został w tabeli 17.

Tab. 17. Linie komunikacyjne w powiecie bydgoskim na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego – stan na 15 grudnia 2015 r.

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
2	Koronowo – Tuszyny – Stary Jasiniec – Aleksandrowiec – Nowy Jasiniec – <i>Serock</i> – Karolewo – Wudzyn – <i>Serock</i> – Łowinek – Łowiń – <i>Pruszcz</i> – <i>Niewieścín</i> – <i>Wałdowo</i>	FrBus Group	6	-	-
404	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Sitno – Ugoda – Goncarzewy – Teresin – Michalin – Samsieczno – Gliszcz – Trzemiętowo – Prosperowo – Słupowo – <i>Drzewianowo</i> – <i>Dąbrowice</i> – <i>Mrocza</i>	Sobieszczański	26	16	-
407	Bydgoszcz – Pawłówek – Kruszyn – Zielonczyn – Strzelewo – <i>Minikowo</i> – <i>Ślesin</i> – <i>Trzeciwnica</i> – <i>Nakło nad Notecią</i> – <i>Lubaszcz</i> – <i>Śmielin</i> – <i>Sadki</i> – <i>Mrozowo</i> – <i>Kraczki</i>	Sobieszczański	34	20	15
408	Bydgoszcz – Lisi Ogon – Łochowo – Łochowice – <i>Niedola</i> – <i>Gorzeń</i> – <i>Potulice</i> – <i>Występ</i> – <i>Nakło nad Notecią</i> – <i>Paterek</i>	Sobieszczański	38	23	21
21011	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość</i> – <i>Rynarzewo</i> – <i>Szkocja</i> – <i>Kołaczkowo</i> – <i>Łachowo</i> – <i>Szubín</i>	PKS Bydgoszcz	17	-	-
21039	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Czemplowo – Czarze – Dębowiec – <i>Kokocko</i> – <i>Borówno</i> – <i>Bieńkówka</i> – <i>Starogród Dolny</i> – <i>Kałdus</i> – <i>Brzozowo</i> – <i>Chełmno</i> – <i>Głogówko Królewskie</i> – <i>Świecie</i>	PKS Bydgoszcz	6	4	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
21047	Bydgoszcz – Brzoza – Wałownica – Kobylarnia – Nowe Smolno – <i>Antoniewo – Nowe Dąbie – Obórznia – Smogorzewo – Łabiszyn – Ojrzanowo – Augustowo – Kania – Barcin</i>	PKS Bydgoszcz	40	18	-
21052	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Trzemiętówko – Trzemiętowo – Wierzchucinek – Trzemiętowo – Gliszcz – Samsieczno – <i>Drążno – Krukówko – Mroczka</i>	PKS Bydgoszcz	13	9	8
21057	Bydgoszcz – Brzoza – Wałownica – Kobylarnia – Nowe Smolno – <i>Antoniewo – Nowe Dąbie – Obórznia – Smogorzewo – Łabiszyn – Oporowo – Lubostron – Pturek – Knieja – Barcin</i>	PKS Bydgoszcz	6	4	-
21070	Bydgoszcz – Strzyżawa – <i>Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarosłe Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń</i>	PKS Bydgoszcz	2	2	-
21090	Bydgoszcz – Szczutki – Trzyszczyń – Wtelno – Gościeradz – Stopka – Okole – Stary Dwór – Koronowo – Nowy Dwór – Buszkowo – Lucim – Mąkowarsko – Motyl – <i>Pruszcz – Kamienica – Gostycyn – Łyskowo – Tuchola – Bładowo – Żalno – Piastoszyn – Silno – Raclawki – Pawłowo – Pawłówko – Chojnice</i>	PKS Bydgoszcz	3	3	-
21092	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Trzemiętówko – Trzemiętowo – Wierzchucinek – Trzemiętowo – Gliszcz – Samsieczno – <i>Drążno – Krukówko – Mroczka – Konstantowo – Wiele – Zabartowo – Więcbork</i>	PKS Bydgoszcz	6	-	-
21096	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Trzemiętówko – Trzemiętowo – Wierzchucinek – Trzemiętowo – Gliszcz – Samsieczno – <i>Samsiecznynek – Drążno – Krukówko – Mroczka – Konstantowo – Wiele – Zabartowo – Więcbork – Suchorączek – Zboże – Świdwie – Grochowiec – Sępólno Krajeńskie – Płocicz – Kamień Krajeński – Orzełek – Obkas – Nowa Wieś – Jakubowo – Zamarte – Jerzmionki – Melanowo – Ogorzeliny – Nowy Dwór – Angowice – Chojnice – Topole – Nieżywiec – Zagórki – Rychnowy – Człuchów</i>	PKS Bydgoszcz	-	-	1

