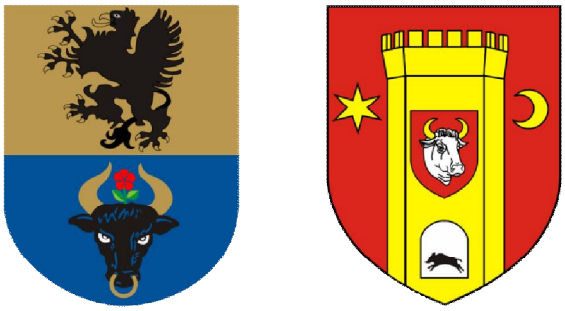
Załącznik do uchwały nr V/25/2015
Rady Powiatu Człuchowskiego
z dnia 29 stycznia 2015 r.



Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

dla obszaru Chojnicko-Człuchowskiego

Dokumentacja w ramach projektu:

„Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny”

Zamawiający: Powiat Chojnicki

(umowa nr FR/25/2014 ST-08/06/14 z dnia 30 czerwca 2014 r.)

ST SILESIA TRANSPORT

Katowice – Chojnice – Człuchów 2014

POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI
POWIAT CHOJNICKI
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt częściowo finansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Spis treści

Spis treści **2**
1. Wstęp **3**
1.1. Podstawa prawna *3*
1.2. Cel Planu transportowego *4*
1.3. Metodologia opracowania Planu transportowego *5*
1.4. Definicje i określenia *6*
1.5. Ocena oddziaływania na środowisko *8*
1.6. Konsultacje społeczne *9*
2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym **10**
2.1. Powiat chojnicki *11*
2.2. Powiat człuchowski *12*
2.3. Demografia *13*
2.4. Gospodarka *15*
2.5. Edukacja *18*
2.6. Kultura i turystyka *20*
2.7. Ochrona przyrody *22*
2.8. Gminy *25*
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Planu **28**
3.1. Transport kolejowy *28*
3.2. Transport drogowy *31*
3.2.1. Publiczny transport zbiorowy 31
3.2.2. Sieć drogowa 46
4. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego **55**
4.1. Dokumenty strategiczne *55*
4.1.1. Dokumenty krajowe 56
4.1.2. Dokumenty wojewódzkie 58
4.1.3. Dokumenty powiatowe i gminne 61
4.1.4. Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny 64
4.2. Plany transportowe wyższego szczebla *66*
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych **73**
6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej **78**
7. Finansowanie **82**
8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu **85**
9. Organizacja rynku przewozów **90**
10. Pożądany standard usług **97**
11. Organizacja systemu informacji dla pasażerów **103**
12. Kierunki rozwoju **107**
13. Monitoring i ewaluacja Planu **109**
14. Część graficzna Planu transportowego **110**
Spis tabel **112**
Spis rysunków **113**

1. Wstęp

1.1. Podstawa prawna

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwany dalej w opracowaniu: „Planem transportowym") jest dokumentem, którego opracowanie wynika z art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym[1] (zwanej dalej w opracowaniu: „Ustawą").

Zgodnie z Ustawą do sporządzenia Planu transportowego zobowiązany jest m.in. powiat liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców. „Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny" położony jest na terytorium dwóch powiatów: chojnickiego i człuchowskiego. Powiat Chojnicki liczy 96 tys. mieszkańców, a więc opracowanie Planu transportowego jest dla niego obowiązkowe. Powiat Człuchowski liczy 57 tys. mieszkańców, jednak zgodnie z art. 9 ust. 2 Ustawy również może opracować Plan transportowy.

Powiat Chojnicki i Powiat Człuchowski są organizatorami publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych przebiegających na ich obszarze[2]. Zadania organizatora wykonują Starosta Chojnicki i Starosta Człuchowski[3]. Do zadań organizatora należy m.in. planowanie rozwoju transportu[4].

Plan transportowy, po jego uchwaleniu przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego (Radę Powiatu Chojnickiego i Radę Powiatu Człuchowskiego) stanowić będzie akt prawa miejscowego[5].

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

[1] Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13, z późn. zm.
[2] art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a Ustawy
[3] art. 7 ust. 4 pkt 4 Ustawy
[4] art. 8 pkt 1 Ustawy
[5] art. 9 ust. 3 Ustawy

1.2. Cel Planu transportowego

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

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

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

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

Cele szczegółowe Planu transportowego obejmują[6]:

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

[6] art. 12 ust. 1 Ustawy

1.3. Metodologia opracowania Planu transportowego

Szczegółowy zakres Planu transportowego określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego[7].

Plan transportowy pod względem merytorycznym składa się z dwóch części:

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

Niniejszy Plan transportowy jest zgodny[8] z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”[9] (zwanym dalej „Planem krajowym”) oraz z „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”[10] (zwanym dalej „Planem wojewódzkim”).

[7] Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684
[8] na podstawie art. 11 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy
[9] rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151)
[10] uchwała nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r.

1.4. Definicje i określenia

Użyte w niniejszym opracowaniu określenia oznaczają[11]:

- **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[12];
- **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;

[11] jeżeli nie wskazano inaczej: art. 4 ust. 1 Ustawy

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

- **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, 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, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie;
- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

1.5. Ocena oddziaływania na środowisko

Niniejszy Plan nie określa ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz na obszary Natura 2000, ani realizacja postanowień Planu nie powoduje znaczącego oddziaływania na środowisko. Plan wspiera działania dążące do zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. W związku z tym przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane[13].

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

1.6. Konsultacje społeczne

Niniejszy Plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym[14]. Ich celem było poinformowanie społeczności obszaru chojnicko-człuchowskiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego i prezentacja planowanych rozwiązań w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych. Konsultacje społeczne odbyły się w dniach od 22 grudnia 2014 r. do 12 stycznia 2015 r.

Projekt Planu został ogłoszony w Biuletynach Informacji Publicznej Powiatu Chojnickiego i Powiatu Człuchowskiego. Na stronach internetowych powiatów, na tablicach ogłoszeń zlokalizowanych w Starostwach Powiatowych oraz w lokalnych mediach została podana informacja o opracowaniu projektu Planu oraz wskazane zostało miejsce wyłożenia projektu Planu oraz forma, sposób i termin składania opinii dotyczących tego projektu. W Biuletynach Informacji Publicznej Powiatu Chojnickiego i Powiatu Człuchowskiego zamieszczony został formularz konsultacyjny, który należało przekazać w formie pisemnej drogą korespondencyjną na adres Starostwa Powiatowego w Chojnicach, bezpośrednio w Starostwie Powiatowym w Chojnicach lub drogą elektroniczną.

Ponadto, w ramach procesu konsultacji, w dniu 22 grudnia 2014 r. zorganizowane zostało spotkanie konsultacyjne w siedzibie Starostwa Powiatowego w Chojnicach. Spotkanie przeznaczone było dla osób bezpośrednio odpowiedzialnych za proces uchwalania i realizacji Planu, czyli dla radnych i pracowników organów samorządowych.

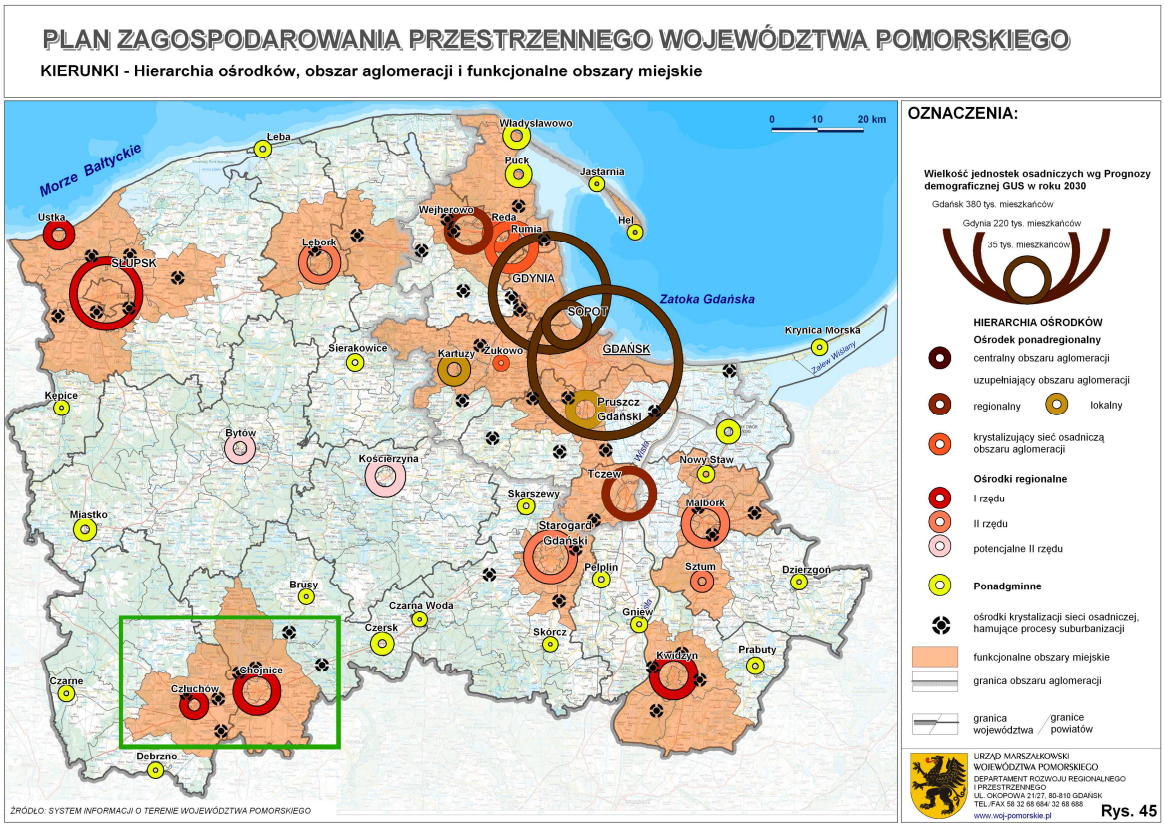
W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi, opinie, ani propozycje dotyczące projektu Planu.

[14] art. 10 Ustawy

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym

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

Rysunek 1. Funkcjonalne obszary miejskie w województwie pomorskim.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

2.1. Powiat chojnicki

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

W skład powiatu wchodzą:
- gmina miejska Chojnice i gmina wiejska Chojnice,
- gminy miejsko-wiejskie Brusy i Czersk,
- gmina wiejska Konarzyny.

Powiat zajmuje powierzchnię 1364 km^2 i liczy 96213 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 70,54 osoby/km^2. Położony jest na obszarze trzech mezoregionów[15] – Borów Tucholskich (część wschodnia), Równiny Charzykowskiej (część północna) i Pojezierza Krajeńskiego (część południowo-zachodnia).

[15] wg J. Kondracki: *Geografia regionalna Polski.* Warszawa, 2002

2.2. Powiat człuchowski

Powiat człuchowski *(kasz. człëchòwsczi kréz)* położony jest również w południowo-zachodniej części województwa pomorskiego, na zachód od powiatu chojnickiego. Graniczy z powiatem bytowskim i chojnickim (w województwie pomorskim), powiatem sępoleńskim (w województwie kujawsko-pomorskim), powiatem złotowskim (w województwie wielkopolskim) i powiatem szczecineckim (w województwie zachodniopomorskim).

W skład powiatu wchodzą:
- gmina miejska Człuchów i gmina wiejska Człuchów,
- gminy miejsko-wiejskie Czarne i Debrzno,
- gminy wiejskie Koczała, Przechlewo i Rzeczenica.

Powiat zajmuje powierzchnię 1575 km^2 i liczy 57193 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 36,31 osoby/km^2. Położony jest na obszarze trzech mezoregionów[16] – Równiny Charzykowskiej (część północna), Pojezierza Krajeńskiego (część południowa) i Doliny Gwdy (zachodni kraniec).

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

2.3. Demografia

Łącznie obszar powiatów chojnickiego i człuchowskiego zamieszkuje 153 406 osób (wg stanu na rok 2013). Podstawowe wielkości charakteryzujące demografię powiatu chojnickiego przedstawione są w tabelach 1 i 2.

Tabela 1. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu chojnickiego.

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

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 2. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu człuchowskiego.

wielkość		jedn.	2009	2010	2011	2012	2013
ludność	ogółem	os.	56762	57683	57491	57402	57193
	miasto	os.	25588	26023	25909	25884	25706
	wieś	os.	31174	31660	31582	31518	31487
	gęstość zaludnienia	os./km^2	36	37	36	36	36
udział grup wiekowych ludności	przedprodukcyjny	%	21,5%	21,2%	20,7%	20,4%	20,0%
	produkcyjny	%	65,3%	65,4%	65,3%	65,0%	64,7%
	poprodukcyjny	%	13,2%	13,4%	14,0%	14,6%	15,3%
zmiany	urodzenia	os.	678	679	584	605	606
	zgony	os.	482	537	513	555	474
	przyrost naturalny	-	1,4	1,3	1,1	1,1	1,3
saldo migracji	wewnętrznych	os.	-175	-171	-226	-202	-230
	zagranicznych	os.	-31	-33	-37	-46	-100

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Prognoza demograficzna do roku 2025 wskazuje, że liczba ludności powiatu chojnickiego będzie w niewielkim stopniu rosnąć (o ok. 1%), a człuchowskiego – w nieco większym stopniu maleć (o ok. 5%). W obu powiatach znacznie wzrośnie udział ludności w wieku poprodukcyjnym (osoby starsze) i jednocześnie spadnie udział osób w wieku produkcyjnym. Dane przedstawiające prognozę demograficzną zestawiono w tabelach 3 i 4.

Tabela 3. Prognoza demograficzna dla powiatu chojnickiego.

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

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 4. Prognoza demograficzna dla powiatu człuchowskiego.

wielkość		2015	2020	2025
liczba ludności		56 311	55 611	54 423
udział grup wiekowych ludności	przedprodukcyjny	20,3%	20,4%	20,0%
	produkcyjny	62,9%	58,8%	56,2%
	poprodukcyjny	16,8%	20,8%	23,8%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.4. Gospodarka

Wg stanu na rok 2012 zarejestrowanych w powiecie chojnickim było 8307 podmiotów gospodarczych, a w powiecie człuchowskim – 5039. W tej liczbie znajduje się 6673 (w powiecie chojnickim) i 3700 (w powiecie człuchowskim) osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Udział poszczególnych rodzajów działalności oraz wielkość podmiotów gospodarczych zestawiono w tabelach 5 i 6

Tabela 5. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności.

rodzaj działalności wg PKD	powiat chojnicki	powiat człuchowski
rolnictwo	368	321
przemysł i budownictwo	2241	1109
handel, usługi i pozostałe	5698	3609
ogółem	8307	5039

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 6. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników.

wielkość podmiotu (liczba pracowników)	powiat chojnicki	powiat człuchowski
od 0 do 9	7906	4809
od 9 do 49	323	179
od 50 do 249	70	45
od 250 do 999	6	6
powyżej 1000	2	0
ogółem	8307	5039

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Do największych przedsiębiorstw w powiecie chojnickim należą[17]:

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

[17] http://www.pomorskie.eu/pl/pomorze_znane_i_nieznane/o_regionie/podzial_administracyjny_wojewodztwa_pomorskiego/powiat_chojnicki [dostęp: 24.11.2014]

Wśród największych przedsiębiorstw w powiecie człuchowskim można wymienić[18]:

- Zakład Osprzętu Termokurczliwego „Radpol" S.A. w Człuchowie,
- Przedsiębiorstwo produkcyjne „Polstyr" Sp. z o.o. w Człuchowie,
- Przedsiębiorstwo Rolne „Poldanor" S.A. w Przechlewie,
- Zakłady Mięsne „Prime Food" Sp. z o.o. w Przechlewie,
- Przedsiębiorstwo Robót Drogowych „Peerde" Sp. z o.o. w Człuchowie,
- Firma „Promet" w Ględowie,
- Remprodex Sp. z o.o. w Człuchowie,
- Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego „Poltarex" Sp. z o.o.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie wynosiło w 2013 roku 2804,08 zł w powiecie chojnickim i 3055,87 zł w powiecie człuchowskim. Dla całego województwa pomorskiego średnia wyniosła 3696,89 zł. W powiecie chojnickim zarabia się najmniej w skali całego województwa[19].

Stopa bezrobocia w powiecie chojnickim wyniosła 19,6%, a w człuchowskim 24,2% (stan na koniec grudnia 2013 r.). Jest ona wyższa niż średnia dla województwa pomorskiego (13,3%) oraz dla całego kraju (13,4%). Liczbę zarejestrowanych osób bezrobotnych w poszczególnych gminach przedstawiono w tabeli 7.

[18] http://www.pomorskie.eu/pl/pomorze_znane_i_nieznane/o_regionie/podzial_administracyjny_wojewodztwa_pomorskiego/powiat_czluchowski [dostęp: 24.11.2014]
[19] http://forsal.pl/galerie/785915,zdjecie,11,od-2349-do-6542-zl-zobacz-ile-srednio-zarabia-sie-w-kazdym-z-powiatow-w-polsce.html [dostęp: 24.11.2014]

Tabela 7. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach.

gmina	liczba osób bezrobotnych		
	ogółem	mężczyzn	kobiet
m. Chojnice	2739	1347	1392
Chojnice	1523	686	837
Brusy	1076	480	596
Czersk	1917	921	996
Konarzyny	166	60	106
razem powiat chojnicki	7421	3494	3927
m. Człuchów	951	462	489
Człuchów	1013	441	572
Czarne	882	436	446
Debrzno	981	429	552
Koczała	333	137	196
Przechlewo	440	182	258
Rzeczenica	327	159	168
razem powiat człuchowski	4927	2246	2681

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.5. Edukacja

W systemie oświaty obszaru chojnicko-człuchowskiego znajduje się 31 przedszkoli, 64 szkoły podstawowe, 32 gimnazja i 35 szkół ponadgimnazjalnych. Liczbę placówek edukacyjnych poszczególnych rodzajów wraz liczbą uczniów na koniec roku 2013 zestawiono w tabelach 8 i 9.

Tabela 8. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie chojnickim.

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

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 9. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie człuchowskim.

placówka	liczba	liczba uczniów
szkoły podstawowe	24	3587
gimnazja	12	2088
zasadnicze szkoły zawodowe	3	301
licea ogólnokształcące i profilowane	4	702
technika	9	760
szkoły policealne	1	135
szkoły dla dorosłych	4	491
placówki wychowania przedszkolnego (ogółem)	34	1709
w tym: przedszkola	15	1183

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W omawianych powiatach zlokalizowane są również szkoły wyższe. Jedna z nich - Powszechna Wyższa Szkoła Humanistyczna „Pomerania" w Chojnicach, ma swoją macierzystą siedzibę w Chojnicach. Pozostałe prowadzą wydziały lub ośrodki zamiejscowe:

- Politechnika Koszalińska Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Chojnicach,
- Sopocka Szkoła Wyższa Wydział Zamiejscowy w Chojnicach,
- Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Janusza Korczaka w Warszawie Wydział Zamiejscowy w Człuchowie.

2.6. Kultura i turystyka

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

W powiecie chojnickim zlokalizowane są następujące obiekty kulturalne:
- Brama Człuchowska Muzeum Historyczno-Etnograficzne w Chojnicach,
- Centrum Kultury i Biblioteki im. Jana Karnowskiego w Brusach,
- Chojnicki Dom Kultury,
- Dom Kultury w Kosobudach,
- Gminny Ośrodek Kultury w Konarzynach,
- Ośrodki Kultury w Czersku, Rytlu i Łągu,
- Wiejskie Domy Kultury w Swornegaciach, Silnie, Ogorzelinach i Czyczkowach.

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

Również powiat człuchowski posiada walory krajobrazowo-przyrodnicze. Połowę powierzchni powiatu zajmują lasy, a także liczne jeziora i rzeki. Obszar ten posiada urozmaiconą rzeźbę terenu. Znajdują się na nim rezerwaty przyrody: ornitologiczny „Osiedle kormoranów” w Pakotulsku, leśno-torfowy „Bagnisko Niedźwiady”, leśno-florystyczny „Cisy w Czarnem”, florystyczno-torfowiskowo-ornitologiczny „Bocheńskie Błoto” i wodno-roślinny „Jezioro Krasne” oraz obszar krajobrazu chronionego „Dolina Słupi” i uroczysko „Tokowisko głuszców”. Szczególnym powodzeniem cieszą się spływy kajakowe rzeką Brdą.

Ważnym elementem krajobrazu są wody powierzchniowe (rzeki i jeziora) stanowiące ok. 2 proc. powierzchni powiatu. Posiadają urozmaiconą linie brzegową, liczne zatoki i wyspy oraz dogodne miejsca do kąpieli i biwakowania. Jezior tych jest kilkadziesiąt, największe to Jezioro Szczytno Wielkie o powierzchni 645,2 ha. Oprócz znaczenia krajobrazowego i ekologicznego stanowią one bazę dla gospodarki rybackiej i turystyki. Na terenie powiatu znajdują się także głazy narzutowe, będące pozostałością po zlodowaceniu. Funkcjonują również obwody łowieckie.

