

Załącznik do uchwały nr XV/92/2015
Rady Powiatu Czulchowskiego
z dnia 10 grudnia 2015 r.



Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Czulchowskiego

Zamawiający: Powiat Czulchowski
(umowa nr PD-35/10/15 z dnia 19 października 2015 r.)

ST SILESIA TRANSPORT

Katowice – Czulchów 2015

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 człuchowski	11
2.2. Demografia	12
2.3. Gospodarka	13
2.4. Edukacja	15
2.5. Kultura i turystyka	16
2.6. Ochrona przyrody	18
2.7. Gminy	19
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Planu	22
3.1. Transport kolejowy	22
3.2. Transport drogowy	24
3.2.1. Publiczny transport zbiorowy	24
3.2.2. Sieć drogową	33
4. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	38
4.1. Dokumenty strategiczne	38
4.1.1. Dokumenty krajowe	39
4.1.2. Dokumenty wojewódzkie	41
4.1.3. Dokumenty powiatowe i gminne	44
4.1.4. Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny	45
4.2. Plany transportowe wyższego szczebla	48
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	56
6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej	60
7. Finansowanie	64
8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	68
9. Organizacja rynku przewozów	73
10. Pożądany standard usług	78
11. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	84
12. Kierunki rozwoju	88
13. Monitoring i ewaluacja Planu	90
14. Część graficzna Planu transportowego	91
Spis tabel	93
Spis rysunków	94

1. Wstęp

1.1. Podstawa prawna

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

Zgodnie z Ustawą do sporządzenia Planu transportowego zobowiązany jest powiat liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców. Powiat Człuchowski liczy 57 tys. mieszkańców, jednak zgodnie z art. 9 ust. 2 Ustawy również może opracować Plan transportowy.

Powiat Człuchowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych przebiegających na jego obszarze². Zadania organizatora wykonuje Starosta Człuchowski³. Do zadań organizatora należy m.in. planowanie rozwoju transportu⁴.

Plan transportowy, po jego uchwaleniu przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego – Radę Powiatu Człuchowskiego stanowić będzie akt prawa miejscowego⁵.

W przygotowaniu Planu transportowego uwzględniono obowiązujące przepisy prawne, a także programy i dokumenty strategiczne obejmujące obszar województwa pomorskiego powiatu człuchowskiego oraz gmin leżących w tym powiecie. 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 powiatu człuchowskiego.

Cele szczegółowe Planu transportowego obejmują⁶:

- 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 zbiorowego⁷.

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 zgodny⁸ 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 oznaczają¹¹:

- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
 - sieci dróg publicznych albo
 - liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - akwenach morskich lub wodach śródlądowychwraz 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 służbami¹²;
- **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, zmierny do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadującychjeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

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

1.5. Ocena oddziaływania na środowisko

Działania przewidziane w ramach Planu nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ani na obszary Natura 2000. Nie przewiduje się bowiem budowy nowych ciągów komunikacyjnych. Realizacja postanowień Planu nie powoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, ani na obszary Natura 2000, gdyż opisane rozwiązania związane są z organizacją publicznego transportu zbiorowego. Plan wspiera działania dążące do zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. W związku z tym przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane¹³.

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 społecznym¹⁴. Ich celem było poinformowanie społeczności powiatu 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 9 do 30 listopada 2015 r.

Projekt Planu został ogłoszony w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Człuchowskiego. Na tablicy ogłoszeń zlokalizowanej w Starostwie Powiatowym 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 BIP zamieszczony został formularz, który należało przekazać w formie pisemnej na adres Starostwa Powiatowego w Człuchowie, pozostawić bezpośrednio w Starostwie lub przesłać drogą elektroniczną na adres e-mail: starostwo@czluchow.org.pl.

W wyznaczonym terminie wpłynął jeden wniosek złożony przez Burmistrza Człuchowa w imieniu Gminy Miejskiej Człuchów. Zgłoszono w nim dwie uwagi. Pierwsza dotyczyła informacji o przewoźniku wykonującym przewozy na linii komunikacji miejskiej w Człuchowie – wnioskodawca chciał, aby zastąpić określenie PKS stwierdzeniem o przewoźniku wyłonionym w trybie ustawy o zamówieniach publicznych. Tę propozycję zmiany uwzględniono częściowo – pozostawiono zapis dotyczący PKS, opis dotyczy bowiem sytuacji w 2014 roku (jest zamieszczona informacja o zmianie przewoźnika w 2015 roku), dopisano jednak stwierdzenie o trybie wyboru tego przewoźnika. Druga uwaga dotyczyła rozszerzenia opisu dotyczącego projektowanych węzłów przesiadkowych o stwierdzenie, że będą one obsługiwane, oprócz przewozów powiatowych, również przez innych przewoźników. Propozycja zmiany zapisu została uwzględniona.