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
21108	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Niszczewice – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław</i>	PKS Bydgoszcz	35	17	-
21113	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienka – Trzemiętówko – Trzemiętowo – Wierzchucinek – Trzemiętowo – Gliszcz – Samsieczno – <i>Samsiecznynek – Drążno – Krukówko – Mrocza – Konstantowo – Wiele – Zabartowo – Więcbork – Suchorączek – Zboże – Świdwiew – Grochowicz – Sępólno Krajeńskie – Płocicz – Kamień Krajeński – Orzełek – Obkas – Nowa Wieś – Jakubowo – Zamarte – Jerzmionki – Melanowo – Ogorzeliny – Nowy Dwór – Angowice – Chojnice</i>	PKS Bydgoszcz	1	3	-
21122	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Dąbrówka Słupska – Sobiejchy – Brzyskorzystewko – Jaroszewo – Żnin – Sarbinowo – Cerekwica – Uścikowo – Świątkowo – Żerniki – Zrazim – Janowiec Wlkp.</i>	PKS Bydgoszcz	2	2	-
21128	Grudziądz – Dragacz – Dolna Grupa – Górna Grupa – Mniszek – Nowe Marzy – Święte – Grabowiec – Sartowice – Wiąg – Morsk – Świecie – Wielki Konopat – Dworzysko – Gruczno – Luskowo – Zbrachlin – Niewieścina – Zawada – Trzecieć – Włóki – Kusowo – Borówno – Wilcze – Żołędowo – Osielsko – Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław	PKS Bydgoszcz	2	2	-
21144	Koronowo – Nowy Jasiniec – <i>Serock</i>	PKS Bydgoszcz	2	-	-
21145	Koronowo – Nowy Jasiniec – <i>Serock – Łowinek – Łowin – Brzeźno – Pruszcz</i>	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21148	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienka – Trzemiętówko – Trzemiętowo – Wierzchucinek – Trzemiętowo – Gliszcz – Samsieczno – <i>Drążno – Krukówko – Mrocza – Konstantowo – Wiele – Zabartowo – Więcbork – Suchorączek – Zboże – Świdwie – Grochowicz – Sępólno Krajeńskie</i>	PKS Bydgoszcz	4	2	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
21270	Bydgoszcz – Lisi Ogon – Łochowo – Łochowice – Niedola – Gorzeń – Potulice – Występ – Nakło nad Notecią – Lubaszcz – Śmielin – Sadki	PKS Bydgoszcz	40	23	45
21274	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Wolwark – Pińsko – Ameryczka – Zalesie – Mycielewo – Turzyn – Malice – Kcynia – Łankowice – Sierniki – Chwaliszewo – Słupowiec – Smogulecka Wieś – Laskownica – Mieczkowo	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21284	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – Zamość – Żurczyn – Olek – Tur – Samokłęski Małe – Samokłęski Duże – Wymysłowo – Stary Jaruzyn – Wieszki – Paterek – Nakło nad Notecią	PKS Bydgoszcz	14	4	1
21290	Bydgoszcz – Pawłówek – Kruszyn – Zielonczyn – Strzelewo – Minikowo – Ślesin – Trzeciewnica – Nakło nad Notecią – Lubaszcz – Śmielin – Sadki – Radzicz – Liszkówko – Radzicz – Sadki	PKS Bydgoszcz	33	14	26
21299	Bydgoszcz – Pawłówek – Kruszyn – Zielonczyn – Strzelewo – Minikowo – Ślesin – Trzeciewnica – Nakło nad Notecią – Lubaszcz – Śmielin – Sadki – Mrozowo – Ruda – Wyrzysk – Kosztowo – Dobrzyniewo – Klawek – Falmierowo – Kościerzyn Wielki – Szczербin – Rataje – Łobżenica	PKS Bydgoszcz	17	8	-
21302	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włóki – Trzeciewiec – Zawada – Niewieścín – Zbrachlin – Luskowo – Górne Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie – Morsk – Wiąg – Sartowice – Dolne Sartowice – Wiąskie Piaski – Wielkie Stwolno – Bratwin – Michale – Dragacz – Grudziądz	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21342	Koronowo – Nowy Jasiniec – Serock – Łowinek – Łowiń – Pruszcz – Wałdowo – Zbrachlin – Topolno – Rudki – Grabówko – Grabowo – Grabówko – Rudki – Topolno – Topolinek – Chrystkowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie	PKS Bydgoszcz	2	-	-
21343	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Gzin – Raciniewo – Unisław – Gołoty – Szymborno – Płutowo – Dorposz Szlachecki – Watorowo – Brzozowo – Chełmno – Głogówko – Świecie	PKS Bydgoszcz	15	-	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
21360	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włóki – Trzeciewiec – <i>Zawada – Niewieścín – Zbrachlin – Luszczowo – Górne Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie</i>	PKS Bydgoszcz	10	8	10
21363	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włóki – Trzeciewiec – <i>Zawada – Niewieścín – Zbrachlin – Topolno – Topolinek – Chrystkowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie</i>	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21369	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włóki – Trzeciewiec – <i>Zawada – Niewieścín – Zbrachlin – Luszczowo – Górne Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie – Morsk – Wiąg – Sartowice – Grabowiec – Święte – Nowe Marzy – Marzy – Górna Grupa – Dolna Grupa – Dragacz – Grudziądz</i>	PKS Bydgoszcz	20	13	11
21387	Koronowo – Nowy Jasiniec – <i>Serock – Łowinek – Łowiń – Pruszcz</i>	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21391	Koronowo – Nowy Jasiniec – <i>Serock – Łowinek – Łowiń – Pruszcz</i>	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21411	Bydgoszcz – Szczutki – Tryszczyn – Wtelno – Gościeradz – Stopka – Okole – Stary Dwór – Koronowo – Nowy Dwór – Buszkowo – Lucim – Mąkowsko – Motyl – <i>Pruszcz – Kamienica – Gostycyn – Łyskowo – Tuchola – Bładowo – Żalno – Piastoszyn – Silno – Raclawki – Pawłowo – Pawłówko – Chojnice – Topole – Nieżywieć – Zagórki – Rychnowy – Człuchów</i>	PKS Bydgoszcz	-	-	1
21519	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Wolwark – Pińsko – Ameryczka – Zalesie – Mycielewo – Turzyn – Malice – Kcynia</i>	PKS Bydgoszcz	30	20	39
21600	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włóki – Trzeciewiec – <i>Zawada – Niewieścín – Pruszcz</i>	PKS Bydgoszcz	8	-	-
21625	Karolewo – Wudzyn – <i>Serock – Łowinek – Łowiń – Pruszcz – Mirowice – Pruszcz – Wałdowo – Zbrachlin – Cieleśzyn – Konstantowo – Rudki – Topolno – Topolinek – Chrystkowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie</i>	PKS Bydgoszcz	3	-	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
21634	Koronowo – Nowy Jasiniec – <i>Serock – Łowinek – Łowiń – Pruszcz – Wałdowo – Zbrachlin – Topolno – Topolinek – Chrystkowo – Gruczno – Kosowo – Niedźwiedź – Głogówko Królewskie – Świecie</i>	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21641	Karolewo – Wudzyn – Serock – Łowinek – Łowiń – Pruszcz – Wałdowo – Topolno – Topolinek – Chrystkowo – Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie	PKS Bydgoszcz	1	-	-
21646	<i>Pruszcz – Łowin – Łowinek – Serock</i> – Glinki – Nowy Jasiniec – Glinki – <i>Serock</i> – Wudzyn – <i>Brzeźno – Pruszcz</i>	PKS Bydgoszcz	2	-	-
21802	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Dąbrówka Słupska – Słupy – Królikowo – Smarzykowo – Ciężkowo – Retkowo</i>	PKS Bydgoszcz	2	-	-
21806	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Żurczyn – Olek – Tur – Samoklęski Małe – Godzimierz – Grzeczna Panna – Szubin</i>	PKS Bydgoszcz	2	-	-
21809	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Dąbrówka Słupska – Sobiejuchy – Brzyskorzystewko – Jaroszewo – Żnin</i>	PKS Bydgoszcz	30	19	-
21823	Bydgoszcz – Szczutki – Tryszczyn – Wtelno – Gościeradz – Stopka – Okole – Stary Dwór – Koronowo – Nowy Dwór – Buszkowo – Lucim – Mąkowsko – Motyl – <i>Pruszcz – Kamienica – Gostycyn – Łyskowo – Tuchola</i>	PKS Bydgoszcz	4	-	-
22252	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Smolary – Trzemiętówko – Prosperowo – Słupowo – <i>Drzewianowo – Dąbrowice – Mroczka – Konstantowo – Wiele – Zabartowo – Pęperzyn – Śmiłowo – Więcbork – Suchorączek – Zboże – Świdwie – Grochowiec – Sępólno Krajeńskie</i>	PKS Chojnice	1	1	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
23002	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość</i> – Rynarzewo – <i>Szkocja</i> – <i>Kołaczkowo</i> – <i>Łachowo</i> – Szubin – Kowalewo – <i>Wąsosz</i> – <i>Dąbrówka Słupska</i> – <i>Sobiejuhy</i> – Brzyskorzystewko – <i>Jaroszewo</i> – <i>Żnin</i> – <i>Podgórzyń</i> – <i>Wenecja</i> – <i>Godawy</i> – <i>Łysinin</i> – <i>Gąsawa</i> – <i>Marcinkowo Górne</i> – <i>Złotniki</i> – <i>Grochowiska Szlacheckie</i> – <i>Rogowo</i> – <i>Zalesie</i> – <i>Lubcz</i> – <i>Cotoń</i> – <i>Bożacin</i> – <i>Mielno</i> – <i>Modliszewko</i> – <i>Łabiszynek</i> – <i>Goślinowo</i> – <i>Gniezno</i> – <i>Skierszewo</i> – <i>Braciszewo</i> – <i>Woźniki</i> – <i>Łubowo</i> – <i>Fałkowo</i> – <i>Dzieskanowice</i> – <i>Lednógóra</i> – <i>Moraczewo</i> – <i>Kocanowo</i> – <i>Pobiedziska</i> – <i>Promno</i> – <i>Biskupice</i> – <i>Bugaj</i> – <i>Uzarszewo</i> – <i>Kobylnica</i> – <i>Wierzenica</i> – <i>Bogucin</i> – <i>Poznań</i>	K-PTS O/Inowrocław	5	4	-
23004	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne</i> – <i>Tarkowo Górne</i> – <i>Rucewo</i> – <i>Złotniki Kujawskie</i> – <i>Mierzwin</i> – <i>Jaksiczki</i> – <i>Stefanowo</i> – <i>Jaksice</i> – <i>Borkowo</i> – <i>Strzemkowo</i> – <i>Sławęcinek</i> – <i>Inowrocław</i> – <i>Tupadły</i> – <i>Krusza Duchowna</i> – <i>Niemójewko</i> – <i>Markowice</i> – <i>Wymysłowice</i> – <i>Żegotki</i> – <i>Ciechrz</i> – <i>Sławsko Dolne</i> – <i>Strzelno</i> – <i>Miradz</i> – <i>Nowa Wieś</i> – <i>Wójcin</i> – <i>Kownaty</i> – <i>Wilczyn</i> – <i>Wilczogóra</i> – <i>Kopydłowo</i> – <i>Kaliska</i> – <i>Bolesławowo</i> – <i>Roztoka</i> – <i>Sławoszewek</i> – <i>Kleczew</i> – <i>Józwin</i> – <i>Kazimierz Biskupi</i> – <i>Kamienica</i> – <i>Włodzimirów</i> – <i>Wieruszew</i> – <i>Wola Łaszczoza</i> – <i>Posada</i> – <i>Międzylesie</i> – <i>Konin</i>	K-PTS O/Inowrocław	2	2	-
23005	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne</i> – <i>Tarkowo Górne</i> – <i>Rucewo</i> – <i>Złotniki Kujawskie</i> – <i>Mierzwin</i> – <i>Jaksiczki</i> – <i>Stefanowo</i> – <i>Jaksice</i> – <i>Borkowo</i> – <i>Strzemkowo</i> – <i>Sławęcinek</i> – <i>Inowrocław</i> – <i>Tupadły</i> – <i>Przedbojewice</i> – <i>Janowice</i> – <i>Różniaty</i> – <i>Kobylniki</i> – <i>Kruszwica</i> – <i>Grodztwo</i> – <i>Gocanowo</i> – <i>Janocin</i> – <i>Tarnówko</i> – <i>Chełmce</i> – <i>Czołowo</i> – <i>Przemystka</i> – <i>Radziejów</i> – <i>Skibin</i> – <i>Płowce</i> – <i>Jarantowice</i> – <i>Osięciny</i>	K-PTS O/Inowrocław	7	4	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
23009	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław – Tupadły – Krusza Duchowna – Niemójewko – Markowice – Wymysłowice – Żegotki – Ciechrz – Sławsko Dolne – Strzelno – Młyny – Wronow – Proszyska – Kuśnier – Kożuszkowo – Wójcin – Kownaty – Wilczyn</i>	K-PTS O/Inowrocław	2	2	-
23010	Bydgoszcz – Brzoza – Wałownica – Kobyłarnia – Nowe Smolno – <i>Antoniewo – Nowe Dąbie – Obórznia – Smogorzewo – Łabiszyn – Ojrzanowo – Augustowo – Kania – Julianowo – Barcin – Wolice – Szczepanowo – Szczepankowo – Słaboszewko – Mokre – Dąbrowa – Sucharzewo – Szubinek – Wszedzień – Wiecanowo – Mogilno – Stawiska – Chabsko – Wylatowo – Wydartowo – Lubiń – Cytrynowo – Trzemieszno</i>	K-PTS O/Inowrocław	4	6	6
23013	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołackowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Dąbrówka Słupska – Sobiejuchy – Brzyskorzystewko – Jaroszewo – Żnin</i>	K-PTS O/Inowrocław	8	7	5
23022	Bydgoszcz – Brzoza – Wałownica – Kobyłarnia – Nowe Smolno – <i>Antoniewo – Nowe Dąbie – Obórznia – Smogorzewo – Łabiszyn – Załachowo – Lubostroń – Obielewo – Kaliska – Murczyn – Żnin – Sarbinowo – Cerekwica – Uścikowo – Świątkowo – Żerniki – Zrazim – Janowiec Wlkp.</i>	K-PTS O/Inowrocław	2	2	-
23026	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołackowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Dąbrówka Słupska – Sobiejuchy – Brzyskorzystewko – Jaroszewo – Żnin – Podgórzyń – Wenećja – Godawy – Łysinin – Gąsawa – Marcinkowo Górne – Złotniki – Grochowiska Szlacheckie – Rogowo</i>	K-PTS O/Inowrocław	5	5	1