Najważniejsze zabytki w powiecie człuchowskim:

- wieża Zamku Krzyżackiego z XIV w. (46 m wysokości) w Człuchowie,
- kościół katolicki z XVII w. z barokową amboną, ołtarzem i konfesjonałem w Człuchowie,
- ruiny zamku obronnego z fosą wybudowanego na przeł. XIV/XV w. w Czarnem,
- kościół parafialny z 1755 r., bogato zdobiony, z wieżą krytą gontem w Czarnem,
- kościoły ryglowe z XVII i XVIII w. we wsiach Nadziejewo, Raciniewo, Bińcze, Sierpowo, Krzemieniewo,
- „Wieża Czarownic" w Debrznie,
- kościół katolicki z przełomu XVII i XVIII w. w Przechlewie.

W regionie chojnicko-człuchowskim wyznaczone są szlaki wodne[20]:

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

oraz szlaki wodne lokalne jednodniowe:

- szlak Chociny z miejscowości Zielona Huta do Swornychgaci;
- szlak Charzykowski z Charzykowych wzdłuż brzegów jeziora do Małych Swornychgaci, gdzie łączy się ze Szlakiem Brdy.

W obu powiatach znajdują się również oznakowane trasy rowerowe, a także liczne szlaki piesze i ścieżki turystyczne.

[20] http://wrotaborow.pl/baza-turystyczna/szlaki-wodne/ [dostęp: 24.11.2014]

2.7. Ochrona przyrody

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

Oprócz tego na obszarze powiatu chojnickiego znajdują się dwa parki krajobrazowe **Tucholski Park Krajobrazowy** obejmuje łącznie powierzchnię 36983 ha parku i 15946 ha otuliny, z czego 1290 ha znajduje się w gminie Chojnice, a 13920 ha w gminie Czersk[21]. **Zaborski Park Krajobrazowy** obejmuje powierzchnię 34026 ha, w całości w gminach Chojnice (40%) i Brusy (60%).

Zlokalizowane są tu również obszary **„Natura 2000”**. W powiecie chojnickim znajdują się: Bory Tucholskie, Doliny Brdy i Chociny, Duży Okoń, Las Wolność, Mętne, Młosino-Lubnia, Ostoja Zapceńska, Sandr Brdy, Wielki Sandr Brdy oraz Wolność i Jeziora Chojnickie. W powiecie człuchowskim znajdują się: Czernica, Czerwona Woda pod Babilonem, Dolina Szczyry, Dolina Wieprzy i Studnicy, Jezioro Dymno, Jezioro Krasne, Jezioro Piasek, Las Wolność, Nowa Brda, Sporysz oraz Wolność i Jeziora Chojnickie.

Na obszarze chojnicko-człuchowskim znajdują się dwa **rezerwaty**:

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

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

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

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

pomost pomiędzy Tucholskim a Zaborskim Parkiem Krajobrazowym, całkowita powierzchnia obszaru wynosi 15 783,81 ha i w całości znajduje się w granicach powiatu);
- „Obszar Chronionego Krajobrazu Fragment Borów Tucholskich" (całkowita powierzchnia zajmuje 66 833,39 ha, z czego w granicach powiatu chojnickiego znajduje się fragment w zachodniej części powiatu, w gminie Konarzyny);
- „Obszar Chronionego Krajobrazu Okolice Jezior Krępsko i Szczytno" (obszar położony w północno-zachodniej części powiatu w gminie Konarzyny o powierzchni 13 830,82 ha)
- „Północny Obszar Chronionego Krajobrazu" z podobszarami „część wschodnia" i „część zachodnia" (na terenie powiatu chojnickiego zlokalizowany jest w gminie Brusy – część zachodnia i Czersk – część wschodnia, zajmuje powierzchnię 9 516,85 ha, natomiast w granicach powiatu chojnickiego znajduje się ok. 7 800 ha)

oraz w powiecie człuchowskim:
- „Okolice Jezior Krępsko i Szczytno" (o pow. 12 428 ha, na terenie powiatu człuchowskiego 11 578 ha);
- „Zespół Jezior Człuchowskich" (o pow. 1 108 ha, w całości na terenie powiatu człuchowskiego);
- „Źródliskowy obszar Brdy i Wieprzy na wschód od Miastka" (o pow. 11 776 ha, na terenie powiatu człuchowskiego ok. 500 ha w okolicach Pietrzykowa);
- „Fragment Borów Tucholskich" (o pow. 16 632 ha, na terenie powiatu człuchowskiego 550 ha (okolice Jeziora Lipczyno);
- „Obszar Chronionego Krajobrazu na południowy wschód od Jeziora Bielsko" (o pow. 388 ha);
- „Dolina rzeki Debrzynki" (o pow. 1 745 ha, w tym 1 007 ha na terenie powiatu człuchowskiego);
- „Obszar Chronionego Krajobrazu Zespół Jezior" (na południowy-wschód od Człuchowa zajmuje powierzchnię 1 108 ha).

Rezerwaty biosfery, stanowią wyznaczone obszary chronione, zawierające cenne zasoby przyrodnicze. Mają one na celu ochronę różnorodności biologicznej oraz umożliwienie lepszej obserwacji zmian ekologicznych w skali całej planety. Największym w Polsce jest **Rezerwat Biosfery Bory Tucholskie**[22]. Jest on podzielony jest na trzy strefy: rdzenną, buforową oraz tranzytową. Łączna powierzchnia stref wynosi 319 tys. ha. Strefę rdzenną (najcenniejszą) tworzy Park Narodowy „Bory Tucholskie" oraz 25 rezerwatów przyrody: Dolina Rzeki Brdy, Bagna nad Stążką, Źródła Stążki, Jezioro Piaseczno, Brzęki im. Zygmunta Czubińskiego, Miedzno, Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego, Jezioro

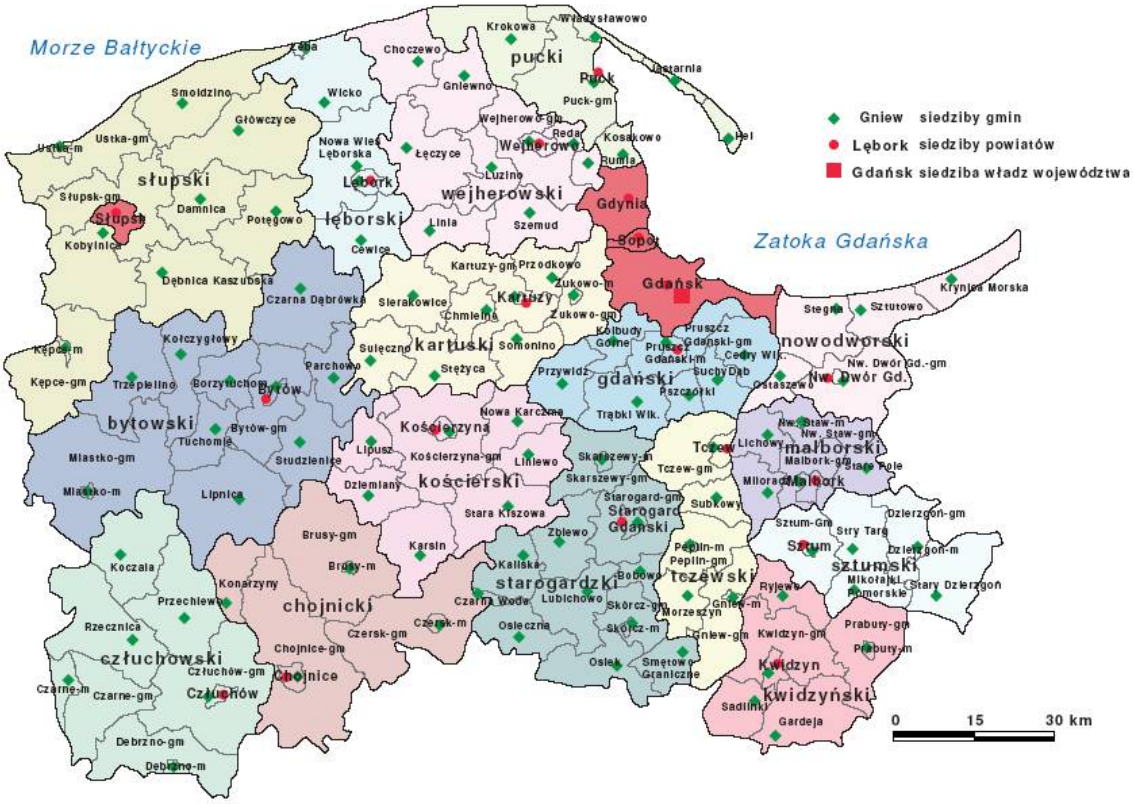
[22] http://www.borytucholskie.org.pl/rezerwaty.php [dostęp: 11.12.2014]

Laska, Mętne, Bór Chrobotkowy, Bagno Stawek, Jezioro Ciche, Jezioro Małe Łowne, Piecki, Cisy nad Czerską Strugą, Kręgi Kamienne, Jezioro Zdręczno, Krwawe Doły, Jeziorka Kozie, Nawionek, Ustronie, Bagno Grzybna, Jelenia Góra i Martwe. Łączna powierzchnia strefy rdzennej wynosi 7881 ha. Strefę buforową tworzą głównie cztery parki krajobrazowe, z wyłączeniem powierzchni występujących w nich rezerwatów przyrody. Są to Wdzydzki Park Krajobrazowy, Zaborski Park Krajobrazowy, Tucholski Park Krajobrazowy oraz Wdecki Park Krajobrazowy. Strefa tranzytowa to obszary miasta Tuchola oraz 22 gmin: Bukowiec, Cekcyn, Drzycim, Gostycyn, Jeżewo, Kęsowo, Lniano, Lubiewo, Osie, Śliwice, Świekatowo, Tuchola i Warlubie z woj. kujawsko-pomorskiego oraz Brusy, Chojnice, Czersk, Dziemiany, Karsin, Konarzyny, Kościerzyna, Lipusz i Stara Kiszewa z woj. pomorskiego. Powierzchnia strefy tranzytowej wynosi ponad 206 tys. ha.

2.8. Gminy

Dane charakteryzujące poszczególne gminy w powiatach chojnickim i człuchowskim wg stanu na koniec 2013 roku przedstawiono w tabelach 10 i 11, a na rysunku 2 przedstawiono położenie gmin na obszarze województwa pomorskiego.

Rysunek 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.



Źródło: http://pl.wikimedia.org/.

Tabela 10. Dane demograficzne charakteryzujące gminy na obszarze chojnicko-człuchowskim.

wielkość / gmina	powierzchnia [km^2]	ludność			udział ludności w wieku:			liczba		przyrost naturalny	saldo migracji	
		ogółem	miasto	wieś	przed-produkcyjnym	produkcyjnym	po-produkcyjnym	urodzeń	zgonów		wewnętrznych	zagranicznych
powiat chojnicki												
m. Chojnice	21	40226	40226	0	19,2%	63,7%	17,1%	358	365	1,0	-100	0
Brusy	400	14146	5037	9109	24,8%	61,4%	13,9%	164	114	1,4	-18	-3
Chojnice	458	18017	0	18017	24,0%	63,0%	13,0%	231	114	2,0	94	-42
Czersk	380	21534	10043	11491	21,8%	62,8%	15,4%	220	167	1,3	7	-15
Konarzyny	105	2290	0	2290	23,8%	62,4%	13,8%	19	12	1,6	-5	0
powiat człuchowski												
m. Człuchów	13	14385	14385	0	17,9%	64,3%	17,8%	134	110	1,2	-144	-43
Czarne	235	9316	6089	3227	20,1%	64,4%	15,4%	92	90	1,0	-56	-9
Człuchów	361	10718	0	10718	22,6%	65,0%	12,3%	113	84	1,3	41	-14
Debrzno	224	9272	5232	4040	20,8%	63,4%	15,8%	90	81	1,1	-17	-18
Koczała	223	3467	0	3467	17,9%	66,5%	15,7%	36	36	1,0	-22	-1
Przechlewo	244	6323	0	6323	20,3%	65,7%	14,0%	90	47	1,9	-25	1
Rzeczenica	275	3712	0	3712	19,6%	66,2%	14,3%	51	26	2,0	-7	-16

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 11. Dane charakteryzujące gospodarkę poszczególnych gmin na obszarze chojnicko-człuchowskim.

wielkość / gmina	liczba bezrobotnych	liczba podmiotów gospodarczych (wg branży)				liczba podmiotów gospodarczych (wg liczby pracowników)				
		ogółem	rolnictwo	przemysł i budownictwo	handel, usługi i pozostałe	od 0 do 9	od 10 do 49	od 50 do 249	od 250 do 999	powyżej 1000
powiat chojnicki										
m. Chojnice	2739	3903	31	864	3008	3713	137	46	5	2
Brusy	1076	1152	125	446	581	1101	46	5	0	0
Chojnice	1523	1334	86	352	896	1273	57	3	1	0
Czersk	1917	1819	95	556	1168	1745	59	14	1	0
Konarzyny	166	147	16	38	93	134	13	0	0	0
powiat człuchowski										
m. Człuchów	951	2218	34	437	1747	2114	77	24	3	0
Czarne	882	616	44	122	450	584	26	4	2	0
Człuchów	1013	685	69	179	437	655	26	4	0	0
Debrzno	981	639	39	148	452	616	17	6	0	0
Koczała	333	261	56	68	137	257	3	1	0	0
Przechlewo	440	402	41	93	268	378	18	4	2	0
Rzeczenica	327	248	43	64	141	238	10	0	0	0

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Planu

3.1. Transport kolejowy

Przez obszar powiatów chojnickiego i człuchowskiego przebiega 8 linii kolejowych. Wszystkie są niezelektryfikowane, tylko na części z nich prowadzony jest ruch pasażerski. Podstawowe charakterystyki poszczególnych linii zestawiono w tabeli 12, a ich przebieg przedstawiono na rysunku 3.

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

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

Chojnice są istotnym węzłem kolejowym, jednak obecnie liczba pociągów pasażerskich kursujących na trasach objętych Planem transportowym jest relatywnie niewielka. Stacje i przystanki kolejowe znajdują się na terenie miasta i gminy Chojnice i Człuchów oraz gmin Brusy, Czersk i Czarne. Gminy Rzeczenica, Koczała, Przechlewo i Konarzyny nie mają bezpośredniego dostępu do kolei. Przez teren gminy Debrzno przebiega linia kolejowa, jednak nie ma tam punktów odprawy pasażerów.

Tabela 12. Charakterystyka linii kolejowych na obszarze chojnicko-człuchowskim.

Nr linii	*Nazwa*	*Odcinek*	*Stacje i przystanki osob. na obszarze Planu*	*Linia znaczenia państwowego*	*Kategoria*	*Nr tabeli SRJP[23]*	*Liczba par pociągów*
201	Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port	Wierzchucin – Bąk	Łąg Płd. – Szałamaje – Wojtal	tak	pierwszorzędna	tylko ruch towarowy	
203	Tczew – Kostrzyn	Tczew Suchostrzygi podg. – Czersk	Łąg – CZERSK	tak	pierwszorzędna	426	10
		Czersk – Chojnice	CZERSK – Gutowiec – Rytel Wieś – RYTEL – Krojanty – CHOJNICE	nie	pierwszorzędna		
		Chojnice – Piła Główna	CHOJNICE – Moszczenica Pom. – WIERZCHOWO CZŁ. – Bukowo Człuch.	nie	pierwszorzędna		5,5
208	Działdowo – Chojnice	Wierzchucin – Chojnice	SILNO – Racławki – CHOJNICE	tak	pierwszorzędna	431	7
210	Chojnice – Runowo Pomorskie	Chojnice – Szczecinek	CHOJNICE – Brzeźno Człuch. – CZŁUCHÓW – Biskupnica – BIŃCZE – Domisław – CZARNE	tak	pierwszorzędna	385	3
211	Chojnice – Kościerzyna	Chojnice – Lipusz	CHOJNICE – Powałki – Męcikał – Żabno k/Chojnic – BRUSY – Lubnia	nie	drugorzędna	440	3,5
215	Laskowice Pom. - Bąk	Laskowice Pom. – Bąk	Będźmirowice – CZERSK	nie	drugorzędna	tylko ruch towarowy	
281	Oleśnica – Chojnice	Nakło n. Notecią – Chojnice	OGORZELINY – CHOJNICE	nie	drugorzędna	tylko ruch towarowy	
413	Człuchów – Przechlewo	Człuchów – Przechlewo	CZŁUCHÓW – Kiełpin – Polnica – Czosnowo – Sąpolno Człuch. – Przechlewo	nie	znaczenia miejscowego	tylko ruch towarowy	

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

[23] SRJP: Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów

Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiatach chojnickim i człuchowskim.

Źródło: opracowanie własne na danych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POMOC TECHNICZNA NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI
POWIAT CHOJNICKI
UNIA EUROPEJSKA EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO
Projekt częściowo finansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

3.2. Transport drogowy

3.2.1. Publiczny transport zbiorowy

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

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

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

3.2.1.1. Gminne przewozy pasażerskie

Funkcjonuje 19 linii komunikacyjnych w ramach gminnych przewozów pasażerskich, z czego 12 linii stanowi komunikację miejską. Ich podstawowe parametry zebrano w tabeli 13.

Komunikacja miejska realizowana jest na terenie miast Chojnice i Człuchów z tym, że w Człuchowie jest tylko jedna linia. Komunikacja miejska Chojnic kursuje również na obszarze gminy Chojnice – na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego. Operatorem przewozów jest Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Chojnicach, który jest operatorem wewnętrznym (100% udziałów w spółce należy do miasta Chojnice). W Człuchowie jedyną linię obsługuje Przedsiębiorstwo PKS Człuchów sp. z o.o. na podstawie umowy zawartej z miastem.

Pozostałe linie gminne stanowią ogólnodostępne przewozy szkolne realizowane w granicach gminy: 3 linie w gminie Czersk, 2 linie w gminie Czarne i po 1 linii w gminach Konarzyny i Przechlewo.

Tabela 13. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich.

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
Burmistrz Miasta Chojnice					
MZK Chojnice	1	Dworzec – Charzykowy – Swornegacie	19	5	4
MZK Chojnice	1A	Dworzec – Kopernica	2	0	0
MZK Chojnice	2	Objezierze – Chojnice – Czartołomie	43	6	8
MZK Chojnice	3	Sukienników – Nowa Cerkiew	9	0	0
MZK Chojnice	4	Kłodawa – Krojanty – Zakładowa	17	3	4
MZK Chojnice	6	Szpital – Lichnowy – Ostrowite – Ciechocin	23	9	8
MZK Chojnice	7 i 7A	Charzykowy – Szpital – Os. 700-lecia – Os. Hallera – Zakładowa	63	42	29
MZK Chojnice	8	Wojska Polskiego – Galeria „Brama Pomorza”	32	18	8
MZK Chojnice	10	Sławęcin – Melanówek – Ogorzeliny – Cołdanki – Chojnice – Klawkowo	17	4	0
MZK Chojnice	LN	Dworzec – Nieżychowice – Moszczenica – Doręgowice	13	0	0
Burmistrz Miasta Człuchów					
PKS Człuchów	66197	Człuchów: Zagłoby – Dworcowa – Zagłoby (okrężna)	9	4	4
Burmistrz Czarnego					
Autocentrum	24	Czarne – Krzemieniewo	14	0	0
Autocentrum	25	Czarne – Bińcze	12	0	0
Burmistrz Czerska					
PKS Chojnice	22158	Czersk – Mokre – Malachin – Mokre – Czersk	2	0	0
PKS Chojnice	22074	Czersk – Gotelp – Odry – Gotelp – Czersk	2	0	0
PKS Człuchów	66206	Czersk – Mokre – Malachin – Mokre – Czersk	5	0	0
Wójt Gminy Konarzyny					
Gochy	1	Nierostowo – Żychce – Konarzyny	2	0	0
Wójt Gminy Przechlewo					
PKS Człuchów	66063	Dąbrowa Człuchowska – Przechlewo – Lisewo – Szczytno – Pawłówko	18	0	0

Źródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy.

3.2.1.2. Powiatowe przewozy pasażerskie

Obecnie funkcjonują 22 linie komunikacyjne w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, z czego na 9 linii zezwolenie wydał Starosta Chojnicki, a na 13 linii – Starosta Człuchowski. Zestawione zostały w tabeli 14. Są to linie, których trasa przekracza obszar gminy, ale nie przekracza granic powiatu. Przy czym linie przebiegające przez obszar powiatów chojnickiego i człuchowskiego (bez wjazdu do innych powiatów) nie są przewozami powiatowymi z uwagi na to, iż powiaty te nie zawarły porozumienia w tej sprawie (są to przewozy wojewódzkie).

Tabela 14. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich.