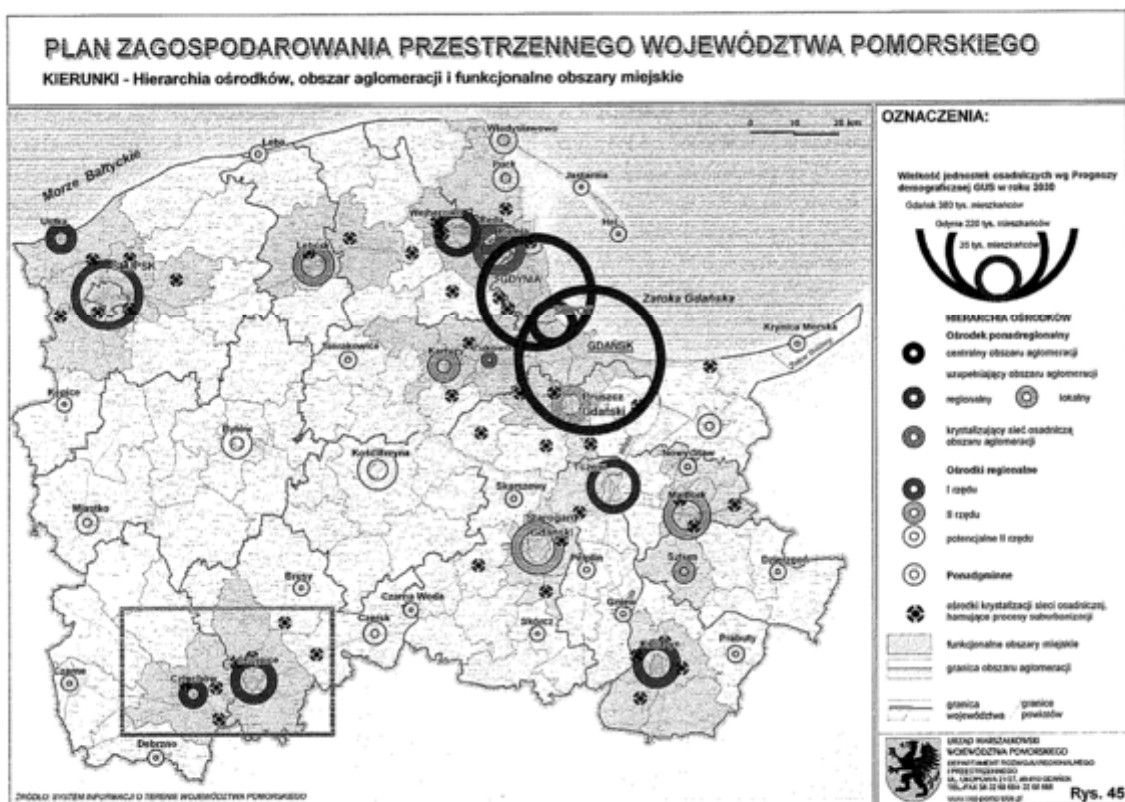
W trakcie konsultacji zgłoszona została ponadto, przez Starostwo Powiatowe w Człuchowie korekta zapisu dotyczącego projektowanego dworca autobusowego. Wprowadzono zmianę dotyczącą podmiotu realizującego inwestycję (nie powiat, lecz gmina miejska Człuchów) oraz uzupełniono opis o informację, że zakres planowanego przedsięwzięcia może zostać rozszerzony na podstawie umowy partnerskiej pomiędzy samorządami.

¹⁴ art. 10 Ustawy

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem transportowym

Powiat człuchowski jest częścią Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, który obejmuje również powiat chojnicki. Obszar ten 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 człuchowski

Powiat człuchowski (*kasz. człéchòwsczi kréz*) położony jest 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 wchodzi:

- gmina miejska Człuchów i gmina wiejska Człuchów,
- gminy miejsko-wiejskie Czarne i Debrzno,
- gminy wiejskie Koczała, Przechlewo i Rzeczenica.

Powiat zajmuje powierzchnię 1575 km² i liczy 57193 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 36,31 osoby/km². Położony jest na obszarze trzech mezoregionów¹⁵ – Równiny Charzykowskiej (część północna), Pojezierza Krajeńskiego (część południowa) i Doliny Gwdy (zachodni kraniec).