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
23037	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław – Tupadły – Przedbojewice – Janowice – Różniaty – Kobylniki – Kruszwica – Grodztwo – Gocanowo – Janocin – Tarnówko – Chełmce – Chełmiczki – Witowice – Karsk – Brześć – Kaspral – Leszcze – Jerzyce – Piotrków Kujawski – Kaczewo – Wąsewo – Świątniki – Radziejów</i>	K-PTS O/Inowrocław	2	1	-
23043	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław – Tupadły – Przedbojewice – Janowice – Różniaty – Kobylniki – Kruszwica – Grodztwo – Gocanowo – Janocin – Tarnówko – Chełmce – Kobylnica – Witowice – Karsk – Brześć</i>	K-PTS O/Inowrocław	1	1	-
23060	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław – Tupadły – Przedbojewice – Janowice – Różniaty – Kobylniki – Kruszwica – Łagiewniki – Polanowice – Racice – Baranowo – Lachmirowice – Chrosno – Włostowo – Golejewo – Gopło – Rzeszynek – Rzeszyn – Lubstówek – Krzywe Kołano – Skulsk</i>	K-PTS O/Inowrocław	1	-	-
23070	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław – Tupadły – Przedbojewice – Janowice – Różniaty – Kobylniki – Kruszwica</i>	K-PTS O/Inowrocław	2	2	-
23071	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądociń – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław</i>	K-PTS O/Inowrocław	1	-	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
23090	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądocin – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław</i>	K-PTS O/Inowrocław	13	15	40
23160	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Dąbrówka Słupska – Sobiejuchy – Brzyskorzystewko – Jaroszewo – Żnin – Bożejewiczki – Bożejewice – Czewujewo – Grochowiska Księżę – Rogowo</i>	K-PTS O/Inowrocław	1	-	-
23173	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądocin – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław – Tupadły – Krusza Duchowna – Niemojewko – Markowice – Wymysłowice – Żegotki – Ciechrz – Sławsko Dolne – Strzelno – Łąkie – Ciencisko – Jaworowo – Ostrowo – Przyjezierze – Gaj – Wójcin – Kownaty – Wilczyn</i>	K-PTS O/Inowrocław	-	1	-
23220	Bydgoszcz – Brzoza – Wałownica – Kobylarnia – Nowe Smolno – <i>Antoniewo – Nowe Dąbie – Obórznia – Smogorzewo – Łabiszyn – Oporowo – Lubostroń – Obielewo – Buszkowo – Jabłówko – Murczynek – Januszkowo – Żnin</i>	K-PTS O/Inowrocław	1	-	-
23249	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądocin – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – <i>Tarkowo Dolne – Tarkowo Górne – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Mierzwin – Jaksiczki – Stefanowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław – Tupadły – Przedbojewice – Janowice – Różniaty – Kobylniki – Kruszwica – Łagiewniki – Polanowice – Racice – Baranowo – Lachmirowice – Chrosno – Włostowo – Golejewo – Gopło – Rzeszynek – Rzeszyn – Lubstówek – Krzywe Kolano – Skulsk (kursuje tylko w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej)</i>	K-PTS O/Inowrocław	-	-	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
23316	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Dąbrówka Słupska – Sobiejuchy – Brzyskorzystewko – Jaroszewo – Żnin – Sarbinowo – Świerczewo – Słębowo – Ustaszewo – Bogdarka – Junczewo – Damasławek</i>	K-PTS O/Inowrocław	1	1	-
23332	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Żędowo – Chomętowo – Jabłówko – Murczynek – Januszkowo – Żnin</i>	K-PTS O/Inowrocław	1	-	-
23407	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin – Kowalewo – Wąsosz – Żędowo – Chomętowo – Jabłówko – Murczynek – Januszkowo – Żnin</i> (kursuje tylko w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej)	K-PTS O/Inowrocław	-	-	-
24070	Bydgoszcz – Strzyżawa – Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Grębocin – Rogówko – Brzeźno – Gronowo – Wielka Łąka – Elzanowo – Szychowo – Kowalewo Pomorskie – Frydrychowo – Napole – Ostrowite Golubskie – Poćwardowo – Krążno – Podzamek Golubski – Golub-Dobrzyń – Białkowo – Szafarnia – Bocheniec – Radomin – Bachórz – Dobrze – Duszoty – Ostrowite – Cetki – Głowińsk – Ławy – Rypin	Arriva Toruń	4	4	-
24071	Bydgoszcz – Strzyżawa – Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Grębocin – Rogówko – Brzeźno – Gronowo – Wielka Łąka – Elzanowo – Szychowo – Kowalewo Pomorskie – Frydrychowo – Pluskowęsy – Kiełpiny – Dylewo – Małe Pulkowo – Lipnica – Wielkie Pulkowo – Tokary – Karczewo – Wrocki – Płachoty – Wymokłe – Malki – Niewierz – Budy – Szabda – Brodnica – Cieleta – Stare Świerczyny – Świerczynki – Łaszewo – Grążawy – Bartniczka – Zdroje – Zaborowo – Górzno	Arriva Toruń	6	6	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
24073	Bydgoszcz – Strzyżawa – <i>Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Grębocin – Rogówko – Brzeźno – Gronowo – Wielka Łąka – Elzanowo – Szychowo – Kowalewo Pomorskie – Frydrychowo – Napole – Ostrowite Golubskie – Poćwardowo – Krężno – Podzamek Golubski – Golub-Dobrzyń – Białkowo – Szafarnia – Bocheniec – Radomin – Bachórz – Dobrze – Duszoty – Ostrowite – Cetki – Głowińsk – Ławy – Rypin – Godziszewy – Jasin – Stępowo – Kotowy – Okalewo – Suchy Grunt – Jasiony – Szczypioma – Pietrzyk – Tadajówka – Raczyny – Będzimin – Żuromin – Dąbrowa – Zielona – Przyspa – Kuczbork – Kozielsk – Mianowo – Krzywki – Bratki – Lipowiec Kościelny – Turza Wielka – Turza Mała – Mława</i>	Arriva Toruń	1	1	-
24292	Bydgoszcz – Strzyżawa – <i>Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Brzoza Tor. – Otłoczyn – Wygoda – Nowy Ciechocinek – Ciechocinek</i>	Arriva Toruń	14	13	-
24295	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Gzin – <i>Raciniewo – Unisław – Gołoty – Szymborno – Plutowo – Kijewo Królewskie – Kosowizna – Dorposz Szlachecki – Watorowo – Brzozowo – Chełmno – Głogówko Królewskie – Świecie</i>	Arriva Toruń	9	9	-
24338	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Czemlewo – Czarze – Dębowiec – <i>Kokocko – Borówno – Bieńkówka – Starogród Dolny – Starogród – Kałdus – Brzozowo – Chełmno</i>	Arriva Toruń	15	8	-
24342	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Gzin – <i>Raciniewo – Unisław – Stablewice – Bągart – Naopole – Kijewo Królewskie – Kosowizna – Dorposz Szlachecki – Watorowo – Brzozowo – Chełmno</i>	Arriva Toruń	5	4	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
25183	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Włóki – Trzeciewiec – Zawada – Niewieścina – Zbrachlin – Luszczkowo – Górne Gruczno – Dworzysko – Wielki Konopat – Świecie – Morsk – Wiąg – Sartowice – Grabówiec – Święte – Nowe Marzy – Marzy – Górna Grupa – Dolna Grupa – Dragacz – Grudziądz	PKS Grudziądz	8	8	14
26241	Bydgoszcz – Brzoza – Nowa Wieś Wielka – Tarkowo Górne – Złotniki Kujawskie – Jaksice – Inowrocław – Kruszwica – Gocanowo – Chełmce – Radziejów – Piotrków Kujawski – Wójcin – Stanisławowo – Tomisławice – Janowice – Ziemięcina – Wierzbinek – Łysek – Sompolno (przyspieszona)	K-PTS O/Włocławek	2	2	-
28003	Bydgoszcz – Strzyżawa – Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawady – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Czernikówo – Czernikowo – Wygoda – Steklin – Wola – Sumin – Kikół – Konotopie – Złotopole – Lipno – Borek – Białowieżyn – Radomice – Krzyżówki – Popowo – Łochocin – Cyprianka – Fabianki – Bogucin – Szpetal Górny – Włocławek	K-PTS O/Lipno	2	2	1
28004	Bydgoszcz – Strzyżawa – Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Grębocin – Rogówko – Brzeźno – Gronowo – Wielka Łąka – Elzanowo – Szychowo – Kowalewo Pomorskie – Frydrychowo – Napole – Ostrowite Golubskie – Poćwardowo – Krążno – Podzamek Golubski – Golub-Dobrzyń – Białkowo – Szafarnia – Bocheniec – Radomin – Bachórz – Dobrze – Duszoty – Ostrowite – Cetki – Głowińsk – Ławy – Rypin	K-PTS O/Lipno	8	7	-
28010	Bydgoszcz – Strzyżawa – Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Brzozówka – Głogowo – Dobrzejewice – Zawady – Kawęczyn – Obrowo – Zębówiec – Czernikówo – Czernikowo – Wygoda – Steklin – Wola – Sumin – Kikół – Konotopie – Złotopole – Lipno	K-PTS O/Lipno	1	1	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
28806	Bydgoszcz – Strzyżawa – <i>Kamieniec – Czarnowo – Toporzysko – Zławieś Wielka – Pędzewo – Zarośle Cienkie – Górsk – Rozgarty – Przysiek – Toruń – Grębocin – Rogówko – Brzeźno – Gronowo – Wielka Łąka – Elzanowo – Szychowo – Kowalewo Pomorskie – Frydrychowo – Napole – Ostrowite Golubskie – Poćwardowo – Krężno – Podzamek Golubski – Golub-Dobrzyń – Białkowo – Szafarnia – Płonne – Plebanka – Półwieski Mały – Kierz Półwieski – Wąpielsk – Długie – Rusinowo – Rypin</i>	K-PTS O/Lipno	-	1	-
-	Bydgoszcz – Nowa Wieś Wielka – <i>Inowrocław (przyspieszona)</i>	Jan-Trans	12	-	-
-	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin</i>	Masłowski	10	8	-
-	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Gzin – <i>Raciniewo – Unisław</i>	Trans-Bus	11	-	-
		Lofek	11	-	-
-	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Gzin – <i>Raciniewo – Unisław</i>	Kędzierski	1	1	-
-	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Żurczyn – Olek – Tur – Samoklęski Małe – Godzimierz – Grzeczna Panna – Szubin</i>	Dubus	8	-	-
-	<i>Toruń</i> – Białe Błota, Port Lotniczy	MIXS	2	-	2
-	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin</i>	Nova-Bus	15	11	-
-	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołaczkowo – Łachowo – Szubin</i>	Piechocki	24	13	-
-	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – <i>Zamość – Rynarzewo – Małe Rudy – Władysławowo – Pszczółczyn – Łabiszyn – Oporowo – Lubostroń – Pturek – Barcin</i>	Pol-Bus	10	10	-
-	Bydgoszcz – Brzoza – Olimpin – Kobylarnia – Nowe Smolno – <i>Antoniewo – Nowe Dąbie – Obórznia – Smogorzewo – Łabiszyn – Ojrzanowo – Augustowo – Kania – Julianowo – Barcin</i>	Pol-Bus	30	14	-