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
Starosta Chojnicki					
PKS Chojnice	22035	Chojnice – Brusy	1	0	0
PKS Chojnice	22040	Chojnice – Brusy – Czapiewice – Przymuszewo – Leśno	2	0	0
PKS Chojnice	22043	Chojnice – Brusy – Antoniewo – Brusy – Chojnice	2	0	0
PKS Chojnice	22045	Chojnice – Brusy – Antoniewo – Przymuszewo – Brusy	1	0	0
PKS Chojnice	22071	Chojnice – Brusy – Antoniewo – Asmus – Brusy	1	0	0
PKS Chojnice	22110	Chojnice – Rytel – Czersk	4	0	0
PKS Chojnice	22111	Chojnice – Rytel – Czersk	3	0	0
M-bus	22203	Rudziny – Brusy – Chojnice – Rytel – Czersk	4	6	0
Robus	22613	Czersk – Gutowiec – Rytel – Chojnice	17	5	0
Starosta Człuchowski					
PKS Człuchów	66009	Człuchów – Olszanowo – Międzybórz – Brzezie	2	0	0
PKS Człuchów	66024	Człuchów – Bińcze – Czarne	4	0	0
PKS Człuchów	66033	Człuchów – Skowarnki – Krzemieniewo – Sierpowo – Czarne	2	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Człuchów	66058	Człuchów – Pawłówko – Przechlewo – Sąpolno – Przechlewko – Przechlewo	2	0	0
PKS Człuchów	66064	Człuchów – Pawłówko – Przechlewo – Koczała	2	0	0
PKS Człuchów	66101	Człuchów – Słupia – Debrzno	2	0	0
PKS Człuchów	66106	Człuchów – Jęczniki – Bukowo – Stare Gronowo – Debrzno	4	0	0
Autocentrum	0011A	Debrzno – Słupia – Myśligoszcz – Człuchów	20	6	6
Autocentrum	20	Debrzno – Stare Gronowo – Wierzchowo – Człuchów	4	0	0
Autocentrum	22	(Debrzno – Czarne –) Rzeczenica – Człuchów	11	0	0
Autocentrum	23	Czarne – Krzemieniewo – Czarne – Bińcze – Człuchów	6	0	0
Autocentrum	30	Debrzno – Prusinowo – Cierznie – Człuchów	6	0	0
Autocentrum	40	Przechlewo – Sąpolno – Przechlewo – Pawłówko – Człuchów – Polnica – Człuchów	11	0	0

Źródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy.

3.2.1.3. Wojewódzkie przewozy pasażerskie

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

- 38 linii jest międzywojewódzkich (z czego na 11 linii zezwolenia wydali marszałkowie innych województw: zachodniopomorskiego i kujawsko-pomorskiego),
- 21 linii zawiera się w granicach województwa pomorskiego (z czego tylko 3 linie kursują tylko na terenie powiatów chojnickiego i człuchowskiego).

Zestawienie tych linii i ich podstawowych parametrów znajduje się w tabeli 15.

Tabela 15. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich.

przewoźnik	nr linii	trasa *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami chojnickim i człuchowskim)*	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
Marszałek Województwa Pomorskiego					
PKS Chojnice	22051	*Toruń – Chełmno – Świecie – Tuchola* – Chojnice (przyspieszona)	1	1	0
PKS Chojnice	22121	*(Pruszcz –) Tuchola – Legbąd* – Czersk	3	0	0
PKS Chojnice	22122	Chojnice – *Tuchola*	1	0	0
PKS Chojnice	22124	Chojnice – *Tuchola*	1	0	0
PKS Chojnice	22125	*Więcbork – Sępólno* – Chojnice	1	0	0
PKS Chojnice	22126	Chojnice – *Tuchola – Pruszcz – Tuchola*	1	0	0
PKS Chojnice	22127	*Toruń – Chełmno – Świecie – Tuchola* – Chojnice	1	1	0
PKS Chojnice	22128	*Bydgoszcz – Tuchola* – Chojnice	4	1	1
PKS Chojnice	22129	*Tuchola – Okoniny – Śliwice* – Czersk	5	0	0
PKS Chojnice	22130	Chojnice – Sławęcin – *Drożdżenica – Pamiętowo*	2	0	0
PKS Chojnice	22131	*Bydgoszcz – Więcbork – Sępólno* – Chojnice	1	1	1
PKS Chojnice	22132	Chojnice – *Sępólno – Więcbork*	1	0	0
PKS Chojnice	22133	*(Bydgoszcz – Więcbork -) Sępólno* – Chojnice	13	3	3
PKS Chojnice	22134	Chojnice – *Tuchola*	5	0	0
PKS Chojnice	22191	*Tuchola – Legbąd* – Czersk	2	0	0
PKS Chojnice	22235	*Gdańsk – Kościerzyna – Dziemiany* – Brusy – Chojnice	2	2	2
PKS Chojnice	22613	Chojnice – Brusy – Leśno – *Wiele – Karsin* – Czersk	2	0	0
PKS Chojnice	22614	Chojnice – *Niwy* – Chojnice	1	0	0
PKS Chojnice	22615	Chojnice – Brusy – Czapiewice – Leśno – *Wiele – Karsin*	1	0	0
PKS Chojnice	22739	*Lipusz – Dziemiany* – Brusy	1	0	0
PKS Człuchów	22053	*Gdańsk – Kościerzyna – Dziemiany* – Brusy – Chojnice – Człuchów (przyspieszona)	2	0	2
PKS Człuchów	22114	Debrzno – *Lipka – Osowo – Buczek – Czyżkowo – Lipka*	1	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami chojnickim i człuchowskim)*	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Człuchów	22116	Człuchów – Słupia – Debrzno – *Lipka – Białobłocie – Lipka – Batorówko – Lipka*	1	0	0
PKS Człuchów	22117	Człuchów – Słupia – Debrzno – *Lipka – Batorówko – Lipka – Czyżkowo – Lipka*	1	0	0
PKS Człuchów	22118	Debrzno – *Lipka – Potulice – Lipka – Czyżkowo – Lipka – Białobłocie – Lipka*	1	0	0
PKS Człuchów	22119	*Lipka – Buczek – Lipka* – Debrzno	1	0	0
PKS Człuchów	22120	*Lipka – Białobłocie – Lipka – Smolnica – Lipka – Osowo – Lipka* – Debrzno	1	0	0
PKS Człuchów	22138	Człuchów – Debrzno – *Lipka – Złotów*	2	0	0
PKS Człuchów	22140	*Bydgoszcz – Więcbork – Sępólno* – Człuchów (przyspieszona)	0	0	2
PKS Człuchów	22141	Debrzno – *Lipka – Łąkie – Złotów*	2	0	0
PKS Człuchów	22143	Koszalin – Człuchów	2	0	0
PKS Człuchów	22544	Człuchów – Chojnice	8	0	0
PKS Człuchów	22616	Czersk – *Karsin*	2	0	0
PKS Człuchów	22621	Człuchów – Chojnice – Konarzyny – Sąpolno – Przechlewo	2	0	0
PKS Bytów	22409	*Słupsk – Miastko* – (Koczała – Przechlewo – Pawłówko – Człuchów)	6	2	2
PKS Bytów	22546	*Bytów – Lipnica* – Konarzyny – Chojnice – Człuchów	2	0	0
PKS Bytów	22620	Człuchów – Chojnice – Konarzyny *(- Lipnica – Borzyszkowy)*	4	0	0
PKS Bytów	22632	Koczała – Pietrzykowo – Koczała	1	0	0
PKS Bytów	22686	*Miastko* – Koczała – Nowa Wieś	1	0	0
PKS Bytów	22687	*Miastko* – Koczała – Nowa Wieś	1	0	0
PKS Starogard Gd.	22204	*(Gdańsk -) Kościerzyna – Lipusz – Dziemiany* – Brusy – Chojnice	2	0	3
PKS Starogard Gd.	22696	*Osieczna – Szlachta* – Czersk	2	0	0
PKS Starogard Gd.	22705	*Starogard Gd. – Zblewo – Kaliska – Iwiczno* – Czersk	8	0	0
Autocentrum	22136	Debrzno – *Złotów*	8	1	1
Autocentrum	22535	Człuchów – Chojnice	18	0	0
Chmiel	22205	Człuchów – Chojnice – Rytel – Czersk – *Starogard Gd. – Gdańsk Lotnisko* (przyspieszona)	10	10	10

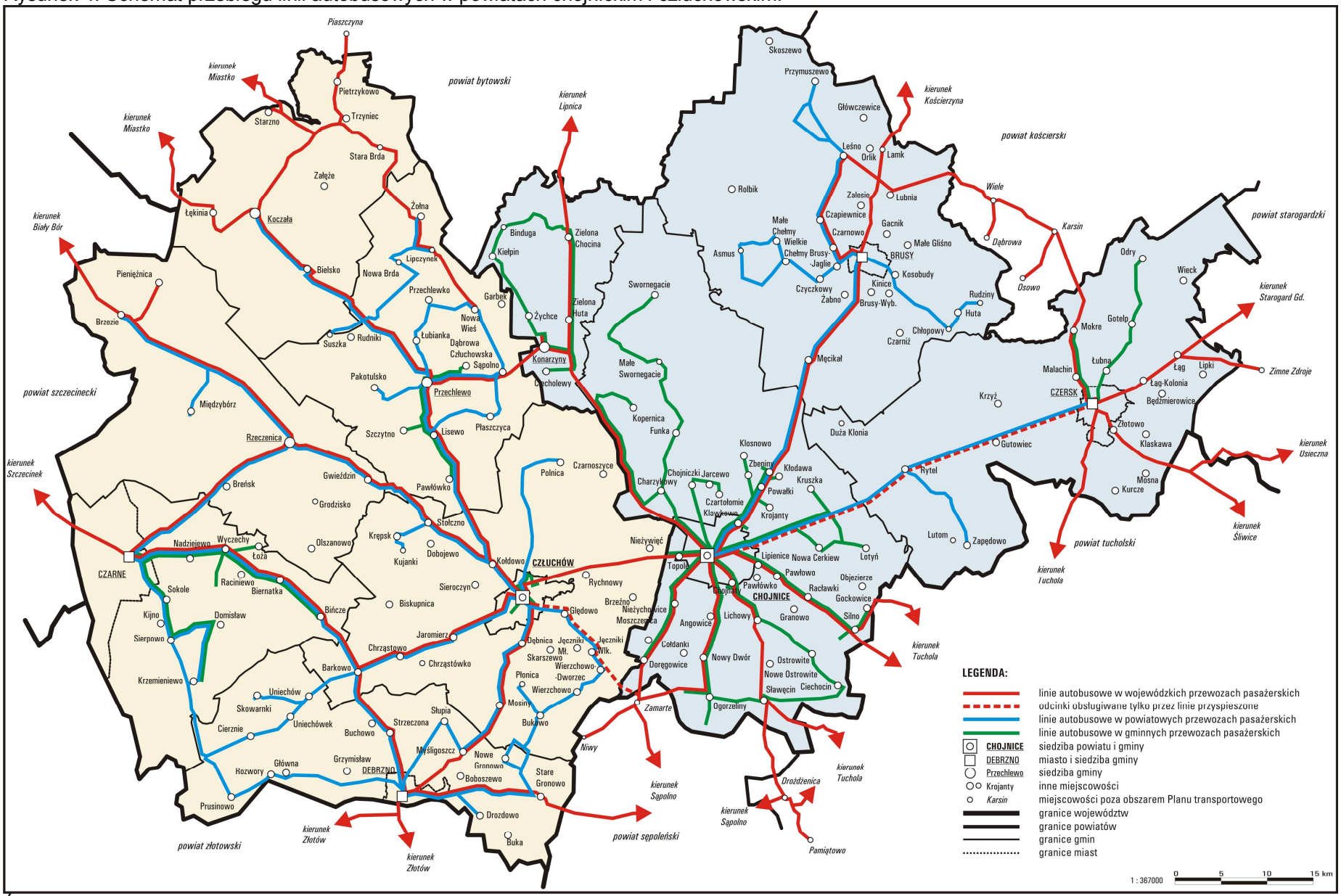
przewoźnik	nr linii	trasa *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami chojnickim i człuchowskim)*	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
Gochy	22668	*Wojsk* – *Lipnica* – Konarzyny – Chojnice	6	0	0
Robus	22640	Czersk – *Karsin* – *Wiele* – *Dąbrowa*	11	0	0
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego					
Arriva Toruń	24072	*Toruń* – *Chełmno* – *Świecie* – *Tuchola* – Chojnice	2	2	2
PKS Bydgoszcz	21090	*Bydgoszcz* – *Tuchola* – Chojnice	3	3	2
PKS Bydgoszcz	21096	*Bydgoszcz* – *Więcbork* – *Sępólno* – Chojnice – Człuchów	0	0	1
PKS Bydgoszcz	21113	*Bydgoszcz* – *Więcbork* – *Sępólno* – Chojnice	1	2	2
PKS Bydgoszcz	21411	*Bydgoszcz* – *Tuchola* – Chojnice – Człuchów	1	1	1
Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego					
PKS Szczecinek	32/613/4	*Szczecinek* – *Gwda* – Czarne – Bińcze – Człuchów – Chojnice	2	0	0
PKS Szczecinek	32/613/28	*Świdwin* – *Połczyn* – *Szczecinek* – *Gwda* – Czarne – Rzeczenica – Człuchów – Chojnice	2	2	2
PKS Szczecinek	32/613/168	Rzeczenica – Pieniężnica – *Biały Bór*	2	0	0
PKS Szczecinek	32/613/173	*Szczecinek* – *Gwda* – Czarne	8	0	0
PKS Szczecinek	63002	*Bydgoszcz* – *Sępólno* – Debrzno – Bińcze – Czarne – *Gwda* – *Szczecinek*	2	2	2
Monika	32/82/1	*Szczecinek* – *Gwda* – Czarne	16	4	0

Źródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy.

Oprócz wyżej wymienionych linii przez obszar Planu przebiegają trasy linii międzywojewódzkich realizowanych jako kursy pospieszne. Obsługują one tylko jeden lub dwa przystanki na tym obszarze (w Chojnicach lub Człuchowie). Z uwagi na to, iż nie służą do podróży lokalnych nie będą szerzej omawiane.

Przebieg linii komunikacyjnych wyszczególnionych w tabelach 13, 14 i 15 przedstawiony został na rysunku 4.

Rysunek 4. Schemat przebiegu linii autobusowych w powiatach chojnickim i człuchowskim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI
POWIAT CHOJNICKI
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO
Projekt częściowo finansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

3.2.1.4. Przewoźnicy i operatorzy

Na obszarze Planu przewozy wykonują: 1 operator i 13 przewoźników. Operatorem jest Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Chojnicach obsługujący komunikację miejską w mieście i gminie Chojnice. Przewoźnicy, którzy obsługują linie komunikacyjne w powiecie chojnickim i człuchowskim zostali opisani w tabeli 16.

Tabela 16. Przewoźnicy i operatorzy wykonujący przewozy na obszarze chojnicko-człuchowskim.

nazwa przewoźnika lub operatora	siedziba i adres	własność (główny udziałowiec)	liczba linii
Arriva sp. z o.o. Oddział w Toruniu	87-100 Toruń, ul. Dąbrowskiego 8-24	prywatna (Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o. – 99%)	1
Autocentrum – Dariusz Kobryń	77-310 Debrzno, ul. Moniuszki 2/8	prywatna (działalność gosp.)	10
Firma Handlowo-Usługowa Michał Chmiel	75-449 Koszalin, ul. Staszica 4a/1	prywatna (działalność gosp.)	1
Józef Gawin Transport i Handel „Gochy”	77-130 Lipnica, Wojsk 6a	prywatna (działalność gosp.)	2
M-bus Mieczysław Łepek	89-632 Rudziny, Rudziny 18	prywatna (działalność gosp.)	1
Biuro Turystyczne „Monika” Alina Częszak	78-400 Szczecinek, ul. Budowlanych 1e/7	prywatna (działalność gosp.)	1
Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Chojnicach	89-600 Chojnice, ul. Angowicka 53	samorządowa (gmina miejska Chojnice – 100%)	11
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy sp. z o.o.	85-097 Bydgoszcz, ul. Jagiellońska 58	prywatna (Gajewski Andrzej – 27%)	4
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie SA	77-100 Bytów, ul. Wybickiego 2	samorządowa (powiat bytowski – 100%)	6
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice sp. z o.o.	89-632 Brusy, ul. 2 Lutego 6	prywatna (Blue Line sp. z o.o. – 93%)	29
Przedsiębiorstwo PKS Człuchów sp. z o.o.	77-300 Człuchów, ul. Wojska Polskiego 5	prywatna (Kwaśnik Ludwika – 32%, Kulesza Agnieszka – 12%)	24
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA	83-200 Starogard Gd., ul. Pelplińska 21	samorządowa (powiat starogardzki)	3
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku sp. z o.o.	78-400 Szczecinek, ul. Cieślaka 6a	samorządowa (powiat szczecinecki – 100%)	5
Przewóz Osób „Robus” Synak Robert	83-440 Karsin, ul. Długa 4	prywatna (działalność gosp.)	2

Źródło: zezwolenia wydane przez poszczególne organy, Krajowy Rejestr Sądowy, Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej.

3.2.1.5. Charakterystyka linii autobusowych

Oprócz podziału ze względu na kryterium formalne linie komunikacyjne możemy podzielić w zależności od obsługiwanej relacji. Na obszarze powiatów chojnickiego i człuchowskiego możemy wyróżnić 8 podstawowych kierunków wybiegowych z głównych ośrodków w granicach danego powiatu:

- z Chojnic do Brus, Czerska i Konarzyn;
- z Człuchowa do Debrzna, Czarnego, Rzeczenicy, Koczały i Przechlewa

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

- z Chojnic do miejscowości Niwy i Pamiętowo;
- z Chojnic do Tucholi;
- z Czerska do Tucholi;
- z Chojnic do Sępólna;
- z Człuchowa do Sępólna;
- z Debrzna do Złotowa;
- z Czarnego do Szczecinka

oraz relację międzypowiatową łączącą Chojnice z Człuchowem.

Wymienione kierunki obsługiwane są przez różne linie, część z nich obsługuje dwa lub więcej takich odcinków, część z nich wybiega poza obszar powiatów objętych Planem. W tabeli 17 podano liczbę kursów w dni robocze szkolne w relacjach wewnątrzpowiatowych. Uwzględniono również kursy przyspieszone. Łącznie zsumowano kursy w danej relacji wykonywane różnymi trasami pośrednimi.

Tabela 17. Liczba kursów na liniach komunikacyjnych w poszczególnych relacjach powiatowych.

relacja	przewoźnik	liczba kursów w dni powszednie szkolne		
		tam	powrót	łącznie
Chojnice – Brusy	PKS Chojnice	6	5	21
	PKS Człuchów	1	1	
	M-Bus	3	3	
	PKS Starogard Gd.	1	1	
Chojnice – Czersk	Chmiel	5	5	39
	M-Bus	2	2	
	Robus	9	9	
	PKS Chojnice	3	4	
Chojnice – Konarzyny	Gochy	3	1	12
	PKS Bytów	3	3	
	PKS Człuchów	1	1	
Człuchów – Debrzno	Autocentrum	15	14	37
	PKS Człuchów	4	4	
Człuchów – Czarne	Autocentrum	5	5	20
	PKS Człuchów	3	3	
	PKS Szczecinek	2	2	
Człuchów – Rzeczenica	Autocentrum	5	5	16
	PKS Człuchów	2	2	
	PKS Szczecinek	1	1	
Człuchów – Koczała	PKS Człuchów	1	1	4
	PKS Bytów	1	1	
Człuchów – Przechlewo	Autocentrum	8	6	22
	PKS Człuchów	3	3	
	PKS Bytów	1	1	
Chojnice – Człuchów	Autocentrum	9	9	48
	Chmiel	5	5	
	PKS Człuchów	6	6	
	PKS Bytów	3	3	
	PKS Szczecinek	1	1	

Źródło: rozkłady jazdy stanowiące załącznik do wydanych zezwoleń.

Liczba kursów w poszczególnych relacjach jest bardzo różna. Najwięcej wykonywanych jest między Chojnicami, a Człuchowem (48) oraz z Chojnic do Czerska (39) i z Człuchowa do Debrzna (37). Najmniej kursów realizowanych jest na trasach z Chojnic do Konarzyn (12) i z Człuchowa do Koczały (4). Większość kursów realizowana jest w godzinach szczytu porannego (godz. 6-8) i popołudniowego (godz. 13-15) i tylko w dni nauki szkolnej. Kursy nie są równomierne rozłożone w ciągu dnia. Poza godzinami szczytu dostępność do transportu publicznego jest o wiele niższa, a w dni wolne od pracy wręcz fatalna. Na obszarze obu powiatów realizowane są wówczas tylko pojedyncze kursy.

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

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

3.2.1.6. Tabor autobusowy

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

Przewoźnicy Autocentrum, Gochy, M-bus, MZK Chojnice, PKS Chojnice, PKS Człuchów i Robus zgłosili do wykonywania przewozów 164 autobusy. Są to pojazdy bardzo zróżnicowane – od mikrobusów, po autobusy wielkopojemne (w tym jeden przegubowy) i w różnym wieku. Udział poszczególnych wielkości taboru u każdego z przewoźników przedstawiono w tabeli 18.

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

Przewoźnicy posiadają 31 autobusów niskopodłogowych, co stanowi 19% całego taboru. Jednak biorąc pod uwagę tylko przewoźników obsługujących linie niebędące komunikacją miejską (czyli bez MZK Chojnice) takich autobusów jest tylko 11. Jest to wynik dość słaby, jednak na tle wielu innych powiatów jeszcze nie najsłabszy. Przykładowo, przewoźnicy wykonujący przewozy na obszarze powiatu starogardzkiego posiadali tylko 2 autobusy niskopodłogowe[24]. Na obszarze chojnicko-człuchowskim 4 takie autobusy posiada PKS Chojnice (Solbus SN11L o pojemności 80-83 osoby), a 7 – PKS Człuchów (Setra S315 NF o pojemności 83-88 osób).