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

2.2. Demografia

Obszar powiatu człuchowskiego zamieszkuje 57 193 osoby (wg stanu na rok 2013). Podstawowe wielkości charakteryzujące demografię powiatu człuchowskiego przedstawione są w tabeli 1.

Tabela 1. 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
	z zagranicznych	os.	-31	-33	-37	-46	-100

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Prognoza demograficzna do roku 2025 wskazuje, że liczba ludności powiatu człuchowskiego będzie nieco maleć (o ok. 5%). W powiecie znacznie wzrośnie udział ludności w wieku poprodukcyjnym (osoby starsze) i jednocześnie spadnie udział osób w wieku produkcyjnym. Dane przedstawiające prognozę demograficzną zestawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Prognoza demograficzna dla powiatu 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.

2.3. Gospodarka

Wg stanu na rok 2012 zarejestrowanych w powiecie człuchowskim było 5039 podmiotów gospodarczych. W tej liczbie znajduje się 3700 osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Udział poszczególnych rodzajów działalności oraz wielkość podmiotów gospodarczych zestawiono w tabelach 3 i 4.

Tabela 3. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności.

rodzaj działalności wg PKD	powiat człuchowski
rolnictwo	321
przemysł i budownictwo	1109
handel, usługi i pozostałe	3609
ogółem	5039

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 4. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników.

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

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Wśród największych przedsiębiorstw w powiecie człuchowskim można wymienić¹⁶:

- 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 Głędowie,
- Remprodex Sp. z o.o. w Człuchowie,

¹⁶ http://www.pomorskie.eu/pl/pomorze_znane_i_nieznane/o_regionie/podzial_administracyjny_województwa_pomorskiego/powiat_człuchowski [dostęp: 24.11.2014]

- Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego „Poltarex” Sp. z o.o.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie wynosiło w powiecie człuchowskim w 2013 roku 3055,87 zł. Dla całego województwa pomorskiego średnia wyniosła 3696,89 zł.

Stopa bezrobocia w powiecie człuchowskim wyniosła 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 5.

Tabela 5. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach.

gmina	liczba osób bezrobotnych		
	ogółem	mężczyzn	kobiet
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.

2.4. Edukacja

W systemie oświaty powiatu człuchowskiego znajduje się 91 jednostek. Liczbę placówek edukacyjnych poszczególnych rodzajów wraz liczbą uczniów na koniec roku 2013 zestawiono w tabeli 6.

Tabela 6. 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 omawianym powiecie zlokalizowany jest również wydział jednej szkoły wyższej. To Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Janusza Korczaka w Warszawie, której Wydział Zamiejscowy znajduje się w Człuchowie.

2.5. Kultura i turystyka

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 rezerваты 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 linię brzegową, liczne zatoki i wyspy oraz dogodne miejsca do kąpiel 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 glazy 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 konfesjonalem 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 wodne¹⁷:

- 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, Małotańskie, Dybrzk, dalej przez Tucholski Park Krajobrazowy do Zalewu Koronowskiego i Bydgoszczy;

¹⁷ <http://wrotaborow.pl/baza-turystyczna/szlaki-wodne/> [dostęp: 24.11.2014]

- Zbrzyca (o długości 45 km): rozpoczyna się na Jeziorze Samowiczym Wielkim, prowadzi przez jeziora Dywan, Somińskie, Kruszyńskie, Parzyn, Michałowo, Laska, Księżę, Parszczenica i łączy się z Brdą w Jeziorze Witoczno

oraz szlaki wodne lokalne jednodniowe:

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

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

2.6. Ochrona przyrody

W powiecie człuchowskim nie znajdują się parki narodowe, ani krajobrazowe. Zlokalizowane są tu za to obszary „Natura 2000”: 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.

Ponadto zlokalizowane są inne obszary chronione:

- „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);
- „Źródłiskowy 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).

2.7. Gminy

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

Rysunek 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.



Źródło: <http://pl.wikimedia.org/>.