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem bydgoskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
-	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądocin – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka – Dziemionna – Krążkowo – Pęchowo – Lisewo Kościelne – Rucewko – Rucewo – Złotniki Kujawskie – Krężoły – Tuczo – Turlejewo – Pławin – Radłówek – Ryce rzewko – Sójkowo – Sławęcin – Inowrocław	Pol-Bus	21	11	-
-	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński – Zamość – Rynarzewo – Szkocja – Kołacz kowo – Łachowo – Szubin	Trans-Tom	32	12	-

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Łącznie, na obszarze powiatu realizowanych jest 1 399 kursów w dni powszednie nauki szkolnej, 1 193 kursy w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej, 719 kursów w soboty i 505 kursów w niedziele i święta. Tylko na liniach powiatowych i na liniach łączących powiat z miastem Bydgoszczą, realizowane są 524 kursy w dni nauki szkolnej (495 w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej, 285 w soboty i 188 w niedziele i święta) – z czego ok. 30% stanowią kursy komunikacji miejskiej.

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.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w powiecie bydgoskim, to:

- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji komercyjnej;
- sieć komunikacji miejskiej Bydgoszczy oraz linie uzupełniające organizowane 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. W tabeli 18 przedstawiono liczbę pociągów na liniach kolejowych obejmujących powiat bydgoski.

Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w powiecie bydgoskim – stan na 15 grudnia 2015 r.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie bydgoskim	Nr linii	Kierunek	Liczba odjazdów	
			w dni powszednie	w soboty /w niedziele
Solec Kujawski Przyłubie	18	Bydgoszcz Główna	18	12/11
		Jabłonowo Pomorskie	1	1
		Nakło n. Notecią	1	-
		Toruń Wschodni	15	10/11
Pawłówek Zielonczyn	18	Bydgoszcz Główna	10	8/6
		Nakło n. Notecią	1	-
		Piła Główna	7	6
		Wyrzysk Osiek	2	-/1
Maksymilianowo Kotomierz	131	Bydgoszcz Główna	10	9/6
		Gdynia Główna	4	4/3
		Laskowice Pomorskie	10	8/7

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie bydgoskim	Nr linii	Kierunek	Liczba odjazdów	
			w dni powszednie	w soboty /w niedziele
Trzciniec Brzoza Bydgoska Chmielniki Bydgoskie Nowa Wieś Wielka	131	Bydgoszcz Główna	12	9/7
		Inowrocław	12	9/7
		Poznań Główny	3	2
Maksymilianowo Stronno Wudzyn	201	Bydgoszcz Główna	12	9/7
		Chojnice	4	4
		Laskowice Pomorskie	-	1
		Tuchola	13	8
Ostromecko Dąbrowa Chełmińska Gzin	209	Brodnica	2	2
		Bydgoszcz Główna	5	5/6
		Chełmża	6	6
		Grudziądz	5	5
		Toruń Główny	1	1

Źródło: www.rozklad-pkp.pl, dostęp: 15.12.2015 r.

Najwięcej pociągów obsługuje trasę z Bydgoszczy do Torunia, a także z Bydgoszczy w kierunku Tucholi i Inowrocławia, najmniej zaś – linię do Chełmży. W Solcu Kujawskim oprócz pociągów osobowych (regionalnych) zatrzymują się także pociągi kategorii TLK i IC przewoźnika PKP Intercity S.A., obsługujące relacje dalekobieżne. Wszystkie wymienione połączenia kolejowe zapewniają skomunikowanie miejscowości na terenie powiatu zlokalizowanych w pobliżu linii kolejnych z miastem Bydgoszczą, a także umożliwiają podróż wewnątrz powiatu – na niewielkie odległości.

Liczba pasażerów podróżujących pociągami regionalnymi od wielu lat systematycznie spada, co powoduje spadek rentowności poszczególnych linii i ciągłe zwiększanie dopłat ze strony organizatora przewozów – Urzędu Marszałkowskiego. Stopień wykorzystania zdolności przewozowej w przewozach na terenie województwa wynosi poniżej 20%¹⁸.

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze powiatu linii autobusowych ma charakter przewozów wojewódzkich, a funkcję przewozów powiatowych wypełnia na krótkich

¹⁸ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, s. 31.

odcinkach – pomiędzy miejscowościami w granicach powiatu. Ich podstawowym zadaniem jest umożliwienie dojazdu do Bydgoszczy. Pozostałe połączenia mają charakter uzupełniający i służą głównie dowożeniu dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych miejscowościach powiatu.

Spośród funkcjonujących na obszarze powiatu bydgoskiego przystanków autobusowych oraz przystanków i stacji kolejowych, tylko w Solcu Kujawskim można mówić o istnieniu węzła przesiadkowego – węzeł składa się z dworca kolejowego i przystanków autobusowych w jego sąsiedztwie. Wg informacji Urzędu Miejskiego, w 2016 r. węzeł zostanie zmodernizowany – powstanie punkt obsługi pasażerów skupiający transport kolejowy i autobusowy, przy węźle powstaną też parkingi „Parkuj i Jedź” oraz stacja rowerów publicznych. W Maksymilianowie, Brzozie i Ostromecku, gdzie wojewódzki plan transportowy przewiduje zintegrowane węzły przesiadkowe, obecnie węzły te nie istnieją.

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. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż komunikacją zbiorową. W przypadku powiatu bydgoskiego 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 bydgoskim eksploatowanych jest około 140 autobusów – najwięcej (ok. 115) z PKS Bydgoszcz. Przeciętny autobus eksploatowany na obszarze powiatu ma 14,5 roku oraz 69 miejsc. Wśród zgłoszonych pojazdów występują również autobusy niskopodłogowe (stanowiące ok. 24% taboru). Eksploatowany tabor nie jest najmłodszy, ale stosunkowo dobrej jakości. Większość autobusów została zakupiona jako używana od innych przedsiębiorstw w kraju i za granicą. Najstarsze autobusy pochodzą z początku lat 90-tych XX wieku. Tylko ok. 20% taboru to autobusy wyprodukowane w 2005 r. lub później, co oznacza, że spełniają co najmniej normę Euro 3 w zakresie emisji spalin.