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

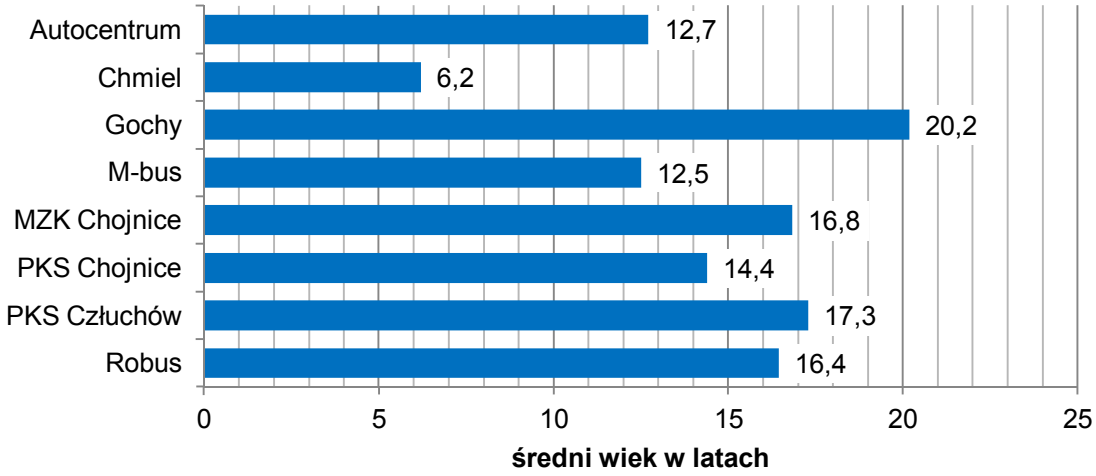
[24] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla powiatu starogardzkiego, str. 72 (załącznik do uchwały nr XXXIX/331/2014 Rady Powiatu Starogardzkiego z dnia 29 sierpnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego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

Tabela 18. Liczba autobusów u poszczególnych przewoźników.

Przewoźnik	Pojemność taboru (liczba miejsc)									suma
	do 34	35 – 64	35 – 64 (nisk.[25])	65 – 89	65 – 89 (nisk.)	90 – 119	90 – 119 (nisk.)	120 – 140	pow. 140	
Autocentrum	7	8	0	6	0	0	0	0	0	**21**
Chmiel	5	0	0	0	0	0	0	0	0	**5**
Gochy	0	2	0	5	0	3	0	1	0	**11**
M-bus	2	0	0	0	0	0	0	0	0	**2**
MZK Chojnice	4	2	6	1	2	1	12	0	1	**29**
PKS Chojnice	0	24	0	10	4	10	0	1	0	**49**
PKS Człuchów	0	10	0	13	7	8	0	0	0	**38**
Robus	6	2	0	1	0	0	0	0	0	**9**
suma	24	48	6	36	13	22	12	2	1	**164**

Źródło: zezwolenia i licencje wydane przez odpowiednie organy.

Rysunek 5. Średnia wieku pojazdów u przewoźników na obszarze chojnicko-człuchowskim.



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

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

Oddziaływanie autobusów na środowisko określa się przede wszystkim za pomocą emisji spalin. Normy dopuszczalnych emisji spalin określone są w dyrektywach europejskich i dotyczą wszystkich nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Co kilka lat wprowadzana jest nowa, bardziej rygorystyczna norma. Dopuszczalne normy emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym przedstawiono w tabeli 19.

Tabela 19. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

norma	data	składnik emisji [g/km]			
		CO	$HC+NO_x$	NO_x	PM
EURO I	1992.07	3,16	1,13	-	0,14
EURO II	1996.01	1,0	0,7	-	0,08
EURO III	2000.01	0,64	0,56	0,5	0,05
EURO IV	2005.01	0,5	0,3	0,25	0,025
EURO V	2009.09	0,5	0,23	0,18	0,005
EURO VI	2014.09	0,5	0,17	0,08	0,005

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

3.2.2. Sieć drogowa

3.2.2.1. Drogi krajowe

Przez obszar powiatów chojnickiego i człuchowskiego przebiegają dwie drogi krajowe, których przebieg przedstawiono w tabeli 20. Łączna ich długość wynosi 44 km w powiecie chojnickim i 91 km w powiecie człuchowskim.

Tabela 20. Drogi krajowe na obszarze chojnicko-człuchowskim.

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

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

W Generalnym Pomiarze Ruchu przeprowadzonym przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w 2010 roku otrzymano następujące wyniki badania natężenia ruchu[26]:

- na drodze nr 22 na odcinku Człuchów – Chojnice: 10690 pojazdów (średni dobowy ruch),
- na drodze nr 25 w Człuchowie: 8437 pojazdów (średni dobowy ruch).

3.2.2.2. Drogi wojewódzkie

Łączna długość dróg wojewódzkich w całym województwie pomorskim wynosi 1723,426 km. Rejon Dróg Wojewódzkich w Chojnicach Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku obejmuje powiaty chojnicki i człuchowski. Na tym obszarze znajduje się 177,639 km dróg wojewódzkich[27], których przebieg trasy i długości odcinków będących w zarządzie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Chojnicach przedstawiono w tabeli 21.

[26] http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/303/natezenia-ruchu [dostęp: 24.11.2014 r.]
[27] http://zdw-gdansk.pl/PL/184/Opis_sieci_drog/ [dostęp: 24.11.2014 r.]

Tabela 21. Drogi wojewódzkie na obszarze chojnicko-człuchowskim.

nr drogi	przebieg	kilometraż	
		od	do
188	Człuchów – Debrzno – Złotów – Piła	0,000	19,125
201	Gwda Mała – Czarne – Barkowo	5,735	30,490
202	Czarne – Rzeczenica	0,000	14,122
212	Osowo Lęborskie – Bytów + Chojnice – Zamarte	74,898	118,160
235	Korne – Chojnice	22,134	55,165
236	Konarzyny – Swornegacie – Brusy	0,000	25,095
237	Czersk – Tuchola – Gostycyn – Mąkowarsko	0,000	7,006
240	Chojnice – Tuchola – Świecie	0,000	11,243

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku.

Największe natężenie ruchu (średni dobowy ruch) podczas pomiarów w 2010 roku[28] odnotowano na odcinku drogi nr 240 pomiędzy Chojnicami (granica miasta), a granicą województwa (pikietaż 1,500÷11,200) – 7215 pojazdów ogółem oraz na odcinku drogi nr 212 pomiędzy Chojnicami (granica miasta), a skrzyżowaniem z drogą krajową nr 22 (pikietaż 101,900÷106,400) – 7109 pojazdów ogółem. Najmniejsze natężenie stwierdzono na odcinku drogi nr 236 pomiędzy Konarzynami, a Brusami (pikietaż 0,000÷25,100) – 844 pojazdy ogółem.

3.2.2.3. Drogi powiatowe

Powiat chojnicki zarządza siecią 409,665 km dróg powiatowych (w tym 305,792 km o nawierzchni twardej). Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu chojnickiego przedstawiony jest w tabeli 22.

Na terenie powiatu człuchowskiego znajdują się następujące drogi powiatowe o łącznej długości 432,8 km (wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r.). Ich wykaz przedstawiono w tabeli 23.

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

Tabela 22. Drogi powiatowe na obszarze powiatu chojnickiego.

nr drogi	nazwa drogi (przebieg)	długość w km	
		ogółem	nawierzchnia twarda
1750G	Kiełpin – Konarzyny	9,275	8,185
2410G	Lubnia – Wiele	5,404	5,404
2410G	Lubnia – Brusy	6,749	3,199
2410G	Karsin – Czersk	7,429	7,429
2509G	Nowa Karczma – Nowa Wieś – Przechlewo	0,184	0,184
2512G	Rzeczenica – Konarzyny	3,945	3,945
2600G	Parszczenica – Zielona Chocina	4,215	-
2601G	Kiełpin – Zielona Chocina	7,868	7,868
2602G	Zielona Chocina – Zielona Huta	8,560	-
2604G	Przyjaźnia – Łąg	3,412	-
2605G	Czersk – Śliwice – Łążek – Tleń	6,607	6,607
2606G	Laska – Wielkie Chełmy	10,483	10,483
2606G	Drzewicz – Giełdon – Gutowiec	13,990	6,430
2606G	Laska – Asmus – Drzewicz – Giełdon – Gutowiec – Woziwoda	13,632	7,282
2607G	Ustronie – Rzepiczna	5,922	1,700
2608G	Czersk – Klaskawa – Mosna	7,050	1,000
2609G	Łąg – Kęsza – Szlachta	3,966	3,966
2610G	Brusy – Czersk	8,824	8,824
2610G	Brusy – Czersk	9,964	9,964
2611G	Wojtal – Czersk	12,156	12,156
2612G	Czersk – Łukowo	2,837	-
2613G	Mokre – Gotelp	5,318	-
2614G	Pustki – Gotelp	2,607	-
2615G	Odry – Łąg	7,445	3,580
2616G	Bielawy – Gutowiec	7,110	6,810
2617G	Skoszewo – Leśno – Lubnia	16,403	16,403
2618G	Lendy – Lamk	9,195	4,912
2619G	Kruszyn – Leśno	7,043	7,043
2620G	Leśno – Rolbik	8,100	3,200
2621G	Łąg – Złe Mięso	1,886	1,886
2622G	Leśno – Brusy	8,647	8,647
2623G	Kłodawa – Nowa Cerkiew	8,955	6,492
2624G	Chociński Młyn – Charzykowy	17,006	17,006
2625G	Antoniewo – Wielkie Chełmy	2,517	2,517
2626G	Rytel – Piastoszyn	9,274	9,274
2627G	Rytel, stacja PKP – Raciąż	8,960	1,700

nr drogi	nazwa drogi (przebieg)	długość w km	
		ogółem	nawierzchnia twarda
2628G	Charzykowy – Nowa Cerkiew – Lichnowy	21,734	19,984
2629G	Czyczkowy – Żabno – Chłopowy – Rudziny	15,247	11,452
2630G	Kosobudy – Kinice	0,999	0,999
2631G	Moszczenica – Moszczenica, stacja PKP	1,293	1,293
2632G	Chojniczki – Chojnice	2,785	2,785
2633G	Powałki – Kłodawa – Krojanty	4,275	1,107
2634G	Charzykowy – Karolewo	2,839	2,839
2635G	Uboga – Lutomski Most	3,850	-
2636G	Zapędowo – Gartki	2,420	-
2637G	Pawłowo – Nowa Cerkiew	2,125	-
2638G	Zamarte – Ciechocin	11,645	11,645
2639G	Gockowice – Raciąż – Tuchola	0,230	0,230
2640G	Krojanty – Pawłowo	3,318	3,318
2641G	Lichnowy – Ogorzeliny	5,950	1,650
2642G	Klawkowo – Pawłówko – Chojnaty	1,599	1,599
2643G	Nowa Cerkiew – Silno	11,130	9,133
2644G	Chojnice – Duża Cerkwica	11,601	11,601
2645G	Chojnice – Pamiętowo	11,395	11,395
2646G	Silno – Ostrowite – Bladowo	9,712	8,096
2647G	Sławęcin – Wieszczyce	2,733	2,733
2648G	Lichnowy – Ostrowite	4,801	4,801
2649G	Cołdanki – Nowy Dwór	2,244	2,244
2650G	Nieżychowice – Jęczniki Wielkie	2,792	2,792

Źródło: Starostwo Powiatowe w Chojnicach.

Tabela 23. Drogi powiatowe na obszarze powiatu człuchowskiego.

nr drogi	przebieg
1740G	(Miastko) – Lipczynek – Nowa Wieś
1742G	(Miłocice) – Łękinia – DP 2503G
1743G	(Piaszczyna) – Pietrzykowo – Trzyniec – Koczała
1744G	(Brzeźno Szlacheckie) – Stara Brda – Bielsko
1746G	(DW 212 – Upiłka) – Lipczynek
2500G	Trzyniec – Stara Brda
2501G	Koczała – Załęże – DP 1740G
2502G	Ostrówek – Starzno – Koczała
2503G	(Biały Bór) – Koczała

nr drogi	przebieg
2504G	Koczała – Płocicz
2505G	Koczała – Bielsko – Przechlewo – Lisewo – Pawłówko – Kołdowo
2506G	Brzezie – Pieniężnica
2507G	DP 1740G – Nowa Brda – DP 2508G
2508G	Sporysz – Suszka – Lipczynek
2509G	(Nowa Karczma) – Nowa Wieś – Przechlewko – Przechlewo
2510G	Nowa Wieś – Sąpolno
2511G	DP 2510G – Garbek
2512G	Rzeczenica – Przechlewo – (Konarzyny – DW 212)
2513G	DP 2512G – Dąbrowa Człuchowska
2514G	DP 2512G – Zawada – Szczytno
2515G	DP 2505G – Szczytno – DK 25
2516G	Lisewo – Płaszczyca – Sąpolno
2517G	Sąpolno – (Ciecholewy)
2518G	Sąpolno – Czosnowo – Polnica
2519G	DW 212 – Stara Rogoźnica – Polnica
2520G	DP 2521G – Murzynowo – DP 2505G
2521G	Człuchów (ul. Sienkiewicza) – Kiełpinek – Polnica – DW 212
2522G	DP 2521G – Kiełpin
2523G	Krzyżanki – Rychnowy – Brzeźno
2524G	DW 212 – Nieżywięć – Brzeźno
2525G	DK 25 – Trzmielewo
2526G	Brzezie – Jeziernik
2527G	Sporysz – Międzybórz – Poręba – DW 202
2528G	Międzybórz – Breńsk
2529G	Breńsk – Gockowo – Wyczechy – Krzemieniewo
2530G	Gockowo – Zalesie – Grodzisko
2531G	Rzeczenica – Grodzisko
2532G	Gwieździn – Grodzisko – Olszanowo – DW 201
2533G	Wyczechy – Łoża
2534G	Stołczno – Krępsk – Chrząstowo
2535G	Biskupnica – Gębarzewo
2536G	DK 25 – Dobojewo
2537G	Kołdowo – Skórzewo
2538G	Człuchów (ul. Traugutta) – Sieroczyn
2539G	Czarne (ul. Leśna) – Sierpowo – Buszkowo
2540G	Sokole – Domisław
2541G	Sierpowo – Domisław

nr drogi	przebieg
2542G	Uniechów – Skowarnki
2543G	DP 2546 – Kamień
2544G	Strzeczona – Słupia
2545G	Mosiny – Mosiny wybudowanie
2546G	Barkowo – Debrzno (ul. Miodowa – Królewska – Niepodległości)
2547G	Uniechów – Debrzno (ul. bez nazwy)
2548G	DK 22 – Stanisławka – DP 2550G
2549G	Cierznie – Rozwory
2550G	Buszkowo – Prusinowo – Rozwory – Debrzno (ul. Królewska)
2551G	DP 2550G – (Trudna)
2552G	Debrzno (ul. Młynarska) – Słupia – Myśligoszcz
2553G	Dębnica – Skarszewo
2554G	Przytok – Bukowo
2555G	Mosiny – Bukowo
2556G	DK 25 – Wierzchowo – Bukowo – DP 2557G
2557G	Mosiny – Stare Gronowo
2558G	Myśligoszcz – Służewo
2559G	Nowe Gronowo – DP 2557G
2560G	DP 2557G – Nowe Gronowo – Poręba
2561G	Debrzno (ul. Gronowska) – Stare Gronowo – (Lutówko)
2562G	Stare Gronowo – (Witkowo)
2563G	Drozdowo – Buka – Stare Gronowo
2564G	Człuchów (ul. Sobieskiego)
2565G	Człuchów (ul. Średnia)
2566G	Człuchów (ul. Długosza)
2567G	Czarne (ul. Kolejowa)
2568G	Czarne (ul. Moniuszki)
2569G	Czarne (ul. Ogrodowa)
2570G	Czarne (ul. Strzelecka)
2571G	Debrzno (ul. Przechodnia – Trębacka)
2572G	Debrzno (ul. Ogrodowa)

Źródło: Biuletyn Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Człuchowie.

Z pomiarów natężenia ruchu przeprowadzanych w ostatnich latach w powiecie człuchowskim wynika, że największe natężenie ruchu odnotowano na drodze powiatowej nr 2505G. Badanie na odcinku Lisewo – Kołdowo dało wynik 2187 pojazdów ogółem (średni dobowy ruch).

3.2.2.4. Drogi gminne

Łączna długość dróg gminnych o nawierzchni twardej wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. wyniosła 215,9 km (w powiecie chojnickim) i 129,6 km (w powiecie człuchowskim).

3.2.2.5. Ścieżki rowerowe

W 2013 roku długość ścieżek rowerowych na obszarze objętym Planem wynosiła 72,1 km. Długości ścieżek w poszczególnych gminach i w podziale na zarządców przedstawiono w tabeli 24.

Tabela 24. Długość ścieżek rowerowych w gminach na obszarze chojnicko-człuchowskim.

Gmina	Łączna długość ścieżek	Długość ścieżek pod zarządem			Długość ścieżek na 10 tys. lud.
		gminy	powiatu	województwa	
m. Chojnice	16,7	6,4	3,0	7,3	4,2
Chojnice	5,6	0,8	2,2	2,6	3,1
Brusy	9,3	2,4	4,6	2,3	6,6
Czersk	7,7	5,3	2,4	0,0	3,6
Konarzyny	5,5	5,5	0,0	0,0	24,0
razem powiat chojnicki	44,8	20,4	12,2	12,2	4,7
m. Człuchów	13,2	11,6	1,6	0,0	9,2
Człuchów	4,8	4,8	0,0	0,0	4,5
Czarne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Debrzno	1,0	0,0	1,0	0,0	1,1
Koczała	0,9	0,0	0,9	0,0	2,6
Przechlewo	7,4	2,9	4,5	0,0	11,7
Rzeczenica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
razem powiat człuchowski	27,3	19,3	8,0	0,0	4,8

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Na obszarze chojnicko-człuchowskim znajdują się także rowerowe trasy turystyczne[29]. W powiecie chojnickim:

- „Greenways – Naszyjnik Północy": Czersk – Swornegacie – Człuchów (138 km);
- „Przez Zielone Serce Pomorza": Bory Tucholskie – Rytel – Mylof – Brusy – Leśno (32 km w powiecie chojnickim, prowadzi dalej aż do Łeby – łącznie 229 km);
- „Wokół Jeziora Charzykowskiego": Chojnice – Chociński Młyn – Chojnice (50 km);

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

- trasa po Borach Tucholskich (czarna): Tuchola – Raciąż – Lutom – Woziwoda – Czersk – Odry – Karsin – Wiele – Leśno – Czapiewice – Drzewicz – PN Bory Tucholskie – Bachorze – Chojnice lub alternatywnie ze wsi Leśno przez Kaszubę – Rolbik – Laskę – Śluzę – Swornegacie – Chociński Młyn do Bachorza (113 km);
- trasa niebieska: Bydgoszcz – Tuchola – Woziwoda – Lutom – Rytel – Mylof – Klosnowo – Drzewicz – Swornegacie – Chociński M. – Bachorze – Charzykowy – Chojnice (166 km)

oraz w powiecie człuchowskim:

- „Greenway – Naszyjnik Północy": Debrzno – Boboszewo – Myśligoszcz – Stare Gronowo – Buka – Drozdowo – Debrzno (35 km);
- Rzewnicki szlak rowerowy: Gwieździn – Koprzywnica (3,7 km);
- „Szlak margrabiów": Debrzno – Gniewno – Rozwory – Cierznie – Skowronki – Domisław – Czarne (31 km);
- „Trasa cisowa": Czarne – Międzybórz – Sporysz – Suszka – Płocicz – Koczała (32 km);
- „Szlakiem Doliny Gwdy": Czarne – Domyśl – Prądy – Lędyczek (19,5 km);
- „Morenowa": Czarne – Przyrzecze – Breńsk – Gockowo – Zalesie – Grodzisko – Gwieździn – Rzewnica – Pakotulsko – Przechlewo (34 km);
- „Jelenia": Koczała – Załęże – Zapadłe – Stara Brda – Lipczynek – Nowa Wieś – Sąpolno Człuchowskie – Przechlewo (35,3 km);
- „Chrobotkowa": Przechlewo – Imielno – Płaszczyca – Polnica – Człuchów (20,3 km);
- „Szafirowy Szlak": Koczała – Dymin – Dźwierzno – Starzno – Ostrówek – Koczała (około 20 km);
- „Bobrowa": Koczała ul. Akacjowa – Działek – Niedźwiady – granica gmin Koczała i Przechlewo (ok. 8,4 km).

Ponadto w ramach programu „Kaszubska Marszruta" (projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) utworzonych zostanie 164,88 km połączonych oznakowanych tras rowerowych łączących wszystkie gminy i stolice gmin powiatu chojnickiego wraz z infrastrukturą (punkty odpoczynkowe, kładki, tablice informacyjne).