Tabela 7. Dane demograficzne charakteryzujące gminy w powiecie człuchowskim.

gmina	wielkość	powierzchnia [km ²]	ludność			udział ludności w wieku:			liczba		przyrost naturalny		saldo migracji	
			ogółem	miasto	wieś	przed- produkcyjnym	produkcyjnym	po- produkcyjnym	urozeń	zgonów	wewnętrznych	zagranicznych		
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	
Koczala		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	
Rzeczyca		275	3712	0	3712	19,6%	66,2%	14,3%	51	26	2,0	-7	-16	

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 8. Dane charakteryzujące gospodarkę poszczególnych gmin w powiecie człuchowskim.

gmina	wielkość	liczba bezrobotnych		liczba podmiotów gospodarczych (wg branży)				liczba podmiotów gospodarczych (wg liczby pracowników)			
		ogółem	rolnictwo	przemysł i budownictwo	handel, usługi i pozostałe	od 0 do 9	od 10 do 49	od 50 do 249	od 250 do 999	powyżej 1000	
m. Człuchów		951	34	437	1747	2114	77	24	3	0	
Czarne		882	44	122	450	584	26	4	2	0	
Człuchów		1013	69	179	437	655	26	4	0	0	
Debrzno		981	39	148	452	616	17	6	0	0	
Koczała		333	56	68	137	257	3	1	0	0	
Przechlewo		440	41	93	268	378	18	4	2	0	
Rzeczonica		327	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 powiatu człuchowskiego przebiegają 3 linie kolejowe. Wszystkie są niezelektryfikowane, na dwóch z nich prowadzony jest ruch pasażerski. Znajdują się na nich następujące stacje i przystanki osobowe na terenie powiatu:

- nr 203 (Tczew – Kostrzyn): Wierzchowo Człuchowskie, Bukowo Człuchowskie,
- nr 210 (Chojnice – Runowo Pomorskie): Brzeźno Człuchowskie, Człuchów, Biskupnica, Bińcze, Domisław, Czarne,
- nr 413 (Człuchów – Przechlewo): nie jest prowadzony ruch pasażerski.

Linia nr 210 jest znaczenia państwowego. Linie nr 203 i 210 mają kategorię linii pierwszorzędnych, a linia nr 413 jest znaczenia miejscowego. Przebieg linii przedstawiono na rysunku 3.

W kolejowym rozkładzie jazdy obowiązującym od 18 października 2015 r. na linii nr 203 kursują pociągi relacji Chojnice – Piła Główna (6,5 pary), a na linii nr 210 kursują pociągi w relacji Chojnice – Szczecinek (3 pary).

Przewozy wykonywane są przez jednego przewoźnika kolejowego: Przewozy Regionalne 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):

- zadanie nr 2: Chojnice – Człuchów – Czarne – Szczecinek (12,03 zł),
- zadanie nr 3: Chojnice – Wierzchowo – Złotów – Piła Główna (19,43 zł).

Najbliższym większym węzłem kolejowym są Chojnice. Stacje i przystanki kolejowe znajdują się na terenie miasta i gminy Człuchów oraz gminy Czarne. Gminy Rzeczenica, Koczała i Przechlewo nie mają bezpośredniego dostępu do kolei. Przez teren gminy Debrno przebiega linia kolejowa, jednak nie ma tam punktów odprawy pasażerów.

Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiecie człuchowskim.



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

3.2. Transport drogowy

3.2.1. Publiczny transport zbiorowy

Na obszarze powiatu 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 nich przewozy szkolne oraz pracownicze. Z uwagi na to, że nie są publicznie dostępne dla wszystkich pasażerów nie wchodzi w zakres analizy w niniejszym Planie.

3.2.1.1. Gminne przewozy pasażerskie

W 2014 roku funkcjonowały 4 linie komunikacyjne w ramach gminnych przewozów pasażerskich, z czego jedna linia stanowi komunikację miejską. Ich podstawowe parametry zebrano w tabeli 10.

Komunikacja miejska realizowana jest na terenie miasta Człuchów. W Człuchowie jedyną linię obsługiwało Przedsiębiorstwo PKS Człuchów sp. z o.o. Od 1 listopada 2015 r. linię obsługuje przewoźnik „M. Łubniewski” Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób Ewa Łubniewska z siedzibą w Kołdowie w gminie Człuchów. Przewoźnik wybierany jest w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

Pozostałe linie gminne stanowią ogólnodostępne przewozy szkolne realizowane w granicach gminy: 2 linie w gminie Czarne i 1 linia w gminie Przechlewo.

Tabela 9. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich w 2014 roku.

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
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
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

W 2014 roku funkcjonowało 13 linii komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, na które zezwolenia wydał Starosta Człuchowski. Zestawione zostały w tabeli 11. Są to linie, których trasa przekracza obszar gminy, ale nie przekracza granic powiatu.

Tabela 10. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich w 2014 roku.

przewoźnik	nr linii	trasa	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
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
PKS Człuchów	66058	Człuchów – Pawłówko – Przechlewo – Sapolno – 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 – Sapolno – Przechlewo – Pawłówko – Człuchów – Polnica – Człuchów	11	0	0

Źródło: zezwolenia wydane przez Starostę Człuchowskiego.