Miejskie Zakłady Komunikacyjne sp. z o.o. w Bydgoszczy, który obsługuje niektóre linie wjeżdżające na teren powiatu bydgoskiego dysponuje natomiast 193 autobusami o średnim wieku 6,9 roku. Pojemność pojazdów jest zróżnicowana, dominują dwie grupy autobusów: standardowe – o długości ok. 12 m i pojemności ok. 100 osób oraz przegubowe – o długości

ok. 18 m i pojemności ok. 170 osób. W inwentarzu MZK 43% autobusów to pojazdy niskopodłogowe – autobusy wszystkie standardowe oraz połowa przegubowych.

4.2. 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 bydgoskiego sytuacja w tym zakresie jest specyficzna – z uwagi na fakt, iż siedziba powiatu zlokalizowana jest poza jego obszarem. Ponadto, miasto Bydgoszcz jest głównym celem podróży w przewozach z terenu powiatu. Linie do Bydgoszczy stanowią jednak wojewódzkie przewozy pasażerskie, gdyż miasto Bydgoszcz stanowi odrębny powiat. Przewozy tylko na obszarze powiatu bydgoskiego stanowią więc jedynie uzupełnienie sieci przewozów wojewódzkich. Stąd też wynika konieczność zorganizowania przewozów o charakterze powiatowym wspólnie z powiatem grodzkim – miastem Bydgoszczą. W tym celu konieczne jest zawarcie porozumienia między powiatem bydgoskim i miastem Bydgoszczą jako powiatem grodzkim.

Potrzeba uruchomienia na obszarze powiatu bydgoskiego 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, prze-

wozy 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 uwzględnianiem 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, a tym samym ujemne skutki dla środowiska.

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 mimo 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 bydgoski 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 bydgoskiego. 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 bydgoskiego i miasta Bydgoszczy 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. 19. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim

Nr	Odcinek sieci (relacja linii)
401	Bydgoszcz – Szczutki – Tryszczyn – Gościeradz – Stopka – Stary Dwór – Koronowo – Lipkusz – Pieczyńska
402	Bydgoszcz – Bożenkowo – Samociążek – Okole – Koronowo – Lipkusz – Pieczyńska
403	Bydgoszcz – Tryszczyn – Bożenkowo – Samociążek – Koronowo – Bieskowo – Więzowno – Salno – Byszewo – Wierzchucin Królewski – Wiskitno
404	Bydgoszcz – Tryszczyn – Bożenkowo – Samociążek – Koronowo – Bieskowo – Więzowno – Salno – Byszewo – Wierzchucin Królewski – Łąsko Małe – Łąsko Wielkie – Wilcze – Dziędzinek – Sitowiec – Huta – Osiek – Wiskitno
405	Bydgoszcz – Tryszczyn – Bożenkowo – Samociążek – Koronowo – Bieskowo – Więzowno – Salno – Byszewo – Wierzchucin Królewski – Wiskitno – Osiek – Huta – Sitowiec – Dziędzinek – Wilcze – Łąsko Wielkie – Łąsko Małe – Wierzchucin Królewski
406	Bydgoszcz – Tryszczyn – Wtelno – Tryszczyn – Gościeradz – Stopka – Stary Dwór – Koronowo – Nowy Dwór – Skarblewo – Buszkowo – Lucim – Mąkowsko – Rybkowo – Łąkomowo
407	Bydgoszcz – Tryszczyn – Wtelno – Morzewiec – Wtelno – Tryszczyn – Gościeradz – Stopka – Bytkowice – Stopka – Stary Dwór – Koronowo – Sokole Kuźnica
408	Bydgoszcz – Tryszczyn – Wtelno – Gogolinek – Gogolin – Witoldowo – Salno – Więzowno – Bieskowo – Koronowo
409	Koronowo – Bieskowo – Więzowno – Salno – Byszewo – Wierzchucin Królewski – Krapiewo – Popielewo – Łukowiec – Słupowo
410	Bydgoszcz – Osielsko – Niwy
411	Bydgoszcz – Osielsko – Niwy – Jastrzębie – Żołędowo – Wilcze – Jaruzyn – Strzelce Górne
412	Bydgoszcz – Czarnówczyn – Osielsko – Niwy – Wilcze – Aleksandrowo – Strzelce Górne
413	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz – Sienno – Kotomierz
414	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz – Sienno – Kotomierz – Karolewo – Wudzyn

Nr	Odcinek sieci (relacja linii)
415	Bydgoszcz – Osielsko – Żołędowo – Wilcze – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz – Sienno – Kotomierz – Karolewo – Wudzyn – Aleksandrowiec – Stary Jasiniec – Tuszyń – Koronowo
416	Maksymilianowo – Żołędowo – Augustowo – Nekla – Żołędowo – Maksymilianowo
417	Bydgoszcz – Mariampol – Jaruzyn – Strzelce Górne – Strzelce Dolne
418	Bydgoszcz – Niemcz – Maksymilianowo – Żołędowo – Bożenkowo
419	Bydgoszcz – Niemcz – Jagodowo – Żołędowo
421	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska
422	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Gzin
423	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Dąbrowa Chełmińska – Czemlewo – Czarze – Dębowiec
424	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Czemlewo – Gzin – Raciniewo – Dąbrowa Chełmińska
425	Bydgoszcz – Strzyżawa – Ostromecko – Nowy Dwór – Wałdowo Królewskie – Bolumin – Bolu- minek – Dąbrowa Chełmińska
431	Bydgoszcz – Makowiska – Rudy – Solec Kujawski
432	Bydgoszcz – Makowiska – Rudy – Solec Kujawski – Przyłubie
433	Bydgoszcz – Otorowo – Wypaleniska – Solec Kujawski
434	Bydgoszcz – Otorowo – Wypaleniska – Solec Kujawski – Chrośna
435	Bydgoszcz – Otorowo – Makowiska – Rudy – Solec Kujawski
441	Bydgoszcz – Brzoza – Chmielniki – Prądocin – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka
442	Bydgoszcz – Brzoza – Olimpin – Kobyłarnia – Nowe Smolno
443	Bydgoszcz – Brzoza – Wałownica – Kobyłarnia – Nowe Smolno
451	Bydgoszcz – Białe Błota – Ciele – Zielonka
452	Bydgoszcz – Brzoza – Przyłęki – Zielonka – Ciele – Białe Błota
453	Bydgoszcz – Białe Błota – Lipniki – Kruszyn Krajeński
454	Bydgoszcz – Lisi Ogon – Łochowo – Łochowice
455	Bydgoszcz – Białe Błota – Kruszyn Krajeński – Murowaniec – Łochowo
461	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Dąbrówczyn – Dąbrówka
462	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Trzemiętówko – Trzemiętowo – Wierzchucinek – Trzemiętowo – Gliszcz – Samsieczno
463	Bydgoszcz – Osówiec – Wojnowo – Sicienko – Sitno – Ugoda – Goncarzewy – Teresin – Mi- chalin – Samsieczno – Gliszcz – Trzemiętowo – Prosperowo – Słupowo

Nr	Odcinek sieci (relacja linii)
464	Bydgoszcz – Pawłówek – Kruszyn – Zielonczyn – Strzelewo
465	Mochle – Wojnowo – Sicienko – Prosperowo – Wierzchucin Królewski – Łąsko Wielkie – Buszkowo – Koronowo – Karolewo

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 Bydgoszcz), umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

Dla wyznaczonych linii proponuje się wprowadzenie numeracji handlowej połączeń, porządkującej kierunki i relacje. W powiecie bydgoskim zastosowana została numeracja trzycyfrowa rozpoczynająca się od cyfry 4. Obecnie niektóre linie autobusowe funkcjonujące w powiecie posiadają takie oznaczenie, jednak nie jest ono konsekwentnie stosowane.

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

- 0 – Koronowo;
- 1 – Osielsko i Dobrcz;
- 2 – Dąbrowa Chełmińska;
- 3 – Solec Kujawski;
- 4 – Nowa Wieś Wielka;
- 5 – Białe Błota;
- 6 – Sicienko;
- 7 – Serock i Pruszcz.

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.

Biorąc pod uwagę istniejące obecnie połączenia i konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej dla niektórych miejscowości usytuowanych przy granicy powiatu, rekomenduje się także uruchomienie linii określonych w tabeli 20 – w porozumieniu z powiatem świeckim.

Tab. 20. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim – możliwe do uruchomienia po zawarciu porozumienia z powiatem świeckim

Nr	Odcinek sieci (relacja linii)
471	Koronowo – Stary Jasiniec – Karolewo – Wudzyn – Serock – Łowinek – Łowin – Pruszcz
472	Koronowo – Nowy Jasiniec – Glinki – Nowy Jasiniec – Serock – Łowinek – Łowin – Pruszcz
473	Pruszcz – Łowin – Łowinek – Serock – Nowy Jasiniec – Glinki – Nowy Jasiniec – Serock – Wudzyn – Brzeźno – Pruszcz

Źródło: opracowanie własne.

Potrzeby transportowe gmin powiatu bydgoskiego 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.