3.2.2.6. Płatne parkowanie

Na obszarze chojnicko-człuchowskim jedyny obszar płatnego parkowania znajduje się w mieście Chojnice[30]. Obejmuje ok. 370 miejsc parkingowych w dwóch strefach:

- I strefa: ulice: Bankowa, Cechowa, Gimnazjalna, Kościuszki, pl. Kościelny, Kręta, Krótka, Młyńska, Myśliboja, Podmurna, Podgórna, Stary Rynek, Staroszkolna, 31 Stycznia na odcinku od Cechowej do Szerokiej, Szewska, Sukienników (parking od ul. Krętej do ul. Kościuszki) i parking przy ul. Spichrzowej,
- II strefa: ulice: Mickiewicza wraz z parkingiem, pl. Jagielloński, Nowe Miasto, Okrężna, pl. Emsdetten, Strzelecka na odcinku od Młyńskiej do Batorego, Szpitalna.

Opłaty pobiera się od poniedziałku do piątku w godz. 9:00-17:00 oraz w soboty w godz. 9:00-13:00, oprócz świąt. Opłaty zróżnicowane są w zależności od czasu trwania postoju, przykładowa opłata za jedną godzinę wynosi 2 zł w I strefie i 1 zł w II strefie. Opłaty uiszcza się w parkomatach.

[30] uchwała nr XVII/191/12 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 20 lutego 2012 r. w sprawie ustalenia stref płatnego parkowania, stawek opłat i opłat dodatkowych za parkowanie oraz sposobu ich pobierania

4. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.

4.1. Dokumenty strategiczne

Transport jest fundamentem gospodarki i społeczeństwa, a także umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. Mobilność jest ważna dla obywateli, aby mogli swobodnie podróżować. Rozwój transportu musi być zrównoważony, konieczne są ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz wprowadzanie nowych technologii. Mówi o tym **„Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”**[31]. Konieczne jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu do roku 2050 o co najmniej 60% w porównaniu z rokiem 1990 (do 2030 roku należy ograniczyć emisję o ok. 20% w porównaniu z rokiem 2008). Infrastruktura, która kształtuje mobilność powinna być planowana w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. Stwierdza się, że koszty zatorów komunikacyjnych wzrosną o 50% do roku 2050, jeżeli nie zmieni się sposób rozwoju systemu transportowego. Tym samym zwiększy się różnica w dostępności między obszarami centralnymi i odległymi, a także rosnąć będą koszty społeczne wypadków, zanieczyszczeń i hałasu. Transport miejski odpowiada za 1/4 emisji CO_2 w miastach.

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

[31] dokument Komisji Europejskiej z 28 marca 2011 r. (KOM 2011 144)

4.1.1. Dokumenty krajowe

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie"[32] definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: „Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów", „Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych" i „Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich" (w ramach celu 1.2. „Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi"). W ramach celu 2.2. „Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe" wskazano cel „Usługi komunikacyjne". Ponadto określono cel 2.5. „Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności".

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

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

[32] dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.

W **„Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”**[33] stwierdzono, że zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywcza mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. W efekcie będzie to sprzyjało rozwojowi miast. W „Koncepcji” ustalano, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii[34]. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest „poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej”.

Kolejnym krajowym dokumentem strategicznym istotnym z punktu widzenia niniejszego Planu jest **„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”**[35]. W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

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

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

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

[35] Warszawa, dnia 22 stycznia 2013 r.

4.1.2. Dokumenty wojewódzkie

W skali wojewódzkiej opracowano kilka dokumentów wyznaczających kierunki rozwoju i ramy do realizacji różnych projektów, w tym transportowych. Pierwszym z nich jest **„Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego”**[36]. Stwierdza on, że zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową państwa oznacza potrzebę m.in. ukierunkowania modernizacji infrastruktury transportowej na eliminowanie „wąskich gardeł” i poprawę bezpieczeństwa, zapewnienia wysokiego poziomu usług transportowych ukierunkowanych na usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu publicznego, w tym miejskiego oraz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i alternatywnych form transportu. Zwraca również uwagę na wzmocnienie roli ochrony środowiska w regionalnej polityce transportowej.

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

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

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

- rozwój infrastruktury transportu stwarzający warunki dla skutecznego podnoszenia konkurencyjności transportu zbiorowego i zaspokajania potrzeb transportowych ludności niezmotoryzowanej i atrakcyjnej alternatywy dla ludności zmotoryzowanej zwłaszcza w podróżach do miejsc pracy i usług;
- planowanie rozwoju transportu w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- dokonywanie analiz wykorzystania transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej w dokumentach planistycznych gmin w odniesieniu do nowych obszarów rozwojowych;

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

- rozwój regionalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, służący uzyskiwaniu bezpośrednich powiązań z obszarem metropolitalnym i powiązań lokalnych oraz wzmocnieniu funkcji dowozowej do linii kolejowych;
- rozwijanie transportowych węzłów integracyjnych.

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

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”[37] wyznacza cel operacyjny „Sprawny system transportowy”. Określone zostało, że wśród oczekiwanych efektów realizacji tego celu jest:

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

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

„Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”[38] jest strategią szczegółową odnoszącą się do obszaru transportu. Wyznaczono w niej

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

cele cząstkowe służące do realizacji celu strategicznego jakim jest stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu:

- poprawa dostępności transportowej;
- poprawa jakości systemu transportowego (w tym podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz węzły przesiadkowe);
- zmniejszenie zatłoczenia dróg (w tym modernizacja taboru transportu miejskiego i podniesienie efektywności i sprawności jego wykorzystania oraz tworzenie transportowych węzłów krajowych, regionalnych i lokalnych);
- integracja systemu transportu;
- poprawa bezpieczeństwa;
- ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko.

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

W podsystemie transportu miejskiego i regionalnego wyznaczono następujące cele strategiczne:

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

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

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

Obowiązuje również drugi strategiczny dokument transportowy, a jest nim **„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze”**[39]. Stwierdza się w nim, że wśród najważniejszych wyzwań stojących przed województwem pomorskim do roku 2020 w obszarze transportu są:

- zrównoważenie struktury podróży (mobilności) przez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem;
- zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży poprzez: kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną, informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług.

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

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

4.1.3. Dokumenty powiatowe i gminne

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

[39] uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.

W **„Strategii rozwoju powiatu chojnickiego do roku 2025”**[40] stwierdza się, że jedną z głównych słabości powiatu chojnickiego (wśród najczęściej wymienianych), są problemy komunikacji wewnątrzpowiatowej (jej zła organizacja). Wśród celów strategii znajduje się ukierunkowanie rozwoju powiatu jako ponadregionalnego centrum gospodarczego poprzez m.in. poprawę dostępności komunikacyjnej i infrastruktury transportowej w relacji z sąsiednimi powiatami i Trójmiastem. Wśród działań rekomendowanych wskazano tworzenie zintegrowanego systemu transportowego (Park&Ride, Bike&Ride) i budowa dworców autobusowych w rejonie dworców w Chojnicach, Czersku i Brusach.

„Partnerska strategia rozwoju powiatu człuchowskiego 2006-2020”[41] określa jako jeden z celów rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej wzmacnianiu konkurencyjności, a jako cel szczegółowy wyznacza modernizację tras komunikacyjnych i rozwój infrastruktury obsługi ruchu drogowego. Wskazane kierunki działań to m.in. wzrost udziału przewoźników prywatnych w obsłudze ruchu lokalnego oraz tworzenie warunków do rozwoju transportu zbiorowego.

„Program gospodarczy rozwoju Miasta Chojnice pod tytułem: Strategia rozwoju Miasta Chojnice 2020”[42] wskazuje jako silną stronę miasta położenie przy węźle linii kolejowych. Wśród potencjałów rozwojowych wymieniony jest dalszy rozwój transportu publicznego w miejsko-wiejskim układzie funkcjonalnym. Dokument określa działania strategiczne w ramach miejskich projektów inwestycyjnych, w tym m.in. rozbudowę i przebudowę infrastruktury dworcowej regionalnego węzła integrującego Chojnice, co ma realizować cele pośrednie takie jak wzmocnienie funkcji turystycznych, poprawę zewnętrznej dostępności transportowej oraz kreowanie miejskiego układu funkcjonalnego Chojnice-Człuchów.

Na szczeblu gminnym o transporcie publicznym wspomina **„Raport o stanie miasta Człuchowa – 2013 rok”**[43]. Zakłada on zorganizowanie lokalnego węzła integracyjnego w rejonie istniejącej bazy PKS.

W ramach prac nad **„Strategią rozwoju gminy Konarzyny na lata 2014-2020”**[44] przeprowadzono analizę badań ankietowych z których wynika, że dostępność i jakość

[40] uchwała nr XXX/329/2014 Rady Powiatu Chojnickiego z dnia 20 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju powiatu chojnickiego do roku 2025”
[41] uchwała nr XLII/249/2006 Rady Powiatu Człuchowskiego z dnia 29 czerwca 2006 r.
[42] uchwała nr XLII/461/14 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie uchwalenia programu gospodarczego rozwoju Miasta Chojnice
[43] http://bip.czluchow.pl/strony/menu/60.dhtml [dostęp: 24.11.2014 r.]

transportu publicznego na terenie gminy Konarzyny została oceniona w zróżnicowany sposób, z tendencją do opinii negatywnych. Dostępność jako złą lub bardzo złą oceniło blisko 63% ankietowanych. Żaden nie ocenił dostępności jako bardzo dobrej, a zaledwie 11% oceniło ją dobrze. Jakość transportu publicznego oceniono jako umiarkowaną (30%) i złą (30%). Natomiast tylko 2% respondentów oceniło ją bardzo dobrze.

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

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

W **„Strategii Rozwoju Gminy Przechlewo na lata 2006-2020"**[45] w analizie stanu gminy stwierdza się, że jest coraz mniej połączeń autobusowych pomiędzy miejscowościami w gminie oraz z Człuchowem co powoduje brak możliwości dojazdu dla mieszkańców, m.in. dla dzieci i młodzieży na zajęcia pozalekcyjne. Brak połączeń utrudnia dostęp do usług medycznych i do pracy, obniża znacząco jakość życia, utrwala bezrobocie i frustrację społeczną. Autorzy strategii stwierdzają, że przyczynia się do rozwoju patologii.

W ramach priorytetu „Silne społeczeństwo" określono jako jeden z celów strategicznych „Wzrost jakości życia mieszkańców oraz wzrost atrakcyjności osiedleńczej", a w nim cel operacyjny „Poprawa dostępności transportowej". Wśród kierunków działań wymieniono m.in. wsparcie poprawy systemu połączeń komunikacyjnych w gminie i łączących gminę z innymi miejscowościami.

[44] „Strategia Rozwoju Gminy Konarzyny na lata 2014-2020" – projekt z kwietnia 2014 r.
[45] uchwała nr 280/XLVI/2006 Rady Gminy Przechlewo z dnia 25 września 2006 r.

4.1.4. Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny

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

Na podstawie tej Strategii opracowano dokument szczegółowy jakim jest **„Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny – Sektorowy Plan Działań: Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy"**. Odnosi się on bezpośrednio do obszaru transportu. Autorzy dokumentu analizując mocne strony obszaru wskazali wśród nich m.in. istnienie połączenia kolejowego w relacji Chojnice – Gdańsk, funkcjonujące połączenia kolejowe między centralnymi ośrodkami gminnymi na terenie Ch-CzMOF oraz dobry stan techniczny liniowej infrastruktury kolejowej. Wśród słabych stron wymieniono m.in. niski odsetek osób korzystających regularnie z komunikacji zbiorowej, brak integracji na szczeblu ponadgminnym obecnie funkcjonujących systemów komunikacji zbiorowej, czy też duże rozproszenie mieszkańców Ch-CzMOF, utrudniające planowanie uzasadnionych ekonomicznie linii transportu zbiorowego. Uznano, że brak integracji obecnie funkcjonujących systemów transportowych jest silną barierą rozwojowa dla sprawnie funkcjonującego systemu zbiorowego transportu publicznego. Brak jest ciała koordynującego co utrudnia budowę wspólnego systemu transportu publicznego, przez co komunikacja zbiorowa, zwłaszcza na obszarach wiejskich, nie jest konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego.

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

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

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

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

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

Wśród pozostałych znajdują się:

- Opracowanie zrównoważonego planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru Ch-CzMOF;
- Akcje informacyjne i promocyjne zachęcające do zmiany środków transportu (z samochodu na rower lub transport zbiorowy);
- Opracowanie wspólnej sieci połączeń, zakładającej poprawę dostępności do komunikacji zbiorowej;
- Opracowanie rozkładów jazdy, spełniających warunek dobrego skomunikowania w węzłach przesiadkowych;
- Budowa sprawnego systemu informacji pasażerskiej, wspomagającego podejmowanie decyzji osób podróżujących;
- Przygotowanie projektu identyfikacji wizualnej zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej (logotyp, kolorystyka, itp.), służącej uzyskaniu rozpoznawalności rynkowej i wyróżnienia tego systemu spośród innych marek;
- Zainicjowanie rozmów na temat wydłużenia do Chojnic projektowanej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej;
- Modernizacja i zakup nowoczesnego taboru, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedniej pojemności pojazdów, dostosowanej do przewidywanego popytu na usługi przewozowe (głównie ekonomiczne mini- i midibusy);
- Budowa infrastruktury P&R, B&R w dużych miejscowościach Ch-CzMOF, w których nie planuje się budowy integrujących węzłów transportowych.

4.2. Plany transportowe wyższego szczebla

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”[46] (zwany dalej „Planem krajowym”) określa zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju. Zajmuje on najwyższe miejsce w hierarchii planów transportowych pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

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

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

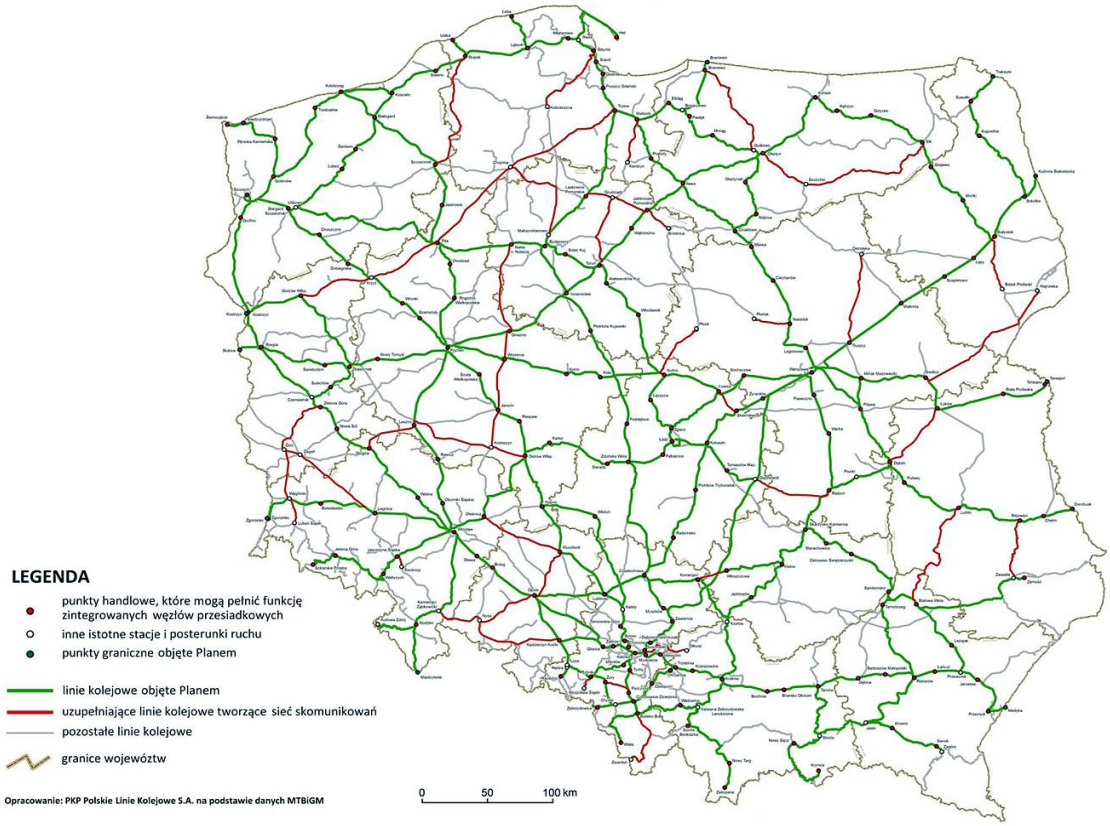
Ponadto określono jedynie, że linie:

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

mają stanowić uzupełniające linie kolejowe tworzące sieć skomunikowań. Przedstawione zostało to na rysunku 6.

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

Rysunek 6. Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych planem wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania.



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

Kolejnym planem transportowym, który znajduje się w hierarchii jest **„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego"**[47] (zwany dalej: Planem wojewódzkim). Określa on główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 roku w przewozach o charakterze wojewódzkim.

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

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

Oceniając funkcjonowania transportu publicznego autorzy Planu wojewódzkiego wskazują, że relacja Chojnice – Gdynia łącząca jeden z głównych miejskich ośrodków funkcjonalnych (MOF) z aglomeracją trójmiejską jest najdłuższą w województwie. Średnia długość relacji wynosi nieco ponad 56 km.

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

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

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

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

Na obszarze powiatów chojnickiego i człuchowskiego określono lokalizację kilku węzłów integracyjnych (przedstawiona na rysunku 7):

- węzeł klasy R (regionalny) w Chojnicach,
- węzły klasy L (lokalne) w Człuchowie i Czersku,
- przystanki zintegrowane (PZ) w Brusach i Czarnym.

Węzeł regionalny obejmuje swoim zasięgiem kilka powiatów i umożliwia integrację w zakresie transportu kolejowego, autobusowego regionalnego, miejskiego i indywidualnego. Infrastrukturę takiego węzła powinny stanowić: dworzec kolejowy, regionalny dworzec autobusowy w bezpośrednim sąsiedztwie, przystanki transportu miejskiego, odpowiedniej wielkości (minimum 50 miejsc) parkingi P+R, B+R i K+R oraz poczekalnia z funkcjami gastronomicznymi. W lokalnym węźle integracyjnym, który obejmuje swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy umożliwiając integrację transportu kolejowego z autobusowym i indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z indywidualnym, powinny się znaleźć dworzec lub przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R, K+R). Przystanek zintegrowany to wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Jego infrastrukturę powinny stanowić przystanek kolejowy lub autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R). Za takim podejściem do planowania systemu transportowego przemawia założenie, że cała struktura sieciowa systemu transportowego województwa opiera się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych.

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

- w Chojnicach przy dworcu kolejowym rolę dworca autobusowego pełni kilkustanowiskowy przystanek (pętla) służąca zarówno autobusom miejskim, jak i regionalnym,
- w Człuchowie dworzec kolejowy znajduje się w odległości ok. 1,5 km od al. Wojska Polskiego, gdzie ulokowane są główne przystanki autobusowe, sam dworzec kolejowy obsługiwany jest tylko w wybranych kursach,
- w Czersku przystanek autobusowy zlokalizowany jest przy ul. Kolejowej, ok. 200 m od dworca kolejowego,
- w Czarnym funkcjonuje przystanek autobusowy przy samym dworcu kolejowym,
- w Brusach najbliższy przystanek autobusowy przy pl. Jana Pawła II znajduje się w odległości ok. 600 m od dworca kolejowego.

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

Rysunek 7. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.

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

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

- Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice (szkieletowa),
- Bytów – Miastko – Koczała (uzupełniająca),
- Czersk – Kościerzyna (uzupełniająca),
- Człuchów – Miastko (dojazdowa),
- Czarne/Człuchów – Wiele – Czersk (uzupełniająca),
- Człuchów – Debrzno – (Złotów/Piła) (uzupełniająca),

- Chojnice – (Sępólno Kr. – Więcbork/Bydgoszcz) (uzupełniająca),
- Chojnice – (Pamiętowo – Tuchola/Sępólno Kr.) (uzupełniająca),
- Czersk – (Tuchola/Bydgoszcz) (uzupełniająca)

oraz linie uzupełniające oznaczone jako interwencyjne linie autobusowe:

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

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

Kształt sieci linii użyteczności publicznej w obu wariantach prognozy przedstawiono na rysunku 8 i 9.

Rysunek 8. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1.

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

Rysunek 9. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 2.

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

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

W poprzednich rozdziałach omówiono czynniki wpływające na potrzeby przewozowe takie jak demografia, sytuacja społeczno-gospodarcza, edukacja, kultura i turystyka oraz istniejąca infrastruktura transportowa i oferta przewozowa transportu zbiorowego. Na rysunku 10 przedstawiono prognozę demograficzną dla obu powiatów. Potrzeby przewozowe mieszkańców obszaru chojnicko-człuchowskiego, a także osób przyjezdnych (w tym turystów) realizowane są obecnie tylko w 21% transportem publicznym, a aż w 79% transportem indywidualnym[48]. Głównym celem podróży wewnątrzpowiatowych są stolice powiatów, czyli Chojnice i Człuchów. Tam koncentrują się największe generatory przewozów takie jak zakłady pracy, szkoły, obiekty handlowe i usługowe oraz urzędy. Ośrodki te są również punktami węzłowymi dla dalszych podróży poza powiat (m.in. w kierunku Trójmiasta) oraz międzywojewódzkich.