PKS Człuchów zaprzestał realizacji przewozów od września 2015 r. W zamian zostały uruchomione linie obsługiwane przez Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie, które przedstawiono w tabeli 11.

Tabela 11. Linie komunikacyjne w powiecie człuchowskim uruchomione od września 2015 r.

nr linii	trasa	liczba kursów		
		dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
220301	Człuchów – Kołdowo – Nowosiółki – Dobojewo – Stołczno – Krępsk – Kujanki – Krępsk – Stołczno – Gwieździn – Rzeczenica – Sporysz – Międzybórz – Sporysz – Pieniężnica – Brzezie	8	0	0
220302	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Przechlewo – Rudniki – Bryle – Bielsko – Potoki – Koczała	4	0	0
220303	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Szczytno – Przechlewo – Dąbrowa Czł. – Zdrójki – Sapolno – Garbek – Nowa Wieś – Przechlewo – Łubianka – Przechlewo	8	0	0
220304	Człuchów – Sieroczyn – Jaromierz – Chrzastowo – Barkowo – Kamień – Buchowo – Strieczona – Kostrzyca – Debrzno – Miłachowo – Gniewno – Rozdoły – Główna – Rozwory – Prusinowo – Buszkowo – Cierznie	6	0	0
220308	Człuchów – Kołdowo – Nowosiółki – Dobojewo – Stołczno – Krępsk – Biskupnica – Krępsk – Stołczno – Gwieździn – Rzeczenica – Breńsk – Gockowo – Zalesie – Gockowo – Breńsk – Wronkowo – Czarne	4	0	0
66021	Człuchów – Dębica – Przytok – Mosiny – Myśligoszcz – Słupia – Bolesławowo – Debrzno	10	0	0
66024	Człuchów – Głędowo – Jęczniki – Wierzchowo Czł. – Bukowo – Płonica – Bukowo – Stare Gronowo – Nowe Gronowo – Poręba – Drozdowo – Debrzno	8	0	0
66028	Czarne – Grabowiec – Nadziejewo – Wyczechy – Łoża – Wyczechy – Domisław Dolny – Wyczechy – Raciniewo – Biernatka – Bińcze – Barkowo – Kamień – Buchowo – Strieczona – Słupia – Myśligoszcz 0 Smug – Debrzno	4	0	0
66034	Czarne – Sokole – Kijno – Sierpowo – Domisław – Malinowo – Krzemieniewo	6	0	0
220307	Czarne – Przeręba – Międzybórz – Sporysz – Brzezie – Pieniężnica	4	0	0

Źródło: Starostwo Powiatowe w Człuchowie.

3.2.1.3. Wojewódzkie przewozy pasażerskie

Najwięcej linii, biorąc pod uwagę wydane zezwolenia, stanowiły w 2014 roku wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie:

- 19 linii jest międzywojewódzkich (z czego na 8 linii zezwolenia wydali marszałkowie innych województw: zachodniopomorskiego i kujawsko-pomorskiego),
- 11 linii zawiera się w granicach województwa pomorskiego (z czego 3 linie kursują tylko na terenie powiatów chojnickiego i człuchowskiego).

Zestawienie tych linii i ich podstawowych parametrów znajduje się w tabeli 12.

Tabela 12. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2014 roku.

przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem człuchowskim)</i>	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
Marszałek Województwa Pomorskiego					
PKS Człuchów	22053	<i>Gdańsk – Kościerzyna – Dziemiany – Brusy – Chojnice – Człuchów (przyspieszona)</i>	2	0	2
PKS Człuchów	22114	<i>Debrzno – Lipka – Osowo – Buczek – Czyżkowo – Lipka</i>	1	0	0
PKS Człuchów	22116	<i>Człuchów – Słupia – Debrzno – Lipka – Białobłocie – Lipka – Batorówko – Lipka</i>	1	0	0
PKS Człuchów	22117	<i>Człuchów – Słupia – Debrzno – Lipka – Batorówko – Lipka – Czyżkowo – Lipka</i>	1	0	0
PKS Człuchów	22118	<i>Debrzno – Lipka – Potulice – Lipka – Czyżkowo – Lipka – Białobłocie – Lipka</i>	1	0	0
PKS Człuchów	22119	<i>Lipka – Buczek – Lipka – Debrzno</i>	1	0	0
PKS Człuchów	22120	<i>Lipka – Białobłocie – Lipka – Smolnica – Lipka – Osowo – Lipka – Debrzno</i>	1	0	0
PKS Człuchów	22138	<i>Człuchów – Debrzno – Lipka – Złotów</i>	2	0	0
PKS Człuchów	22140	<i>Bydgoszcz – Więcbork – Sępólno – Człuchów (przyspieszona)</i>	0	0	2
PKS Człuchów	22141	<i>Debrzno – Lipka – Łąkie – Złotów</i>	2	0	0
PKS Człuchów	22143	<i>Koszalin – Człuchów</i>	2	0	0