Biorąc pod uwagę zgłoszone potrzeby gmin – wykraczające poza zaplanowane przewozy powiatowe – w tabeli 21 przedstawiono propozycje linii możliwych do uruchomienia na podstawie umów z gminami. Numeracja tych linii nawiązuje do już obecnie stosowanej (numery trzycyfrowe rozpoczynające się cyfrą „1” w gminie Dobrcz), jednak docelowo można ustalić

inny zakres numeracji – spójny z koncepcją oznaczeń komunikacji miejskiej w Bydgoszczy i nawiązujący do numerów linii powiatowych.

Tab. 21. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim – możliwe do uruchomienia na podstawie umów o dotację z gminami

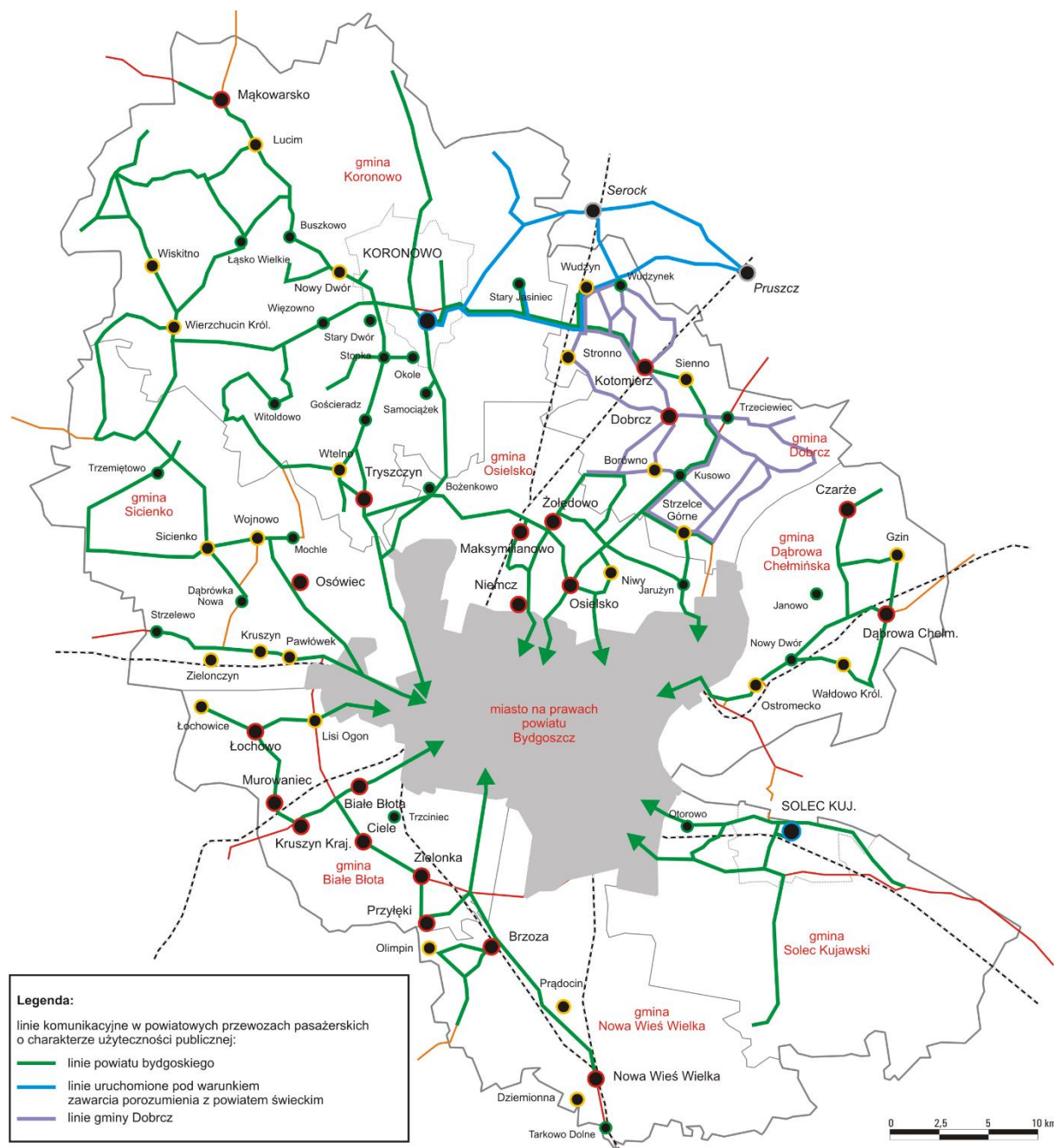
Nr	Obsługiwana gmina	Odcinek sieci (relacja linii)
101	Dobrcz	Karczemka – Stronno – Wudzyn – Karolewo – Kotomierz – Sienno – Kotomierz – Magdalenka – Pyszczyń – Kotomierz
102	Dobrcz	Kotomierz – Stary Jasiniec – Aleksandrowiec – Karolewo – Wudzynek – Wudzyn – Kotomierz – Trzebień – Kotomierz
103	Dobrcz	Dobrcz – Borówno – Kusowo – Gądecz – Kusowo – Dobrcz – Gądecz – Strzelce Górne – Strzelce Dolne – Trzęsacz – Sienno – Dobrcz – Włóki – Dobrcz – Borówno – Kusowo – Gądecz – Strzelce Górne – Strzelce Dolne – Trzęsacz – Strzelce Dolne – Strzelce Górne – Gądecz – Kusowo – Borówno – Kozielec – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Trzęsacz – Włóki – Dobrcz – Sienno – Trzęsacz – Kozielec – Dobrcz
104	Dobrcz	Dobrcz – Sienno – Trzeciewiec – Dobrcz – Włóki – Trzęsacz – Kozielec – Trzeciewiec – Dobrcz – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Kozielec – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Kozielec – Trzęsacz – Włóki – Dobrcz
105	Dobrcz	Dobrcz – Trzeciewiec – Suponin – Trzeciewiec – Kozielec – Trzęsacz – Włóki – Hutna Wieś – Gądecz – Strzelce Górne – Aleksandrowo – Borówno – Kusowo – Borówno – Dobrcz
106	Dobrcz	Dobrcz – Kotomierz – Trzebień – Wudzynek – Wudzyn – Aleksandrowiec – Stronno – Karczemka – Pyszczyń – Dobrcz
107	Dobrcz	Dobrcz – Trzeciewiec – Suponin – Kozielec – Trzęsacz – Włóki – Dobrcz – Pauliny – Nekla – Borówno – Strzelce Górne – Strzelce Dolne – Gądecz – Włóki – Kusowo – Borówno – Dobrcz

Źródło: opracowanie własne.

Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem wymienionych wyżej tras. Poszczególne kursy mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub łączyć kilka odcinków. W ramach jednej linii mogą być uruchamiane kursy na skróconej trasie, np. w porozumieniu z zainteresowaną gminą. Obszar na którym uruchamiane będą takie linie, to obszar powiatu bydgoskiego oraz ewentualnie innych powiatów, z którymi zawarte zostaną odpowiednie porozumienia, w tym miasta Bydgoszcz.

Na rysunku 13 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu bydgoskiego. Na zaprezentowanych trasach

mogą być uruchamiane linie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.



Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru) oraz godziwe warunki oczekiwania. Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

W tabeli 22 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 bydgoskiego.

Tab. 22. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu bydgoskiego

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R/ B&R/ K&R	możliwość zakupu biletu
Maksymilianowo	Podstawowy zintegrowany węzeł przesiadkowy	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny indywidualny	30 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	parkingi miejskie/ 20 stan./ 2 poj.	tak
Brzoza	Przystanek przesiadkowy zintegrowany	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	10 poj. 10 stan. 2 poj.	nie

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R/ B&R/ K&R	możliwość zakupu biletu
Ostromecko	Przystanek przesiadkowy zintegrowany	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	10 poj. 10 stan. 2 poj.	nie
Solec Kujawski	Przystanek przesiadkowy zintegrowany	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	10 poj. 10 stan. 2 poj.	tak

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 podróżami 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, zgodne z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiatra 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 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 dojściami 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 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 przystanki należy 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 urządzone zintegrowane węzły przesiadkowe posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R¹⁹ 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.

¹⁹ 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.

5. 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.

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

Obecnie powiat bydgoski, 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 – głównie 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 Bydgoskiego 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 Bydgoski 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 bydgoskim 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 zbiorowym²⁰ albo na podstawie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi albo w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, przewidzianym w art. 22 ust. 1 pkt. 1 ustawy.

Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

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 prowadzonego postępowania lub gdy wystąpią inne przesłanki ku temu, może zostać podjęta decyzja o organizowaniu tych przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych powiatu i gmin. Powiat bydgoski, wspólnie z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Wówczas 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 bydgoskim 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 bydgoski oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję komunikacji gminnej. Powiat będzie,

²⁰ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. nr 5 z 2011 r., poz. 13 z późn. zm.

wspólnie z gminami, finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy postępowanie dotyczące wyboru operatora bez angażowania środków finansowych samorządów nie przyniesie skutków, a funkcjonowanie danej linii jako połączenia o charakterze użyteczności publicznej, wynikać będzie z potrzeb społecznych. 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. Zakłada się, że ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosi operator.