Wśród ważniejszych obiektów stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym na obszarze chojnicko-człuchowskim należy wymienić:
administracja publiczna:

- Starostwo Powiatowe w Chojnicach, ul. 31 Stycznia 56,
- Starostwo Powiatowe w Człuchowie, ul. Wojska Polskiego 1,
- Powiatowy Urząd Pracy w Chojnicach, ul. Lichowska 5,
- Powiatowy Urząd Pracy w Człuchowie, ul. Jerzego z Dąbrowy 1a,
- Zakład Wdrożeń i Usług Technicznych w Czarnem, ul. Leśna 2a,
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 30,
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Człuchowie, ul. Szczecińska 20,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 30,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Człuchowie, ul. Wojska Polskiego 5,
- Dom Pomocy Społecznej w Chojnicach, ul. Leśna 12,
- Dom Pomocy Społecznej w Czarnem, ul. Zamkowa 19,
- Komenda Powiatowa Policji w Chojnicach, ul. Warszawska 13,
- Komenda Powiatowa Policji w Człuchowie, ul. Kasztanowa 17,
- Prokuratura Rejonowa w Chojnicach, ul. Młyńska 30,
- Prokuratura Rejonowa w Człuchowie, ul. Szczecińska 1,
- Sąd Rejonowy w Chojnicach, ul. Młyńska 30,

[48] badania przeprowadzone na potrzeby strategii Ch-CzMOF

- Sąd Rejonowy w Człuchowie, ul. Szczecińska 1,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Chojnicach, ul. Gdańska 51,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Człuchowie, ul. Batorego 10,

placówki edukacyjno-wychowawcze:

- Zespół Szkół w Chojnicach, ul. Nowe Miasto 4-6,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im TOW „Gryf Pomorski" w Chojnicach, ul. Kościerska 11,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 im. św. Józefa Patrona Rzemieślników w Chojnicach, ul. Angowicka 45,
- II Liceum Ogólnokształcące im. gen. Andersa w Chojnicach, ul. Świętopełka 1,
- Technikum nr 2 w Chojnicach, ul. Dworcowa 1,
- Technikum nr 3 w Chojnicach, ul. Sukienników 13,
- Zespół Szkół Licealnych w Czersku, ul. Szkolna 3,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Malachinie, ul. Główna 11,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Brusach, ul. Ogrodowa 2,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Stefana Czarnieckiego w Człuchowie, ul. Kusocińskiego 1,
- Zespół Szkół Technicznych im. Józefa Szymczaka w Człuchowie, ul. Koszalińska 2,
- Zespół Szkół Sportowych im. Polskich Olimpijczyków w Człuchowie, ul. Koszalińska 2b,
- Zespół Szkół Agrobiznesu w Człuchowie, ul. Parkowa 2,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Jana Pawła II w Czarnem, ul. Leśna 2,
- Zespół Szkół Specjalnych w Chojnicach, ul. Jana Pawła II 11,
- Zespół Szkół Specjalnych w Czersku, ul. Batorego 15,
- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Chojnicach, ul. Świętopełka 3,
- Centrum Kształcenia Ustawicznego w Człuchowie, ul. Szczecińska 8,
- Zakład Aktywności Zawodowej w Czarnem, ul. Zamkowa 17,
- Centrum Edukacyjno-Wdrożeniowe w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 30a,
- Powiatowa Bursa dla Młodzieży Szkolnej w Chojnicach, ul. Świętopełka 1,
- Powiatowa Bursa Szkolna w Człuchowie, ul. Koszalińska 2,
- Zespół Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych w Człuchowie, ul. Koszalińska 3,
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Człuchowie, ul. Batorego 24,
- Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Debrznie, ul. Królewska 5,
- Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii w Wierzchowie Dworzec, ul. Szkolna 9,
- Powszechna Wyższa Szkoła Humanistyczna „Pomerania" w Chojnicach, ul. Świętopełka 10,
- Politechnika Koszalińska Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Chojnicach, ul. Świętopełka 10,

- Sopocka Szkoła Wyższa Wydział Zamiejscowy w Chojnicach, ul. Młodzieżowa 44,
- Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Janusza Korczaka w Warszawie Wydział Zamiejscowy w Człuchowie, Osiedle Witosa 20,

instytucje kultury:

- Muzeum Historyczno-Etnograficzne im. Juliana Rydzkowskiego w Chojnicach, ul. Podmurna 15,
- Powiatowy Ośrodek Edukacji, Kultury, Sportu i Turystyki w Człuchowie, Osiedle Wazów 1,

placówki ochrony zdrowia:

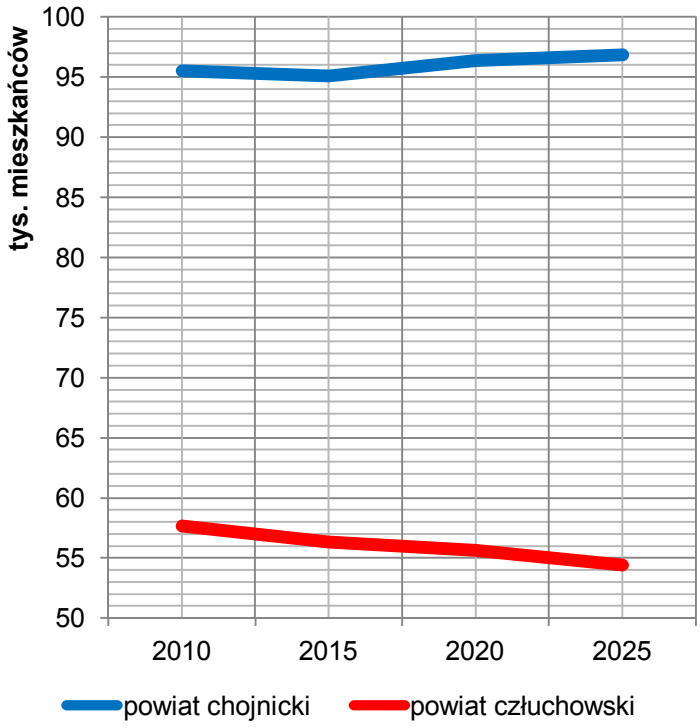
- Szpital Specjalistyczny im J. K. Łukowicza w Chojnicach, ul. Leśna 10,
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Człuchowie, ul. Szczecińska 16,
- Powiatowe Centrum Rehabilitacji i Terapii Zajęciowej w Czarnem, ul. Zamkowa 19,

obiekty handlowo-rozrywkowe:

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

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

Rysunek 10. Prognoza liczby mieszkańców dla powiatów chojnickiego i człuchowskiego.



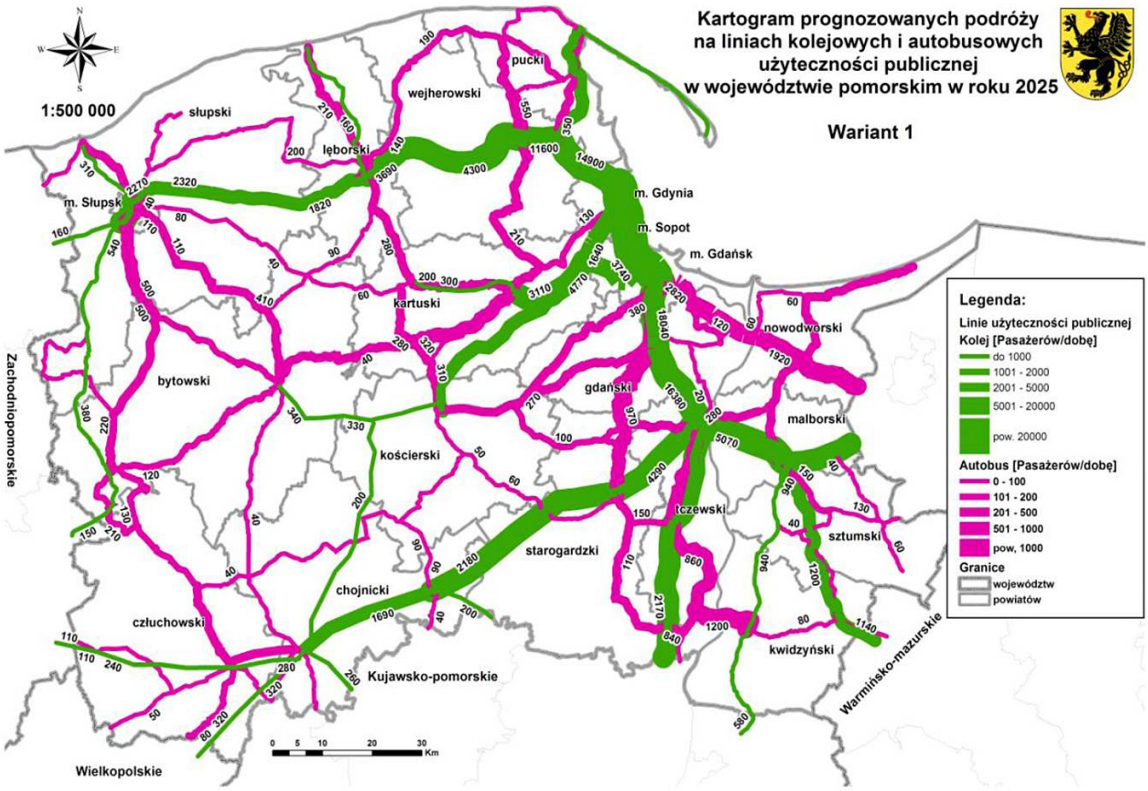
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

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

Prognozy dotyczą podróży międzypowiatowych, jednak model ten można przenieść również na sieć przewozów powiatowych, założenia związane z demografią, gospodarką, czy motoryzacją są bowiem zbliżone. Udział podróży transportem zbiorowym jako dane wyjściowe określono na 27,1%. W horyzoncie roku 2025 przy założeniu scenariusza umiarkowanego udział ten może wzrosnąć do 28,4% (wariant 1) lub 27,7% (wariant 2). W przypadku braku działań (wariant stagnacji) spadnie do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym udział może wynieść nawet 29,9% (wariant 1) lub 28,5% (wariant 2), a w pesymistycznym: 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2). Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych) nawet o 26,6% do wartości 1,62 mld paskm, a liczba podróży wyniesie 57,1 mln (wzrost o 26% w stosunku do wariantu bazowego). Wizualizację prognozowanych podróży w roku 2025 przedstawiono na rysunkach 11 i 12.

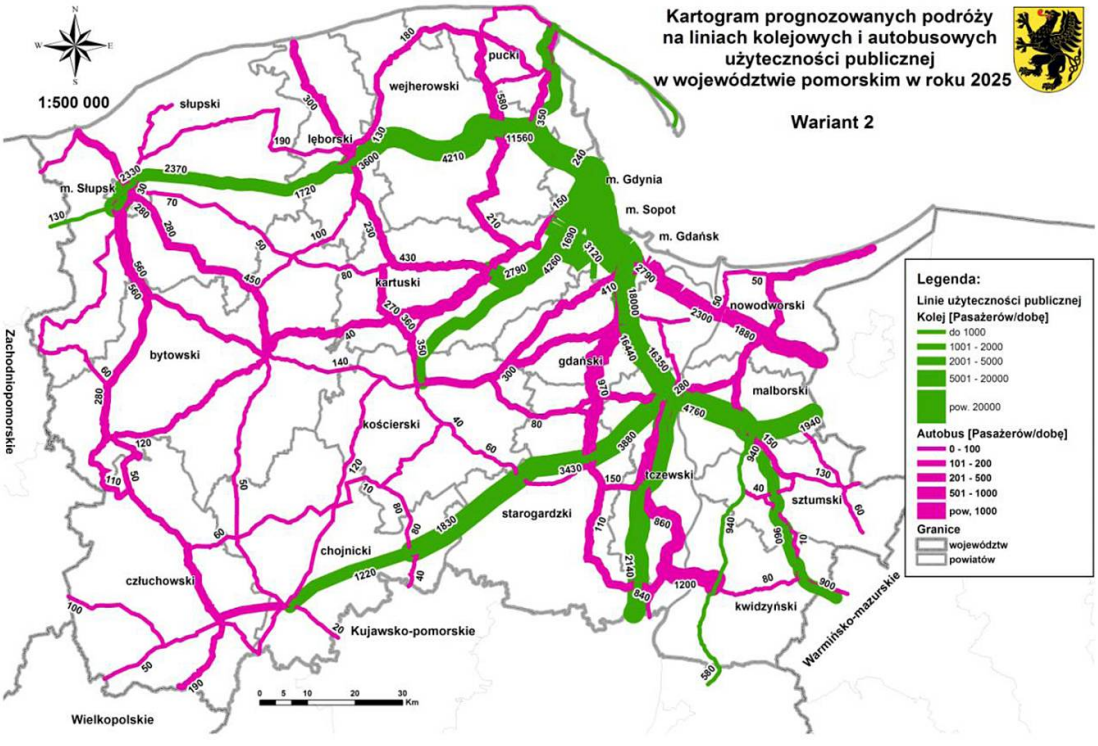
W efekcie uzyskane zostanie zmniejszenie natężenia ruchu na trasach dojazdowych do Trójmiasta i ośrodków regionalnych. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (wg szacunków liczba wypadków może zmniejszyć się o 2%, co spowoduje oszczędności rzędu 150 mln zł rocznie). Zmniejszenie emisji spalin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

Rysunek 11. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 1.



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

Rysunek 12. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 2.



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

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

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

Uruchamianie konkretnych linii użyteczności publicznej w ramach określonej sieci połączeń następować będzie w zależności od występujących potrzeb związanych z niezapewnieniem przewozów w ramach istniejących linii uruchamianych samodzielnie przez przewoźników. Będzie poprzedzone stosowną analizą, również przez badania marketingowe.

Zasięg sieci połączeń użyteczności publicznej uzależniony jest ponadto od tego czy zawarte zostaną porozumienia między powiatami (zarówno pomiędzy chojnickim i człuchowskim, jak i miedzy nimi, a sąsiednimi powiatami spoza tego obszaru). Występuje również substytucyjność połączeń powiatowych i gminnych. W przypadku zawarcia porozumienia międzygminnego linie objęte porozumieniem nie stanowią przewozów powiatowych. Jednocześnie w przypadku wygaśnięcia istniejącego porozumienia (pomiędzy miastem i gminą Chojnice) dotychczasowe linie komunikacji miejskiej staną się przewozami powiatowymi. Sieć określona w niniejszym Planie nie obejmuje gminnych przewozów pasażerskich, przy założeniu, że istniejące porozumienie międzygminne będzie funkcjonować nadal.

Odcinki jakie będzie obejmować sieć połączeń użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich w obu powiatach przedstawiono w tabelach 25 i 26.

Tabela 25. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie chojnickim.

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

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 26. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie człuchowskim.

nr	relacja	trasa
1	Człuchów – Bińcze – Czarne	Człuchów – Sieroczyn – Jaromierz – Chrząstowo – Barkowo – Bińcze – Biernatka – Raciniewo – Wyczechy – Nadziejewo – Grabowiec – Czarne
2	Człuchów – Cierznie – Czarne	Człuchów – Sieroczyn – Jaromierz – Chrząstowo – Barkowo – Uniechów – Skowarnki – Uniechów – Uniechówek – Pędziszewo – Cierznie – Buszkowo – Lędyczek – Krzemieniewo – Malinowo – Domisław – Sierpowo – Kijno – Sokole – Czarne
3	Człuchów – Rzeczenica – Czarne	Człuchów – Kołdowo – Nowosiółki – Stołczno – Gwieździn – Rzeczenica – Breńsk – Wronkowo – Janowiec – Czarne
4	Człuchów – Słupia – Debrzno	Człuchów – Dębnica – Przytok – Mosiny – Myśligoszcz – Boboszewo – Słupia – Bolesławowo – Debrzno
5	Człuchów – Wierzchowo – Debrzno	Człuchów – Ględowo – Jęczniki – Wierzchowo – Płonica – Bukowo – Nowe Gronowo – Stare Gronowo – Drozdowo – Debrzno
6	Człuchów – Cierznie – Debrzno	Człuchów – Gozdnica – Jaromierz – Chrząstowo – Barkowo – Uniechów – Skowarnki – Uniechówek – Cierznie – Buszkowo – Prusinowo – Rozwory – Główna – Gniewno – Debrzno
7	Debrzno – Czarne – Rzeczenica	Debrzno – Strzeczona – Buchowo – Barkowo – Bińcze – Biernatka – Raciniewo – Wyczechy – Nadziejewo – Grabowiec – Czarne – Jelnia – Międzybórz – Rzeczenica
8	Człuchów – Rzeczenica – Pieniężnica	Człuchów – Kołdowo – Nowosiółki – Stołczno – Gwieździn – Rzeczenica – Międzybórz – Brzezie – Pieniężnica
9	Człuchów – Sąpolno – Przechlewo	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Szczytno – Przechlewo – Dąbrowa Człuchowska – Zdrójki – Sąpolno – Płaszczyca – Pakotulsko – Przechlewo
10	Człuchów – Nowa Wieś – Przechlewo	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Szczytno – Przechlewo – Dąbrowa Człuchowska – Zdrójki – Sąpolno – Garbek – Nowa Wieś – Przechlewko – Łubianka – Przechlewo
11	Człuchów – Żołna – Koczała	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Przechlewo – Rudniki – Suszka – Nowa Brda – Lipczynek – Żołna – Nowa Brda – Bielsko – Koczała
12	Człuchów – Przechlewo – Koczała	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Przechlewo – Rudniki – Bryle – Bielsko – Potoki – Koczała
13	Koczała – Pietrzykowo – Koczała	Koczała – Podlesie – Trzyniec – Niesiłowo – Ostrówek – Starżno – Ostrówek – Niesiłowo – Trzyniec – Pietrzykowo – Trzyniec – Zapadłe – Stara Brda – Żołna – Trzyniec – Podlesie – Koczała
14	Koczała – Nowa Wieś	Koczała – Podlesie – Trzyniec – Pietrzykowo – Piaszczyna – Pietrzykowo – Zapadłe – Stara Brda – Żołna – Lipczynek – Nowa Wieś
15	Człuchów – Czarnoszyce	Człuchów – Kiełpin – Kiełpinek – Sokole – Polnica – Czarnoszyce

16	Człuchów – Brzeźno	Człuchów – Rychnowy – Nieżywięć – Brzeźno
17	Człuchów – Sieroczyn	Człuchów – Sieroczyn
18	Człuchów – Gwieździn – Biskupnica – Człuchów	Człuchów – Kołdowo – Dobojewo – Stołczno – Gwieździn – Grodzisko – Olszanowo – Bińcze – Barkowo – Chrząstowo – Biskupnica – Kujanki – Krępsk – Stołczno – Dobojewo – Kołdowo – Człuchów

Źródło: opracowanie własne.

W zakresie przewozów wykraczających poza granicę powiatu będą one zaliczone do sieci połączeń użyteczności publicznej tylko pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia powiatów. Dotyczy to dwóch odcinków łączących powiat chojnicki i człuchowski, istotnych z punktu widzenia integracji obszaru funkcjonalnego, które przedstawiono w tabeli 27.

Tabela 27. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej łączące powiaty chojnicki i człuchowski.

nr	relacja	trasa
1	Chojnice – Człuchów	Chojnice – Topole – Nieżywięć – Zagórki – Rychnowy – Człuchów
2	Konarzyny – Przechlewo	Konarzyny – Korne – Sąpolno – Zdrójki – Dąbrowa Człuchowska – Przechlewo

Źródło: opracowanie własne.

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

Ewentualne linie komunikacyjne użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem wymienionych wyżej odcinków. Mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub łączyć kilka odcinków. Obszar na którym uruchamiane będą takie linie to obszar powiatu chojnickiego lub powiatu człuchowskiego, ewentualnie obszar powiatów które zawarły porozumienie. Wyznaczone odcinki połączeń uwzględniają węzły przesiadkowe określone w Planie wojewódzkim (węzeł regionalny w Chojnicach, węzły lokalne w Człuchowie i Czersku oraz przystanki zintegrowane w Brusach i Czarnym). Realizacja przewozów uwzględniać będzie rozwój i modernizację transportu kolejowego, w tym działania związane z ewentualnym wydłużeniem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do Chojnic i Człuchowa. Linie uruchamiane w ramach wyznaczonych odcinków połączeń powinny mieć trasy wyznaczone z obsługą przystanków przy dworcach kolejowych w ww. miejscowościach. Decyzja o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej poprzedzona będzie analizą zasadności jej uruchomienia.

7. Finansowanie

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

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

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

Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych określa się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego[49].

Rekompensata przysługuje operatorowi, jeżeli ten wykaże, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług. Rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez marszałka województwa na wniosek właściwego organizatora. Jest to dotacja pokrywana z budżetu państwa, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej. Do 31 grudnia 2016 r. obowiązują jednak dotychczasowe zasady przekazywania przewoźników dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych[50] (na podstawie umowy z Urzędem Marszałkowskim).

[49] art. 25 ust. 3 pkt 10 i 15 Ustawy
[50] art. 87 Ustawy

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

Przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy drogowe osób mogą się obecnie starać o dopłaty do biletów ulgowych o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego[51]. Dopłaty przekazywane są przez samorząd wojewódzki na podstawie zawartej umowy i taki stan utrzymywać się będzie do końca 2016 roku. Wysokość dopłat przekazanych poszczególnym przewoźnikom zestawiono w tabeli 28. Z uwagi na to, iż kwoty przekazywanych dopłat nie są ewidencjonowane w podziale na poszczególne obszary podane zostały łączne kwoty jakie przekazano danemu przewoźnikowi, również poza obszarem powiatów chojnickiego i człuchowskiego.