przewoźnik	nr linii	trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem człuchowskim)</i>	liczba kursów		
			dni powszednie szkolne	soboty	niedziele i święta
PKS Człuchów	22544	Człuchów – Chojnice	8	0	0
PKS Człuchów	22621	Człuchów – Chojnice – Konarzyny – Sępólno – 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
Autocentrum	22136	Debrzno – Złotów	8	1	1
Autocentrum	22535	Człuchów – Chojnice	18	0	0
Chmiel	22205	Człuchów – Chojnice – Ryteł – Czersk – Starogard Gd. – Gdańsk Lotnisko (przyspieszona)	10	10	10
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego					
PKS Bydgoszcz	21096	Bydgoszcz – Więcbork – Sępólno – Chojnice – Człuchów	0	0	1
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.

3.2.1.4. Przewoźnicy i operatorzy

Na obszarze Planu przewozy wykonywało w 2014 roku 7 przewoźników. Zostali oni opisani w tabeli 13.

Tabela 13. Przewoźnicy wykonujący przewozy w powiecie człuchowskim w 2014 roku.

nazwa przewoźnika lub operatora	siedziba i adres	własność (główny udziałowiec)	liczba linii
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
Biuro Turystyczne „Monika” Alina Cześzak	78-400 Szczecinek, ul. Budowlanych 1e/7	prywatna (działalność gosp.)	1
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 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 Szczecinku sp. z o.o.	78-400 Szczecinek, ul. Cieślaka 6a	samorządowa (powiat szczecinecki – 100%)	5

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

1 sierpnia 2015 r. utworzony został Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie¹⁸. Jest to samorządowy zakład budżetowy – jednostka Powiatu Człuchowskiego. Jego przedmiotem działalności jest wykonywanie zadań publicznych Powiatu Człuchowskiego w zakresie publicznego transportu zbiorowego i związane z tym utrzymanie i eksploatacja taboru samochodowego znajdującego się w posiadaniu Powiatu Człuchowskiego, a także świadczenie usług transportowych oraz innych usług związanych z obsługą zadań transportowych. Zakład realizuje także zadania w zakresie zapewnienia dowozu i opieki uczniom z terenu powiatu człuchowskiego oraz inne zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego przyjęte do realizacji przez Powiat Człuchowski.

¹⁸ uchwała nr XI/58/2015 Rady Powiatu Człuchowskiego z dnia 31 lipca 2015 r. w sprawie utworzenia samorządowego zakładu budżetowego pod nazwą „Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie”

3.2.1.5. Tabor autobusowy

Na liniach komunikacyjnych w człuchowskim obsługiwanych przez Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie eksploatowanych jest obecnie 14 autobusów, których wykaz przedstawiono w tabeli 14. Są to pojazdy zróżnicowane – od minibusów, po autobusy o dużej pojemności. Przeciętny autobus ma 10 lat oraz 57 miejsc. Autobusy można podzielić na trzy grupy pojemności: minibusy (od 13 do 30 miejsc) – tych pojazdów jest 6, autobusy o dużej pojemności (od 80 do 89 miejsc) – jest ich 7 oraz jeden autobus o średniej pojemności (55 miejsc).

Żaden z posiadanych pojazdów nie jest niskopodłogowy, jedynie jeden minibus jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

Tabela 14. Wykaz taboru eksploatowanego przez Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie.

marka i typ	nr rej.	rok prod.	liczba miejsc	
			siedzących	stojących
Autosan A0909L	GCZ 11TT	2012	40	15
Iveco Daily C50	GCZ 01KG	2008	20	3
Iveco Thesi	GCZ 33VF	2013	29	0
Iveco Thesi 65C	GCZ 20EN	2006	29	1
Iveco Turbo Daily	GCZ 81RA	2000	20	0
MAN A01	WR 7383S	1999	54	26
MAN A01	WR 8575T	1999	55	30
MAN A01	GCZ EL15	2001	50	39
MAN A01	GCZ EL16	2001	50	39
MAN A01	GCZ EL17	2001	50	39
MAN A01	GCZ EL18	2001	50	39
MAN A01	WR 7825T	2001	50	37
Mercedes-Benz Sprinter	GCZ 11VA	2013	13	0
Mercedes-Benz Sprinter	GCZ AL62	2014	20	0

Źródło: Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie i Centralna Ewidencja Pojazdów.