Na obecnym etapie, oszacowanie skutków finansowych podjęcia się przez Starostę Bydgoskiego organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym nie jest możliwe – przede wszystkim z uwagi na brak danych o przychodach ze sprzedaży biletów oraz o wysokości dopłat do biletów ulgowych przekazywanych przewoźnikom na liniach funkcjonujących aktualnie w relacjach pokrywających się lub zbliżonych do planowanej siatki połączeń. Zakłada się jednak, że w pierwszym okresie funkcjonowania sieci połączeń powiatowych, podstawowym publicznym źródłem jej finansowania, będą kwoty refundacji ulg, pochodzące z budżetu państwa (zgodnie z art. 56 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

W przypadku uruchamiania przewozów we współpracy z gminami, przekażą one powiatowi środki finansowe w wysokości odpowiadającej kosztom ich uruchomienia. Jeżeli linie powiatowe przejmą rolę obecnie funkcjonujących przewozów gminnych, to przyszłe wydatki gmin nie będą wyższe niż ponoszone obecnie.

Aktualnie gminy powiatu bydgoskiego – realizując zadania związane z dowozem dzieci i młodzieży do szkół – ponoszą na ten cel następujące koszty (usług przewozowych realizowanych przez wybranego przewoźnika lub zakupu biletów – na podstawie budżetów gmin na 2016 r.):

- Dobrcz – 353,0 tys. zł;
- Osielsko – 197,8 tys. zł;
- Koronowo – 530,0 tys. zł;
- Sicienko – 740,0 tys. zł;
- Białe Błota – 663,6 tys. zł;
- Nowa Wieś Wielka – 240 tys. zł;
- Solec Kujawski – 211,6 tys. zł;
- Dąbrowa Chełmińska: 0 zł (przewozy realizowane są we własnym zakresie).

Oprócz powyższego, dwie gminy finansują przewozy komunikacji miejskiej organizowane przez miasto Bydgoszcz – na podstawie porozumienia: gmina Osielsko – w kwocie 1,2 mln zł i gmina Białe Błota – w kwocie 1,4 mln zł.

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.

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 niskopodł-

gowe 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.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu bydgoskiego 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 bydgoskiego 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. rolą 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 organizują 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 bydgoskiego, 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 postulatowi 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.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji powiatu bydgoskiego, 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.

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

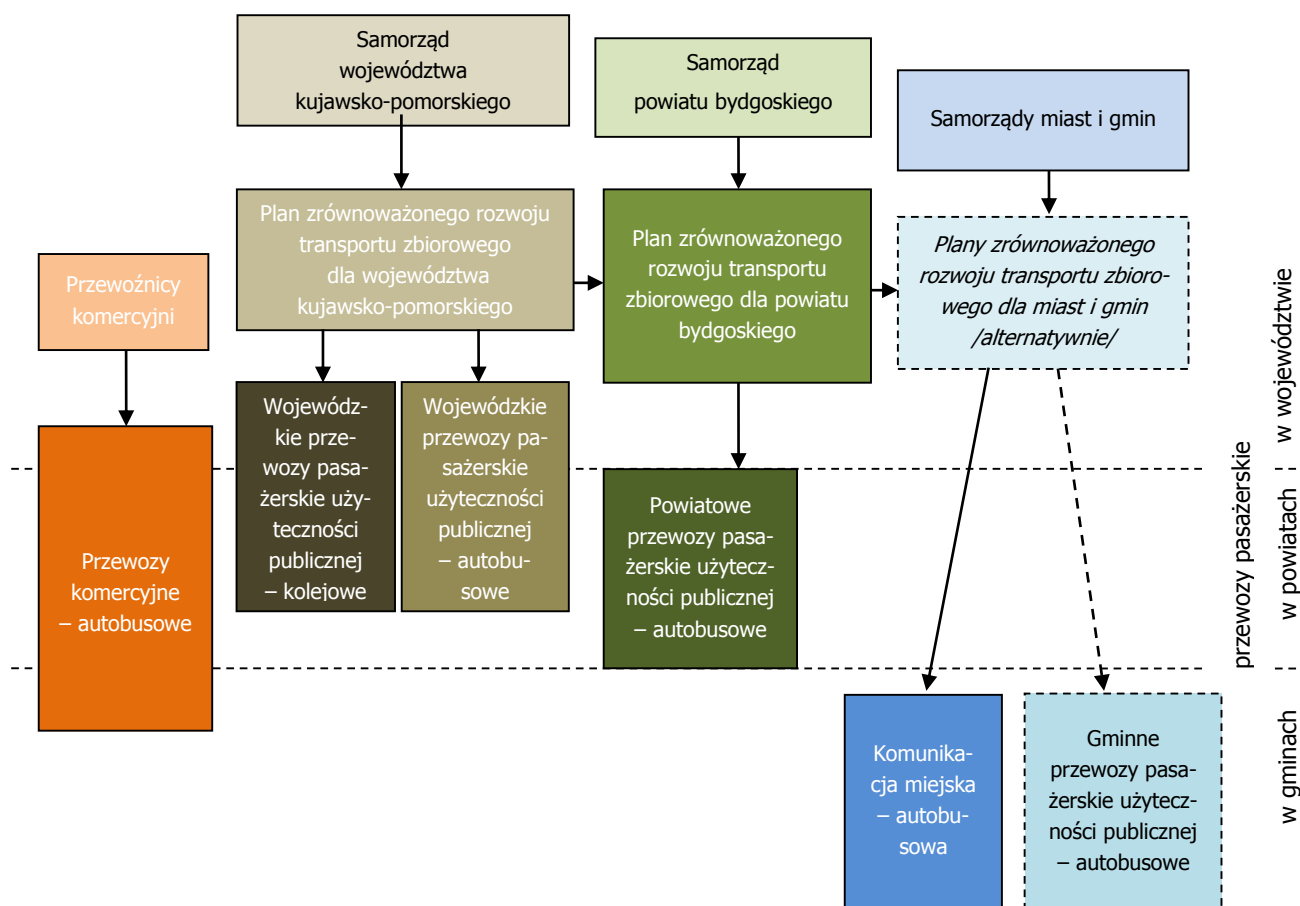
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone 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, aby całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

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. 14. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie bydgoskim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat bydgoski 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 bydgoskiego funkcjonuje również komunikacja miejska, organizowana przez Prezydenta Miasta Bydgoszczy na podstawie porozumienia z gminami.

Powiat bydgoski 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 wymaganych 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 powiatu²¹.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym w Starostwie Powiatowym w Bydgoszczy wykonuje Wydział Komunikacji. W przypadku podjęcia decyzji przez powiat bydgoski o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji 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 Bydgoski, 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

²¹ Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy – uchwała nr 77/15 Zarządu Powiatu Bydgoskiego z dnia 26 sierpnia 2015 r.

kujawsko-pomorskiego. Wojewódzki Zarząd Transportu dla województwa kujawsko-pomorskiego wykonywałby wówczas wszelkie czynności w celu zorganizowania przewozów w zakresie oczekiwanym przez powiat bydgoski.

7.2. 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 Bydgoski, 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 bydgoskiego;

- 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 bydgoskim 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.

Na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego podjęto próbę integracji systemów transportowych Bydgoszczy i Torunia wraz z ich otoczeniem – poprzez projekt „BiT City”. W jego ramach realizowanych jest pięć zadań na tym obszarze, z czego większość w miastach Bydgoszcz i Toruń. Obszaru powiatu bydgoskiego dotyczy zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT City i budowa wiaduktu nad linią kolejową nr 18 (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 249) oraz uruchomienie Punktu Obsługi Podróżnych w Solcu Kujawskim. Integracja taryfowa w ramach tego projektu obejmuje jednak tylko bilety aglomeracyjne ważne na trasie kolejowej Bydgoszcz – Toruń i w komunikacji miejskiej tych miast – z nowej zintegrowanej oferty nie będą zatem mogli skorzystać pasażerowie transportu publicznego spoza tych miast.

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 bydgoski, 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 23.

Tab. 23. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych

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 Bydgoszczy ▪ 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

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
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

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
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, bezprzewodowy dostęp do Internetu (WiFi) - uzyskanie do 2025 r. 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych - uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej - dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zaskoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

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.

9. 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, poz. 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 pasażerów²². 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 obowiązuje do dnia 31.12.2016 r.).

²² 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).

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

- 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;
- 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;
- 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;
- 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 bydgoskiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim.