Tabela 28. Wysokość dopłat do biletów ulgowych przekazanych poszczególnym przewoźnikom.

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

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

Dotychczas powiat chojnicki, ani powiat człuchowski nie finansowały w żaden sposób przewozów w publicznym transporcie zbiorowym. Na tym obszarze jedynie miasto i gmina Chojnice oraz miasto Człuchów wydatkują z budżetu miasta środki na finansowanie przewozów.

[51] Dz. U. z 2002 r. nr 175, poz. 1440, z późn. zm.

Miasto Chojnice w 2014 roku planuje przekazać kwotę 3 175 160 zł (w tym 1 120 000 zł ze środków gminy Chojnice) jako rekompensatę dla Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o w Chojnicach. MZK ma w tym roku wykonać łącznie 854 196 wozokilometrów, a stawka jednostkowa rekompensaty wyniesie 4,05 zł za pracę eksploatacyjną na terenie miasta Chojnice i 3,23 zł za pracę eksploatacyjną na terenie gminy Chojnice[52]. Przewiduje się w kolejnych latach wzrost rekompensaty, aż do wartości 5 371 604 zł (stawka jednostkowa: 5,79 zł za wozokilometr) w roku 2024[53].

Miasto Człuchów przewiduje w 2014 roku wydatkowanie kwoty 144 000 zł z rozdziału „transport zbiorowy" budżetu miasta. Operator jakim jest Przedsiębiorstwo PKS Człuchów Sp. z o.o. prowadzący komunikację miejską na terenie miasta, za okres od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2015 r. ma otrzymać łączną zapłatę 239 294,09 zł co stanowi 3,32 zł za każdy wozokilometr pracy eksploatacyjnej[54].

Wysokość wydatków powiatów chojnickiego i człuchowskiego w kolejnych latach uzależnione jest od zakresu wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na sieci określonej w niniejszym Planie.

[52] załącznik nr 8 do umowy nr KM.032.6.2013 o świadczenie usług publicznych w ramach publicznego transportu zbiorowego w komunikacji autobusowej zawarta w dniu 31 grudnia 2013 r.
[53] Szacunkowa projekcja finansowa na lata 2013-2024 – prognoza wysokości rekompensaty na lata 2013-2024, Refunda
[54] umowa nr RIPiOŚ.2722.45.2013 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta w dniu 20 grudnia 2013 r.

8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

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

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

Tabela 29. Postulaty przewozowe w transporcie zbiorowym i ich znaczenie.

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

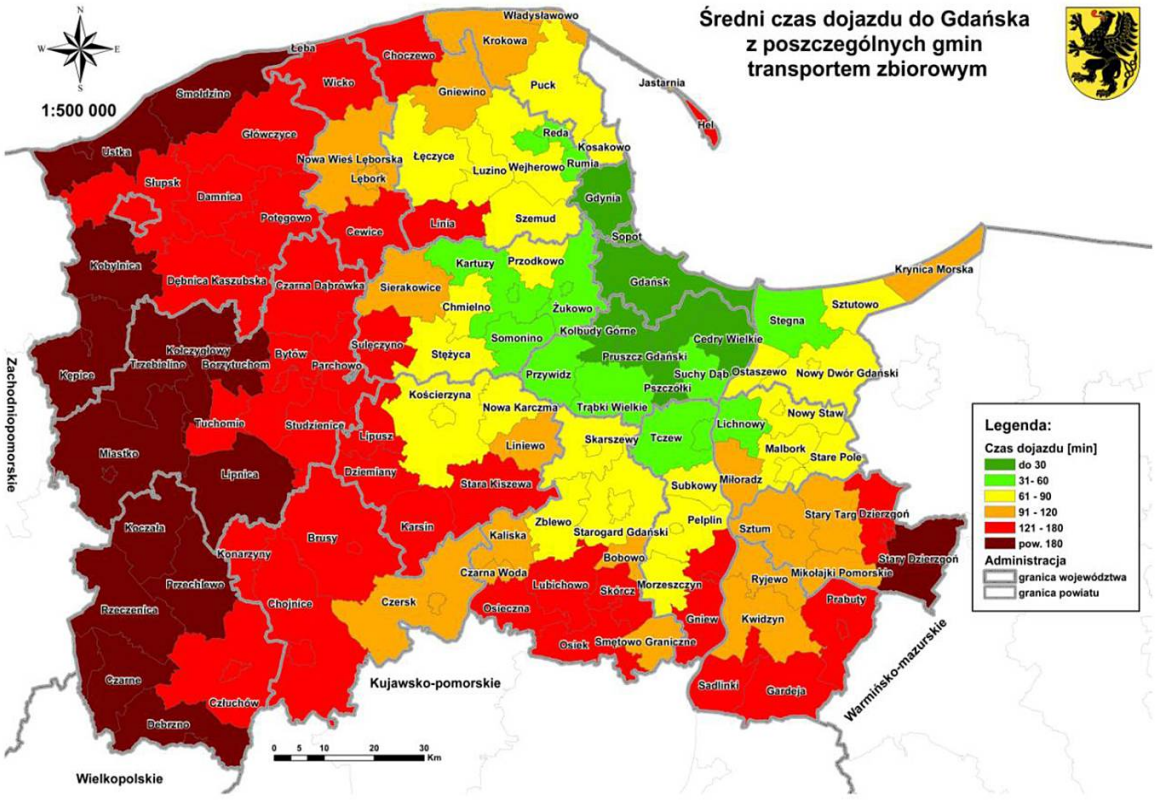
Źródło: Wyszomirski O. (red.): Transport Miejski. Ekonomika i organizacja. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008 oraz Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): Transport. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

Z badań zachowań transportowych mieszkańców województwa pomorskiego wykonanych na potrzeby Planu wojewódzkiego wynika, że przeciętnie w ciągu jednej doby 34% mieszkańców podróżuje tylko w obrębie własnej gminy, 41% podróżuje poza gminę, a 25% podróżuje poza powiat. Poza województwo pomorskie podróżuje 2% mieszkańców. Średnio w skali województwa podróże realizowane są głównie transportem indywidualnym – 73%. Transportem zbiorowym odbywa się tylko 27% podróży, w tym 11,5% pociągiem, 6,3% autobusem regionalnym, 3% mikrobusem, a 5,7% autobusem miejskim lub szkolnym. Z badań wynika, że występuje duże zróżnicowanie podziału zadań przewozowych, a najmniejszy udział transportu zbiorowego występuje m.in. w powiecie chojnickim. W całym województwie 72% gospodarstw domowych posiada co najmniej 1 samochód osobowy, przy

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

Przeanalizowana została również dostępność transportowa. Z analiz wynika, że zachodnia część województwa (powiat człuchowski bez miasta i gminy Człuchów) posiada najgorszą dostępność transportową mierzoną jako czas dojazdu do Gdańska transportem zbiorowym – powyżej 180 minut. W przypadku pozostałej części obszaru powiatów chojnickiego i człuchowskiego mieści się ona w izochronie 121-180 minut, za wyjątkiem miasta i gminy Czersk, gdzie średni czas dojazdu wynosi 91-120 minut. Pośrednio wiąże się to z wielkością oferty przewozowej na liniach obsługujących relacje powiatowe oraz dostępnością do transportu kolejowego. Przedstawiono to na rysunku 13.

Rysunek 13. Izochrony dojazdu autobusem do Trójmiasta z poszczególnych gmin województwa pomorskiego.



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

Podróże można podzielić ze względu na motywację na:

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

Ich intensywność jest różna w ciągu doby, z badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa pomorskiego wynika, że największa intensywność podróży występuje: do pracy w godz. 4-9, do nauki w godz. 5-8, w innych sprawach w godz. 5-19, z pracy w godz. 13-20, z nauki w godz. 14-19, w innych sprawach w godz. 10-22.

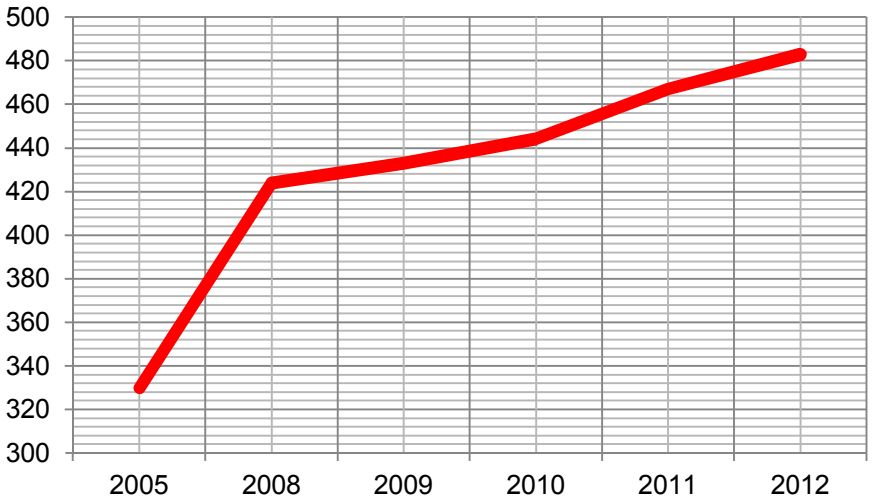
Dostępność do transportu zbiorowego jest kolejnym istotnym kryterium jego wyboru. W Planie wojewódzkim stwierdza się, że 69% podróżnych dociera pieszo do przystanku początkowego ze źródła podróży (np. domu lub miejsca pracy) lub z przystanku końcowego do celu podróży. Oznacza to, że przystanki te są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

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

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

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. w powiecie chojnickim zarejestrowanych było 44610, a powiecie człuchowskim – 27616 samochodów osobowych. Daje to wskaźnik 465 (w powiecie chojnickim) i 481 (w powiecie człuchowskim) samochodów na 1000 mieszkańców. W całym województwie pomorskim wskaźnik ten osiągnął wartość 483 samochody na 1000 mieszkańców, a w całej Polsce wynosił on 486. Od wielu lat obserwuje się tendencję wzrostową tego wskaźnika. Dla województwa pomorskiego od roku 2005 nastąpił wzrost o 68%. Zmiany wskaźnika motoryzacji przedstawione są na rysunku 14.

Rysunek 14. Zmiany wskaźnika motoryzacji w województwie pomorskim w latach 2005-2012.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

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

9. Organizacja rynku przewozów

Ustawa wskazuje, że publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej[55], na podstawie umowy o świadczenie usług, potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (w transporcie kolejowym). Do końca 2016 roku nie są jeszcze wydawane potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a przewoźnicy realizują transport na podstawie zezwoleń wydawanych na dotychczasowych zasadach[56].

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich jest powiat[57]. Zadania organizatora wykonuje starosta[58]. Do jego zadań należy[59]:

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

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

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na[60]:

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

[55] art. 5 Ustawy
[56] art. 79 Ustawy w zw. z art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.) w brzmieniu ustalonym w art. 73 Ustawy
[57] art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a Ustawy
[58] art. 7 ust. 4 pkt 4 Ustawy
[59] art. 8 Ustawy
[60] art. 15 ust. 1 Ustawy

- prowadzeniu postępowań prowadzących do zawarcia i zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- ustalaniu opłat za przewóz oraz ustalaniu sposobu dystrybucji biletów.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na[61]:
- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem,
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług,
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług,
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji,
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi[62]. Może również realizować przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego[63].

W określonych przypadkach organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego[64], gdy:
- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie) albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

[61] art. 43 ust. 1 Ustawy
[62] art. 19 ust. 1 Ustawy
[63] art. 19 ust. 2 Ustawy
[64] art. 22 Ustawy

- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

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

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest ważnym dokumentem regulującym sposób realizacji usług przez operatora. Umowę można zawrzeć na okres nie dłuższy niż 10 lat (w transporcie drogowym)[65]. Określa się w niej w szczególności[66]:

- opis usług wynikających z zamówienia;
- linię, linie lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- czas trwania umowy;
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

[65] art. 25 ust. 2 pkt 1 Ustawy
[66] art. 25 ust. 3 Ustawy

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

W przypadku przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej, może być on wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Zasada będzie obowiązywać od 1 stycznia 2017 r. Takiemu przewoźnikowi nie będzie przysługiwać rekompensata za świadczone usługi.

Aby uruchomić przewozy o charakterze użyteczności publicznej trzeba więc:

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

Jak zostało wspomniane zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje starosta. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest organem wykonawczym powiatu. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Organizację i zasady funkcjonowania starostwa powiatowego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu[67].

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym wykonuje w Starostwie Powiatowym w Chojnicach Wydział Komunikacji i Transportu do którego należy m.in.[68]:

- koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym w zależności od przebiegu linii komunikacyjnej;
- ograniczanie obowiązku przewozu ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa bądź w wypadku klęski żywiołowej;
- wyrażanie zgody i określanie warunków ograniczania obowiązków przewozu przez przewoźników;
- nakładanie na przewoźnika obowiązku zawarcia umowy o wykonanie zadania przewozowego, gdy jest to niezbędne z uwagi na obronność lub bezpieczeństwo państwa, bądź w wypadku klęski żywiołowej;
- określanie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu poszczególnymi rodzajami środków transportu;
- prowadzenie spraw związanych z wydawaniem przepisów porządkowych w zakresie koordynacji rozkładów jazdy;

[67] ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.)

[68] § 30 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Chojnicach (t. j. załącznik do uchwały nr XIX/238/2012 Rady Powiatu Chojnickiego z dnia 20 grudnia 2012 r. w sprawie zmian Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Chojnicach oraz zatwierdzenia jednolitego tekstu)

- wydawanie, cofanie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego oraz przenoszenie uprawnień z niej wynikających w przypadkach wymienionych w ustawie o transporcie drogowym;
- wydawanie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów specjalnych w krajowym transporcie drogowym osób na obszar wykraczający poza granicę jednej gminy i nie większy niż obszar powiatu;
- zmiana zezwoleń na krajowy transport drogowy osób na wniosek jego posiadacza w przypadku zmiany: oznaczenia przedsiębiorcy, siedziby i adresu przedsiębiorcy, przebiegu linii regularnej;
- wydawanie decyzji o cofnięciu zezwoleń na krajowy transport drogowy osób w przypadku: cofnięcia licencji, naruszenia lub zmiany warunków zezwolenia, niewykonywania przez przedsiębiorcę na skutek okoliczności niezależnych od niego przewozów regularnych przez okres co najmniej 3 miesięcy, odstąpienia zezwolenia osobie trzeciej;
- wydawanie zaświadczeń potwierdzających wykonywanie transportu drogowego na potrzeby własne;
- przeprowadzenie kontroli w zakresie zgodności wykonywania transportu drogowego z udzielonymi zezwoleniami, licencjami i zaświadczeniami;
- opiniowanie wniosków o likwidację linii kolejowej, na której zawieszono przewozy;
- prowadzenie spraw związanych z publicznym transportem drogowym.

Wydział ten znajduje się w strukturze organizacyjnej w pionie Etatowego Członka Zarządu[69].

W Starostwie Powiatowym w Człuchowie zadania związane z transportem realizuje Wydział Budownictwa i Komunikacji do którego zadań należą m.in.[70]:

- wydawanie, odmowa, zmiana i cofanie zezwoleń i licencji na wykonywanie przewozu w krajowym transporcie drogowym;
- wykonywanie analizy sytuacji rynkowej dotyczącej rozkładów jazdy w regularnym przewozie osób;
- koordynacja rozkładów jazdy przewoźników;
- wydawanie decyzji przenoszącej uprawnienia wynikające z licencji;
- wydawanie zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne;

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

[70] § 34 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Człuchowie (załącznik nr 1 do uchwały nr XXXVIII/235/2014 Rady Powiatu Człuchowskiego z dnia 30 stycznia 2014 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Człuchowie)

- stwierdzanie w drodze decyzji nieważność zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne w przypadku wykonywania przewozów niezgodnie z wydanym zaświadczeniem;
- sprawowanie kontroli przedsiębiorców w zakresie czy spełnia wymagania ustawowe i warunki określone w licencji, zezwoleniu lub zaświadczeniu o wykonywanie przewozów na potrzeby własne.

Bezpośredni nadzór nad tym wydziałem sprawuje Starosta[71].

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

[71] schemat organizacyjny Starostwa Powiatowego w Człuchowie (załącznik nr 1 do Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Człuchowie stanowiącego załącznik nr 1 do uchwały nr XXXVIII/235/2014 Rady Powiatu Człuchowskiego z dnia 30 stycznia 2014 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Człuchowie)

10. Pożądany standard usług

Jakość oferty i jakość usług publicznego transportu zbiorowego są jednymi z ważniejszych elementów wpływających na popyt na te usługi. Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego, w celu realizacji założeń niniejszego Planu oraz dokumentów strategicznych wyższego szczebla, jest zapewnienie odpowiednio wysokiej jakości usług. Docelowa pożądana jakość usług i poziom oferty stanowią standardy usługi. Powinny one odpowiadać postulatom przewozowym zgłaszanym przez pasażerów. Standardy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej zebrano w tabeli 30.

Tabela 30. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

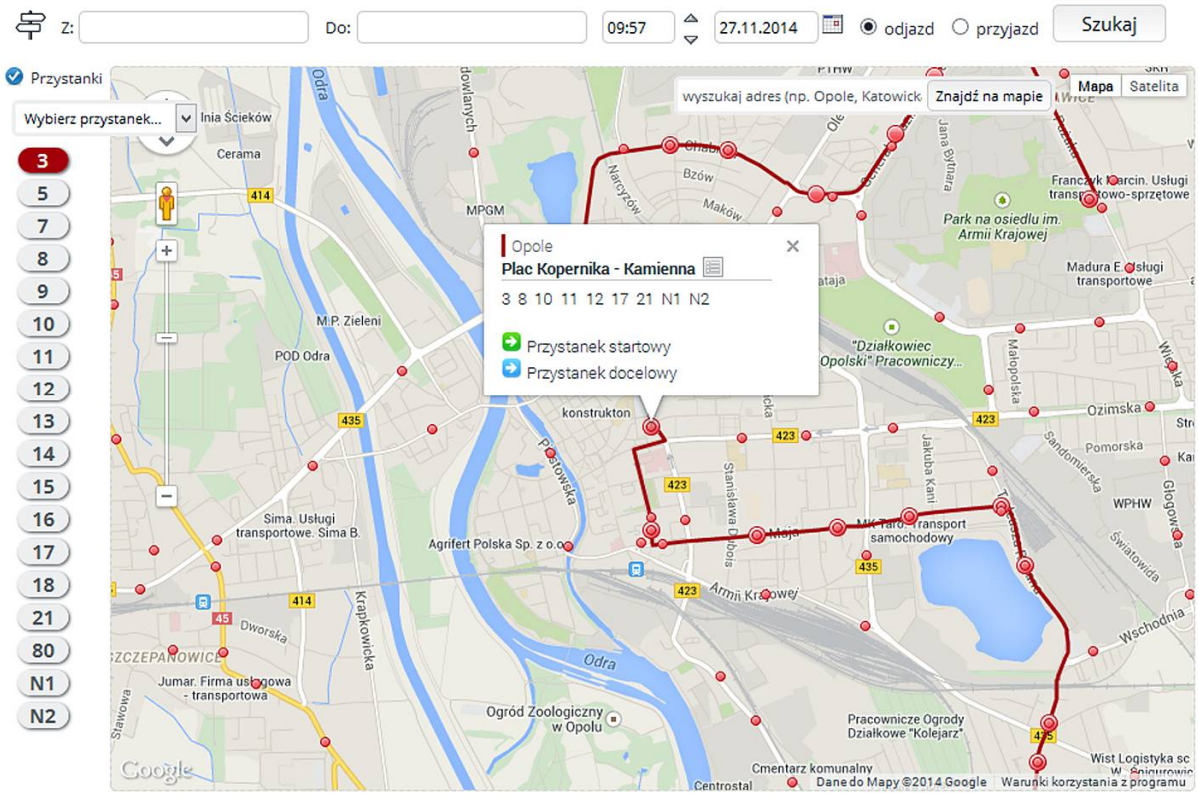
zakres	opis
Oferta przewozowa	- zapewnienie połączeń bezpośrednich na głównych ciągach komunikacyjnych zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami pasażerów ujawnionymi za pomocą badań marketingowych - zapewnienie połączeń komunikacyjnych każdej miejscowości na obszarze powiatu mającej określoną minimalną liczbę mieszkańców (wysokość tej liczby powinna odpowiadać możliwościom finansowym powiatu) - wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach różnych linii oraz w punktach przesiadkowych - dopasowanie rozkładu jazdy linii autobusowych do transportu kolejowego - poprawa częstotliwości kursowania (liczby kursów) na poszczególnych ciągach komunikacyjnych w sposób zwiększający dostępność do transportu publicznego i korzystanie z niego przez pasażerów mających różne potrzeby przewozowe (nie tylko szkolne, ale także np. umożliwienie dojazdu i powrotu z pracy, przejazdu na zakupy, czy w celu skorzystania z oferty kulturalno-usługowej, w tym również w podróżach z przesiadką) - zapewnienie zgodności rozkładów jazdy z rzeczywistym czasem przejazdu - dążenie do osiągnięcia wysokiego wskaźnika punktualności (mniej niż 10% kursów opóźnionych powyżej 5 minut, mniej niż 1% kursów przyspieszonych) - prowadzenie stałej kontroli realizacji kursów, również przez przewoźników komercyjnych
Tabor	- zwiększanie udziału w przewozach autobusów niskopodłogowych oraz spełniających wysokie normy emisji spalin - rozważanie zastosowania autobusów z napędami alternatywnymi (gaz ziemny, wodór i ogniwa paliwowe, elektryczne) - systematyczna wymiana taboru i wycofanie z eksploatacji pojazdów niespełniających współczesnych norm obsługi pasażerów (ręczne drzwi, poziom hałasu, systemy informacji) oraz niespełniających żadnych norm emisji spalin - ujednolicenie wyglądu (kolorystyki i oznakowania) pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej - eksploatowanie pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera (zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży) oraz wyposażeniem (miejsce na wózek dziecięcy, czy inwalidzki, klimatyzacja) - eksploatowanie pojazdów przystosowanych do przewozu osób

zakres	opis
	niepełnosprawnych (niska podłoga, rampa wjazdowa, odpowiednie ukształtowanie wnętrza, system informacji pasażerskiej) - na trasach o charakterze turystycznym zastosowanie pojazdów z możliwością przewozu rowerów - docelowo średni wiek pojazdów nie powinien przekraczać 8 lat
Infrastruktura	- dostosowanie infrastruktury (przystanków, dojść, ścieżek, parkingów) umożliwiających dokonywanie dogodnych przesiadek w punktach węzłowych - dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz innych mających trudności w poruszaniu się - zwiększanie udziału przystanków wyposażonych w peron przystankowy (wraz z dojściem) oraz wiaty - wyposażenie przystanków w krawężniki naprowadzające ułatwiające zatrzymanie autobusu bezpośrednio przy krawędzi peronu - wprowadzanie priorytetu dla transportu publicznego (programy sygnalizacji świetlnej, organizacja ruchu na drodze, wydzielone pasy lub wloty na skrzyżowaniach)
Informacja pasażerska	- wprowadzenie ustandaryzowanego oznakowania pojazdów w tablice kierunkowe (w tym również w wyświetlacze elektroniczne) - wyposażenie pojazdów w tekstowo-słowne zapowiedzi przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków wraz z widoczną z daleka nazwą przystanku - uporządkowanie nazewnictwa przystanków - wprowadzenie zintegrowanej informacji pasażerskiej na przystankach zawierającej informacje o rozkładzie jazdy wszystkich linii w czytelnej i spójnej formie - uruchomienie systemu informacji dla pasażera w postaci strony internetowej z rozkładami jazdy, wyszukiwarką połączeń, interaktywną mapą oraz innymi informacjami taryfowymi
Taryfy i bilety	- integracja taryfowa różnych operatorów i przewoźników (także z komunikacją miejską w Chojnicach i Człuchowie) w postaci wspólnych ofert taryfowych lub wzajemnego honorowania biletów - wprowadzanie ofert taryfowych zwiększających atrakcyjność transportu publicznego dla stałych użytkowników (bilety okresowe), jak również dla turystów (karnety, bilety jedno- lub kilkudniowe)

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 15 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskich – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla MZK Opole.