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 15.

Tabela 15. 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 powiatu człuchowskiego przebiegają dwie drogi krajowe, których przebieg przedstawiono w tabeli 16. Łączna ich długość wynosi 91 km.

Tabela 16. Drogi krajowe w powiecie 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 ruchu¹⁹:

- 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 wojewódzkich²⁰, których przebieg trasy i długości odcinków będących w zarządzie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Chojnicach na terenie powiatu człuchowskiego przedstawiono w tabeli 17.

¹⁹ <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/303/natezenia-ruchu> [dostęp: 24.11.2014 r.]

²⁰ http://zdw-gdansk.pl/PL/184/Opis_sieci_drog/ [dostęp: 24.11.2014 r.]

Tabela 17. Drogi wojewódzkie w powiecie 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

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku.

3.2.2.3. Drogi powiatowe

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 18.

Tabela 18. Drogi powiatowe na obszarze powiatu człuchowskiego.

nr drogi	przebieg
1740G	(Miastko) – Lipczynek – Nowa Wieś
1742G	(Miłocice) – Łękinia – DP 2503G
1743G	(Piaszczyzna) – 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
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 – Płaszczycza – Sąpolno

nr drogi	przebieg
2517G	Sąpolno – (Ciecholewy)
2518G	Sąpolno – Czosnowo – Polnica
2519G	DW 212 – Stara Rogoźnica – Polnica
2520G	DP 2521G – Murzynowo – DP 2505G
2521G	Człuchów (ul. Sienkiewicza) – Kielpinek – Polnica – DW 212
2522G	DP 2521G – Kielpin
2523G	Krzyżanki – Rychnowy – Brzeźno
2524G	DW 212 – Nieżywieć – 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	Rzeczénica – Grodzisko
2532G	Gwóździn – Grodzisko – Olszanowo – DW 201
2533G	Wyczechy – Łoża
2534G	Stółczno – Krępsk – Chrzóstowo
2535G	Biskupnica – Gębarzewo
2536G	DK 25 – Dobjewo
2537G	Kołodowo – Skórzewo
2538G	Człuchów (ul. Traugutta) – Sieroczyn
2539G	Czarne (ul. Leśna) – Sierpowo – Buszkowo
2540G	Sokole – Domisław
2541G	Sierpowo – Domisław
2542G	Uniechów – Skowamki
2543G	DP 2546 – Kamień
2544G	Strieczona – 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	Dębica – Skarszewo
2554G	Przytok – Bukowo

nr drogi	przebieg
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 w powiecie człuchowskim 129,6 km.

3.2.2.5. Drogi rowerowe

W 2013 roku długość dróg rowerowych na obszarze objętym Planem wynosiła 27,3 km. Długości dróg w poszczególnych gminach i w podziale na zarządców przedstawiono w tabeli 19.

Tabela 19. Długość ścieżek rowerowych w gminach powiatu człuchowskiego.

Gmina	Łączna długość ścieżek	Długość ścieżek pod zarządem			Długość ścieżek na 10 tys. lud.
		gminy	powiatu	województwa	
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
Rzeczennica	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.

W powiecie człuchowskim znajdują się także rowerowe trasy turystyczne:²¹

- „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 – Sapolno Człuchowskie – Przechlewo (35,3 km);
- „Chrobotkowa”: Przechlewo – Imielno – Płaszczycza – Polnica – Człuchów (20,3 km);
- „Szafirowy Szlak”: Koczała – Dymin – Dźwierzno – Starzno – Ostrówek – Koczała (około 20 km);
- „Bobrowa”: Koczała ul. Akacyjowa – Działek – Niedźwiady – granica gmin Koczała i Przechlewo (ok. 8,4 km).

3.2.2.6. Płatne parkowanie

W powiecie człuchowskim nie ma stref płatnego parkowania.

²¹ <http://wrotaborow.pl/baza-turystyczna/sciezki-i-szlaki-rowerowe/> [dostęp: 24.11.2014 r.]

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”²². Konieczne jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu do roku 2050 o co najmniej 60% w porównaniu z rokiem 1990 (do 2030 roku należy ograniczyć emisję o ok. 20% w porównaniu z rokiem 2008). Infrastruktura, która kształtuje mobilność powinna być planowana w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. Stwierdza się, że koszty zatorów komunikacyjnych wzrosną o 50% do roku 2050, jeżeli nie zmieni się sposób rozwoju systemu transportowego. Tym samym zwiększy się różnica w dostępności między obszarami centralnymi i odległymi, a także rosnać będą koszty społeczne wypadków, zanieczyszczeń i hałasu. Transport miejski odpowiada za 1/4 emisji CO₂ w miastach.