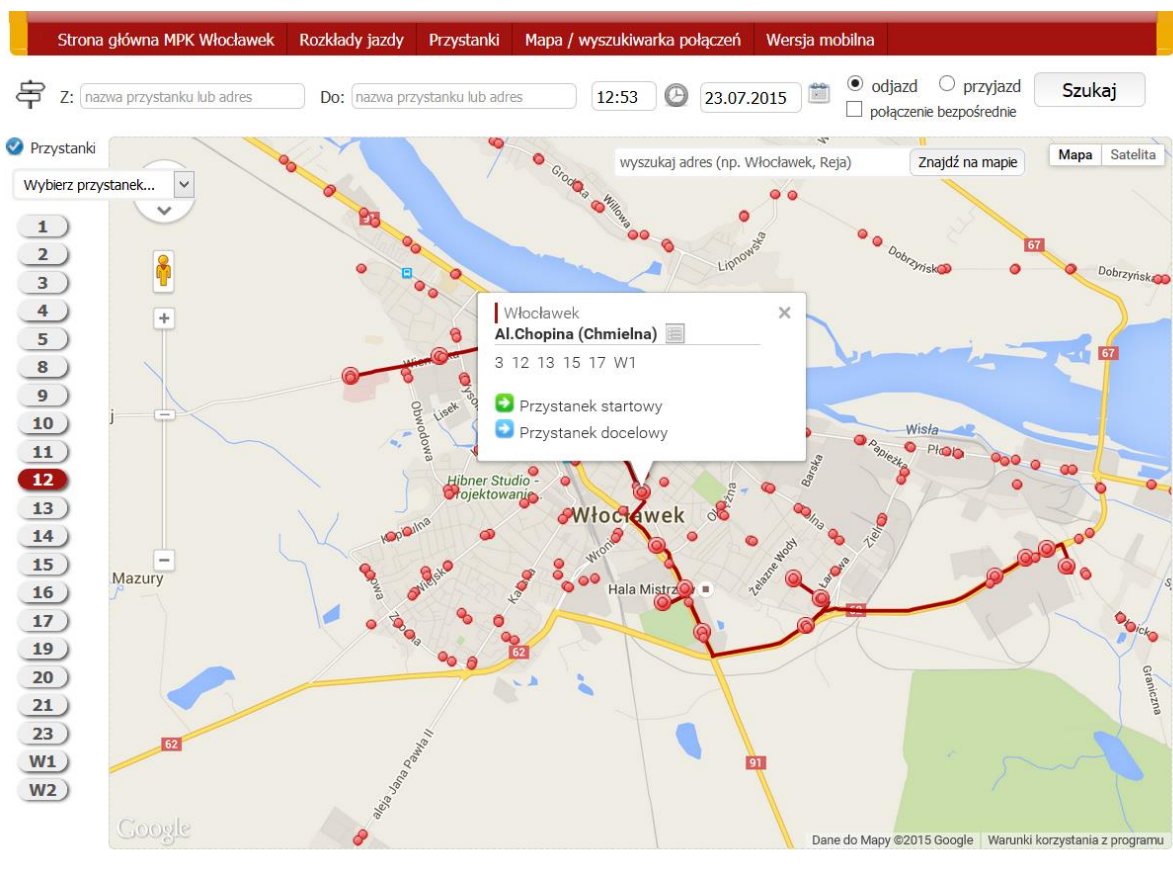
Na głównych przystankach, z których korzysta najwięcej pasażerów, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej

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. 15. Przykład systemu informacji pasażerskiej

Źródło: <http://rozklad.mpk.com.pl/mapa.html>, dostęp: 15.12.2015 r.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim 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.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie bydgoskim 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 bydgoski, 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 bydgoskiego.

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego w województwie kujawsko-pomorskim, 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. W lokalnych uwarunkowaniach powiatu bydgoskiego, w którym przewozy transportem zbiorowym z miejscowości powiatu do Bydgoszczy mają charakter masowy, proporcje te są przynajmniej trzykrotnie korzystniejsze dla transportu zbiorowego.

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 bydgoski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrze-

bom 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 bydgoskim;
- 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 bydgoskim 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 bydgoskim 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 bydgoskiego wymaga zahamowania procesu 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 zależność 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.

11. 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 bydgoski 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 bydgoskiego 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. 24. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bydgoskiego

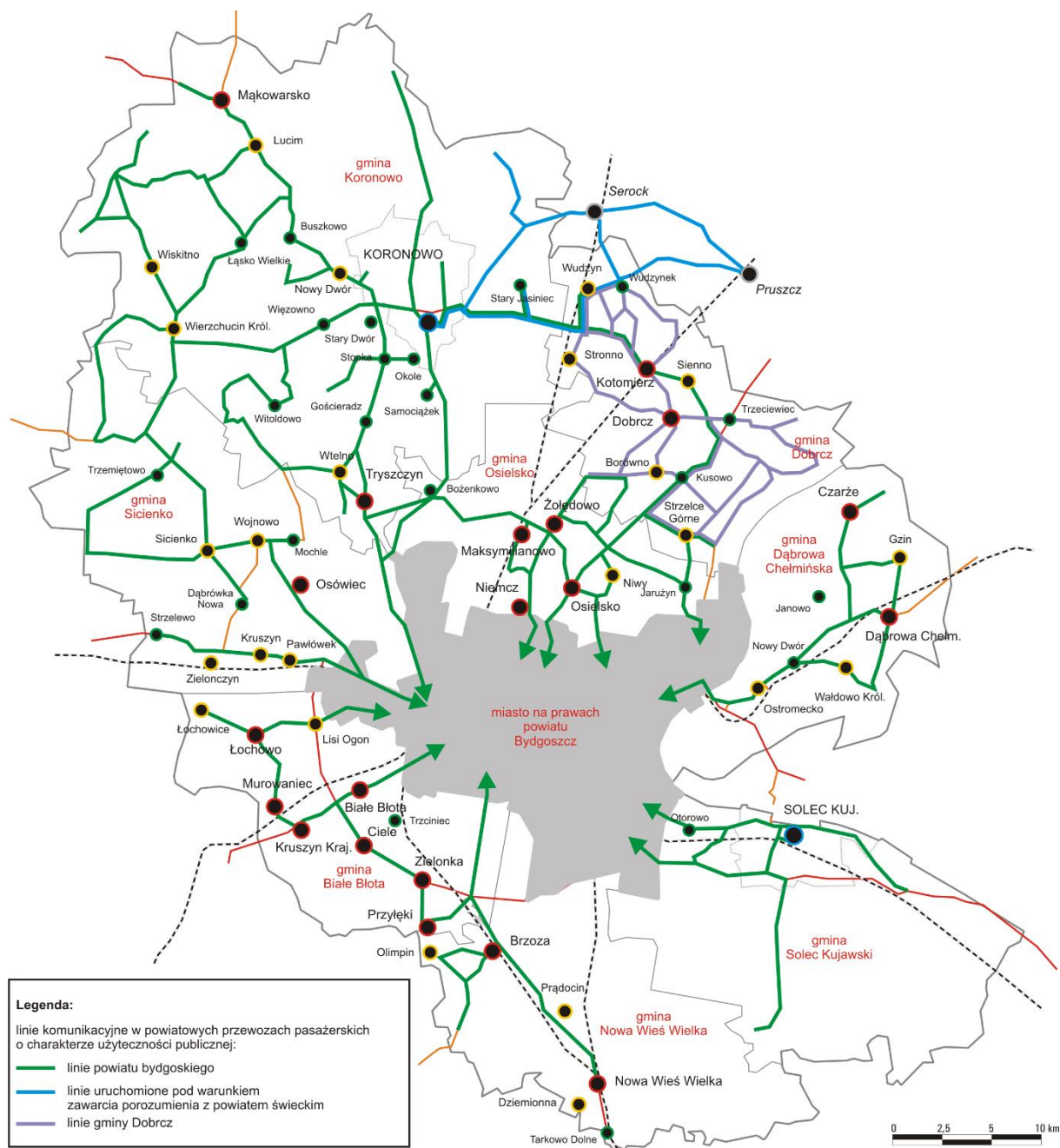
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim ▪ 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 km²
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 bydgoski ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat bydgoski: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
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
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 1

Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim



Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	24
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.....	29
Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatu bydgoskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.....	31
Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu bydgoskiego w latach 2009-2014 – dane GUS.....	41
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2009-2014.....	44
Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat bydgoski.....	46
Tab. 7. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie bydgoskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 31 grudnia 2014 r.	48
Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.....	49
Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.....	50
Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie bydgoskim wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.....	51
Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie bydgoskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	51
Tab. 12. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie bydgoskim.....	54
Tab. 13. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r.	70
Tab. 14. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Bydgoskiego – stan na 15 grudnia 2015 r.....	73
Tab. 15. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatu bydgoskiego – stan na 15 grudnia 2015 r.	73
Tab. 16. Linie komunikacyjne w powiecie bydgoskim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Bydgoszczy – stan na 15 grudnia 2015 r.....	75
Tab. 17. Linie komunikacyjne w powiecie bydgoskim na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego – stan na 15 grudnia 2015 r.	78
Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w powiecie bydgoskim – stan na 15 grudnia 2015 r.	93

Tab. 19. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim	98
Tab. 20. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim – możliwe do uruchomienia po zawarciu porozumienia z powiatem świeckim	101
Tab. 21. Proponowane odcinki sieci powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim – możliwe do uruchomienia na podstawie umów o dotację z gminami	103
Tab. 22. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu bydgoskiego	105
Tab. 23. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych.....	122
Tab. 24. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu bydgoskiego	136

Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego	26
Rys. 2. Podział administracyjny powiatu bydgoskiego.....	27
Rys. 3. Miejsce powiatu bydgoskiego w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego.....	28
Rys. 4. Największe miejscowości powiatu bydgoskiego.....	30
Rys. 5. Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie bydgoskim	40
Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu bydgoskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.	45
Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu bydgoskiego w 2025 r....	47
Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem	53
Rys. 9. Więźba podróży międzypowiatowych publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego.....	58
Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.	60
Rys. 11. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie bydgoskim	63
Rys. 12. Mapa docelowej sieci komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, na której planowane są wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej.....	64
Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie bydgoskim.....	104
Rys. 14. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie bydgoskim.....	117
Rys. 15. Przykład systemu informacji pasażerskiej.....	128