Rysunek 15. Przykład systemu informacji pasażerskiej.



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

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

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

Wskazano jednocześnie, że standard zalecany powinien obowiązywać dla co najmniej 50% linii, a minimalny dla co najmniej 70% linii. Określono również rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych, co przedstawia tabeli 31. Kursy powinny być realizowane przynajmniej co 1 lub 2 godziny na każdej z linii.

Tabela 31. Rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych.

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

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

Określono standardy związane z jakością podróży transportem zbiorowym, takie jak średni czas dojazdu między sąsiednimi powiatami, bezpośredniość realizacji podróży oraz prawdopodobieństwo uzyskania miejsca siedzącego. Wartości tych wskaźników przedstawiono w tabelach 32, 33 i 34. Przyjmuje się, że zalecany czas dojazdu powinien być spełniony dla co najmniej 70% relacji, a czas minimalny – dla 90% relacji.

Tabela 32. Średni czas podróży między powiatami.

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

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

Tabela 33. Liczba przesiadek w podróżach międzypowiatowych.

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

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

Tabela 34. Komfort podróży w przejazdach między powiatami.

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

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

W zakresie infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych Plan wojewódzki określił standardy jakie powinien spełniać nowowybudowany lub zmodernizowany węzeł (przystanek). Zebrane zostały w tabeli 35.

Tabela 35. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków.

cecha	regionalny	lokalny	przystanek zintegrowany	przystanek zwykły
Park&Ride[72]	dla 5% wsiadających	dla 6% wsiadających	dla 6% wsiadających	-
Bike&Ride[73]	dla 4% wsiadających	dla 5% wsiadających	dla 8% wsiadających	dla 8% wsiadających
Kiss&Ride[74]	4 miejsca	4 miejsca	3 miejsca	2 miejsca
odległość między stanowiskami różnych środków transportu	150 m	150 m	100 m	-
zakup biletu na miejscu	tak	tak	tak/nie	nie
zadaszenie	tak	tak	tak	tak/nie
miejsca siedzące dla oczekujących przy stanowiskach	60 miejsc	40 miejsc	5 miejsc	5 miejsc
informacja głosowa	tak	tak	tak	nie
informacja wizualna	tak	tak	nie	nie

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

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

[73] Bike&Ride: parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym

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

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

11. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

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

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

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

Wg aktualnego stanu prawnego[75] w transporcie drogowym ogłoszenie rozkładu jazdy (podanie do publicznej wiadomości) następuje na trzy sposoby:

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

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

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

Przewoźnik ma obowiązek przekazać kopię zatwierdzonego rozkładu jazdy oraz informację dotyczącą rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem nie później niż w terminie 10 dni przed dniem obowiązywania rozkładu jazdy. Zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym lub w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca następuje nie później niż w terminie 7 dni przed dniem jego obowiązywania. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej przedstawiono na rysunku 16.

Rysunek 16. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.

Przystanki

Czas maks.	
	C.H. Europa Centralna
8	Sośnica Most
10	Sośnica Apteka
15	Zabrze Os. Wyzwolenia
17	Zabrze Kościół św. Józefa
21	Zabrze Szpital
24	Zabrze Goethego

Komunikacja zwykła

Nr linii komunikacyjnej: R - 2469011/004/13

Rozkład jazdy
ważny od: 01.03.2013

kierunek: Zabrze Goethego

przystanek: C.H. Europa Centralna

europacentralna

Odjazdy od poniedziałku do piątku (oprócz świąt):						
09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25
16:25	17:26	18:26	19:26	20:26	21:35p	
Odjazdy w soboty i niedziele (oprócz świąt):						
10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26
17:26	18:26	19:26	20:35p			
W dni wolne od pracy w C.H. Europa Centralna - linia nie kursuje.						

Objaśnienia:
p - kurs dla pracowników centrum handlowego
Wszystkie kursy obsługiwane autobusami niskopodłogowymi.

Podmiot zamieszczający informację dotyczącą rozkładu jazdy:
Helical Sośnica Sp. z o.o., ul. Wspólna 35/9, 00-519 Warszawa, tel. 22 55 65 400

Przewoźnik: Przewóz Osób i Towarów Leszek Socha, ul. gen. Ziętka 62, 41-940 Piekary Śl.

Źródło: opracowanie własne.

Oznacza to, że podmiotem odpowiedzialnym za zamieszczanie informacji na przystankach jest ich właściciel lub zarządzający. Jest nim zarządca danej drogi chyba, że przekazał zarządzanie przystankami innemu podmiotowi na mocy odpowiedniego porozumienia. Na obszarze chojnicko-człuchowskim właścicielami lub zarządzającymi przystankami są zarówno oba powiaty, jak i województwo pomorskie oraz poszczególne gminy. Przystanki przy drogach krajowych zostały przez Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad przekazane gminom na mocy stosownych porozumień.

W tabeli 36 przedstawiono jakie elementy będzie obejmować docelowo system informacji dla pasażera w powiatach chojnickim i człuchowskim.

Tabela 36. System informacji dla pasażera w powiatach chojnickim i człuchowskim.

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

Źródło: opracowanie własne.

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

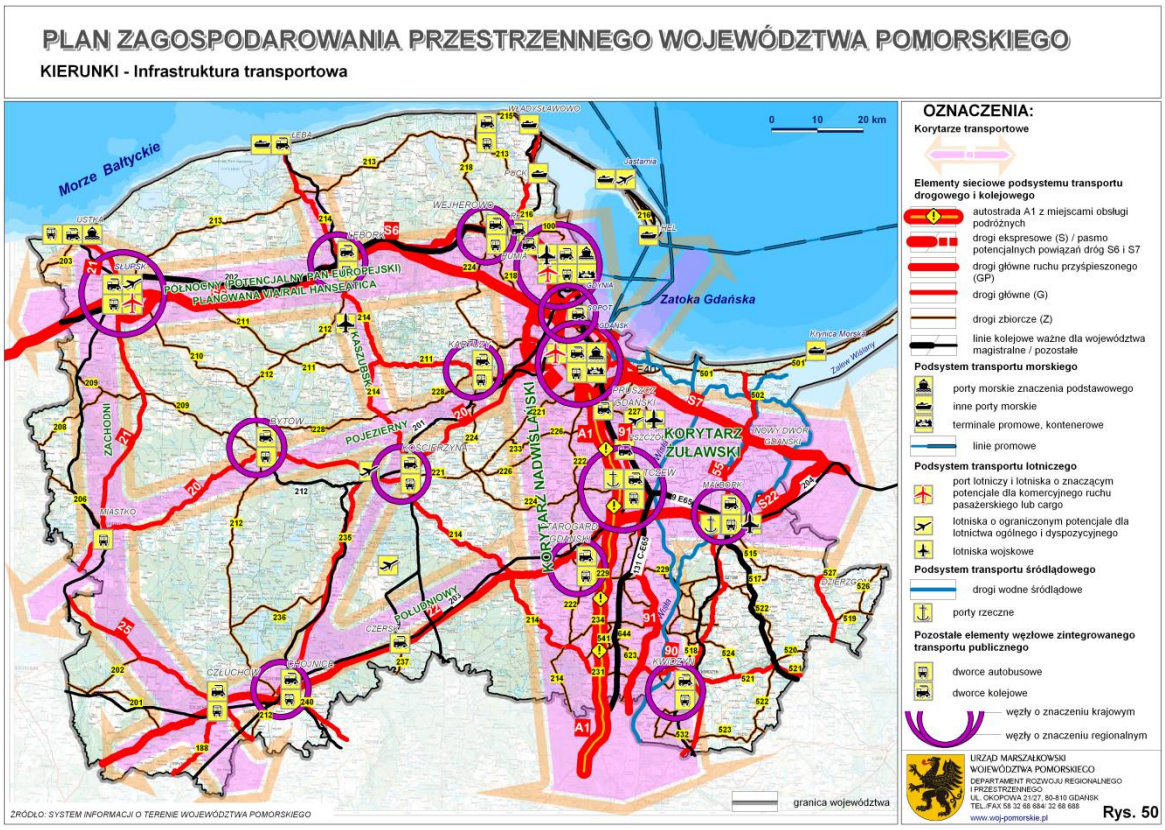
Aby poprawić jakość informacji pasażerskiej i ułatwić pasażerom korzystanie z oferty publicznego transportu zbiorowego zaleca się wprowadzenie dla wszystkich linii spójnych oznaczeń w postaci numerów linii. Numery powinny być możliwie krótkie (maksymalnie trzycyfrowe), ale jednocześnie nawiązujące do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

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

12. Kierunki rozwoju

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze chojnicko-człuchowskim będą zgodne ze strategią zrównoważonego rozwoju, która jest podstawą określania polityki transportowej. Docelowy kształt infrastruktury transportowej w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 17.

Rysunek 17. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie pomorskim.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Wśród determinantów określających kierunki rozwoju transportu są:

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

Dalszy rozwój transportu publicznego będzie następował w kierunku:

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

13. Monitoring i ewaluacja Planu

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

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

Jednak najważniejszym narzędziem służącym do ewaluacji Planu oraz planowania operacyjnego przewozów o charakterze użyteczności publicznej są cyklicznie wykonywane badania marketingowe: popytu, struktury biletowej, zachowań komunikacyjnych oraz postulatów i preferencji przewozowych – pasażerów publicznego transportu zbiorowego, kierowców, turystów i mieszkańców obszaru. W szczególności istotne jest posiadanie wiedzy na temat potrzeb przewozowych w kontekście wchodzących w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. zmian prawnych w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego. Stąd też rekomenduj się, aby najpóźniej w roku 2016 zostały przeprowadzone kompleksowe badania.

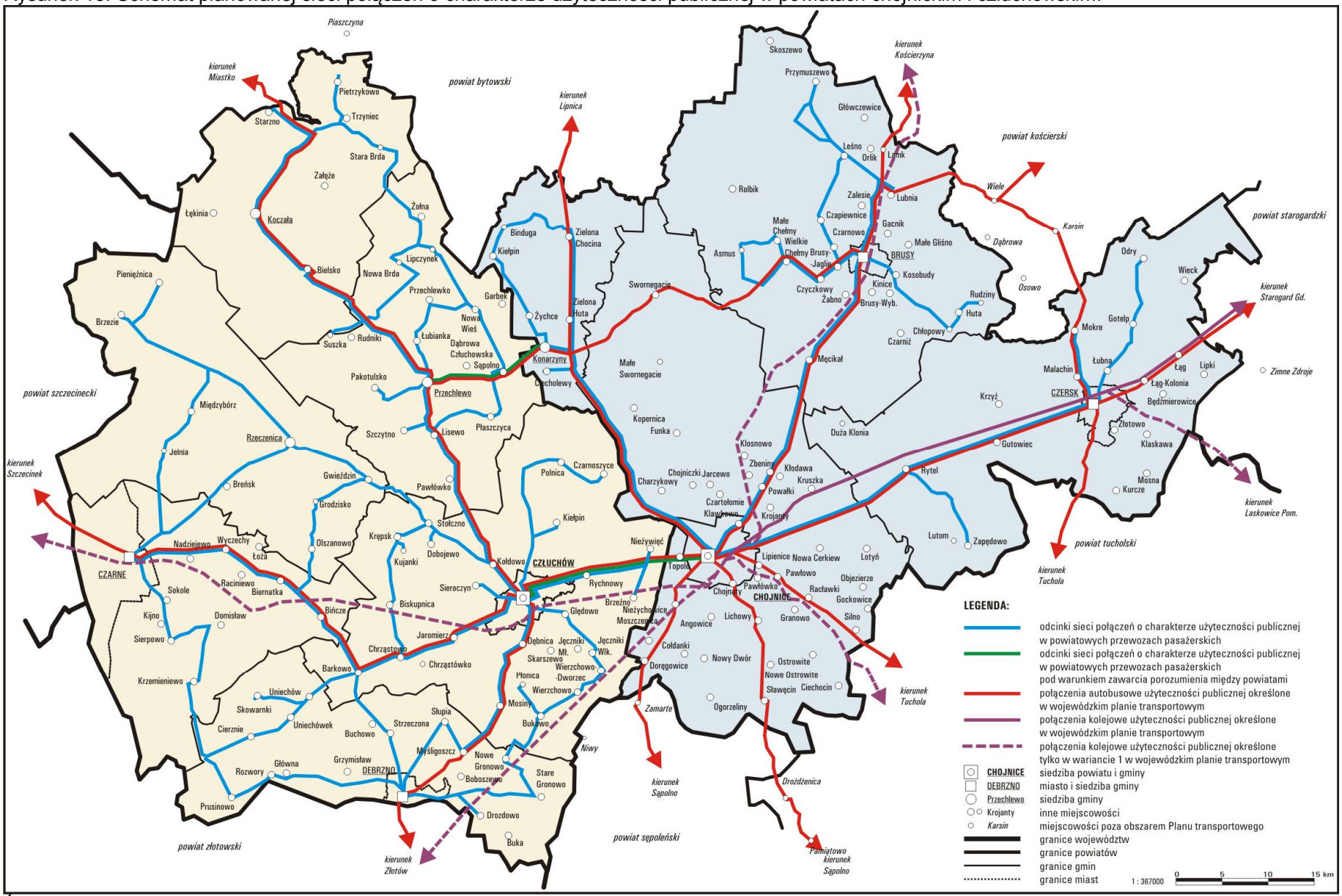
Plan transportowy może być poddawany aktualizacji[76], w zależności od uzasadnionych potrzeb. Takie potrzeby mogą wynikać z decyzji strategicznych władz powiatów, a także z wniosków i rekomendacji sporządzonych w wyniki ewaluacji Planu oraz z badań marketingowych. Aktualizacja Planu odbywa się wg takiej samej procedury jak jego przyjęcie.

14. Część graficzna Planu transportowego

Na rysunku 18 przedstawiono w formie graficznej schemat odcinków sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze chojnicko-człuchowskich. Na rysunku uwzględniono również połączenia o charakterze użyteczności publicznej (kolejowe i autobusowe) określone w Planie wojewódzkim.

[76] art. 11 ust. 2 Ustawy

Rysunek 18. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatach chojnickim i człuchowskim.



Źródło: opracowanie własne.

POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI
POWIAT CHOJNICKI
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt częściowo finansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Spis tabel

Tabela 1. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu chojnickiego. 13
Tabela 2. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu człuchowskiego. 13
Tabela 3. Prognoza demograficzna dla powiatu chojnickiego. 14
Tabela 4. Prognoza demograficzna dla powiatu człuchowskiego. 14
Tabela 5. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności. 15
Tabela 6. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników. 15
Tabela 7. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach. 17
Tabela 8. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie chojnickim. 18
Tabela 9. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie człuchowskim. 18
Tabela 10. Dane demograficzne charakteryzujące gminy na obszarze chojnicko-człuchowskim. 26
Tabela 11. Dane charakteryzujące gospodarkę poszczególnych gmin na obszarze chojnicko-człuchowskim. 27
Tabela 12. Charakterystyka linii kolejowych na obszarze chojnicko-człuchowskim. 29
Tabela 13. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich. 32
Tabela 14. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich. 33
Tabela 15. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich. 35
Tabela 16. Przewoźnicy i operatorzy wykonujący przewozy na obszarze chojnicko-człuchowskim. 39
Tabela 17. Liczba kursów na liniach komunikacyjnych w poszczególnych relacjach powiatowych. 41
Tabela 18. Liczba autobusów u poszczególnych przewoźników. 44
Tabela 19. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. 45
Tabela 20. Drogi krajowe na obszarze chojnicko-człuchowskim. 46
Tabela 21. Drogi wojewódzkie na obszarze chojnicko-człuchowskim. 47
Tabela 22. Drogi powiatowe na obszarze powiatu chojnickiego. 48
Tabela 23. Drogi powiatowe na obszarze powiatu człuchowskiego. 49
Tabela 24. Długość ścieżek rowerowych w gminach na obszarze chojnicko-człuchowskim. 52
Tabela 25. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie chojnickim. 79
Tabela 26. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie człuchowskim. 80
Tabela 27. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej łączące powiaty chojnicki i człuchowski. 81
Tabela 28. Wysokość dopłat do biletów ulgowych przekazanych poszczególnym przewoźnikom. 83
Tabela 29. Postulaty przewozowe w transporcie zbiorowym i ich znaczenie. 86
Tabela 30. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. 97
Tabela 31. Rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych. 100
Tabela 32. Średni czas podróży między powiatami. 100
Tabela 33. Liczba przesiadek w podróżach międzypowiatowych. 100
Tabela 34. Komfort podróży w przejazdach między powiatami. 101
Tabela 35. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków. 101
Tabela 36. System informacji dla pasażera w powiatach chojnickim i człuchowskim. 105

Spis rysunków

Rysunek 1. Funkcjonalne obszary miejskie w województwie pomorskim.....10
Rysunek 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.....25
Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiatach chojnickim i człuchowskim.....30
Rysunek 4. Schemat przebiegu linii autobusowych w powiatach chojnickim i człuchowskim. 38
Rysunek 5. Średnia wieku pojazdów u przewoźników na obszarze chojnicko-człuchowskim.....44
Rysunek 6. Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych planem wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania..67
Rysunek 7. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim. 70
Rysunek 8. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1.....72
Rysunek 9. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 2.....72
Rysunek 10. Prognoza liczby mieszkańców dla powiatów chojnickiego i człuchowskiego. 75
Rysunek 11. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 1. 77
Rysunek 12. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 2. 77
Rysunek 13. Izochrony dojazdu autobusem do Trójmiasta z poszczególnych gmin województwa pomorskiego. 87
Rysunek 14. Zmiany wskaźnika motoryzacji w województwie pomorskim w latach 2005-2012.....89
Rysunek 15. Przykład systemu informacji pasażerskiej. 99
Rysunek 16. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.....104
Rysunek 17. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie pomorskim.....107
Rysunek 18. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatach chojnickim i człuchowskim. 111

Opracowanie:

Silesia Transport sp. z o.o.

40-114 Katowice , ul. Ściegiennego 51a/1

e-mail: info@SilesiaTransport.eu

kierownik zespołu: inż. Jakub Jackiewicz

POMOC TECHNICZNA NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POWIAT CHOJNICKI

UNIA EUROPEJSKA EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt częściowo finansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013