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

²² 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”²³ definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: „Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów”, „Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych” i „Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich” (w ramach celu 1.2. „Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi”). W ramach celu 2.2. „Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe” wskazano cel „Usługi komunikacyjne”. Ponadto określono cel 2.5. „Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności”.

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

Zwiększanie dostępności i jakości usług komunikacyjnych ma być osiągnięte przy pomocy transportu zbiorowego przez poprawę jakości infrastruktury oraz taboru, zwiększanie zasięgu, optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. Ma to w efekcie zwiększyć wahadłową mobilność 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.

²³ dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.

W „**Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju**”²⁴ 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 kongestii²⁵. 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)**”²⁶. 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.

²⁴ uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

²⁵ 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

²⁶ 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”²⁷. 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;

²⁷ 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). 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 pobliskie Chojnice).

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”²⁸ 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”²⁹ jest strategią szczegółową odnoszącą się do obszaru transportu. Wyznaczono w niej cele cząstkowe służące do realizacji celu strategicznego jakim jest stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu:

²⁸ uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

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

- 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.

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**”³⁰. 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 w powiecie 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.

„**Partnerska strategia rozwoju powiatu człuchowskiego 2006-2020**”³¹ określa jako jeden z celów rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej wzmocnieniu 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.

³⁰ uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.

³¹ uchwała nr XLII/249/2006 Rady Powiatu Człuchowskiego z dnia 29 czerwca 2006 r.

W „Strategii Rozwoju Gminy Przechlewo na lata 2006-2020”³² 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.

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 rozwojową dla sprawnie

³² uchwała nr 280/XLVI/2006 Rady Gminy Przechlewo z dnia 25 września 2006 r.

funkcjonującego systemu zbiorowego transportu publicznego. Brak jest ciała koordynującego co utrudnia budowę wspólnego systemu transportu publicznego, przez co komunikacja zbiorowa, zwłaszcza na obszarach wiejskich, nie jest konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego.

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

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

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

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

- Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Ch-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”³³ (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. Określono jedynie, że linie:

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

mają stanowić uzupełniające linie kolejowe tworzące sieć skomunikowań. Przedstawione zostało to na rysunku 4.

³³ 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 4. 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”³⁴ (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 Debrzno i Czarne.

³⁴ 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 funkcjonowanie 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. Linie Chojnice – Człuchów – Czarny – (Szczecinek) i Chojnice – Bukowo Człuchowskie – (Piła) uzyskały klasę C, tzn. że są akceptowane wstępnie, ale wymagają dalszych analiz. Zostały zakwalifikowane do linii dowozowych. Wariant 1 Planu wojewódzkiego obejmuje wszystkie linie klasy A, B, C i traktowany jest jako wariant docelowy do którego należy zmierzać. Wariant 2 obejmuje tylko linie akceptowalne klasy A i B i jest to wariant bazowy.

Na obszarze powiatu człuchowskiego określono lokalizację kilku węzłów integracyjnych (przedstawiona na rysunku 5):

- węzły klasy L (lokalne) w Człuchowie i Czarnym,
- przystanek zintegrowany (PZ) w Czarnym.

Węzeł lokalny obejmuje swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy umożliwiając integrację transportu kolejowego z autobusowym i indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z indywidualnym. Powinny się w nim 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 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 Czarnym funkcjonuje przystanek autobusowy przy samym dworcu kolejowym,

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.

Miasto Człuchów zaplanowało inwestycję polegającą na utworzeniu transportowego węzła integracyjnego wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego w Człuchowie i aplikuje o dofinansowanie tej inwestycji w ramach działania 9.1.2 „Transport miejski” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Inwestycja realizowana ma być w ramach projektu „Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

Przedmiotem projektu będzie utworzenie integracyjnego węzła komunikacyjnego przy dworcu kolejowym w Człuchowie oraz zsynchronizowanie rozkładów jazdy autobusów i pociągów. Szczegółowy zakres projektu obejmuje:

- przebudowę budynku dworca kolejowego i remont pomieszczeń z przystosowaniem na poczekalnię, przechowalnię bagażu, kasę, sanitariaty i przystosowanie obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- utworzenie placu manewrowego i pętli dla autobusów,
- budowa niezbędnych miejsc postojowych dla co najmniej trzech autobusów, taksówek i rowerów (w tym systemu „rower miejski”)
- wykonanie dojazdów i dojeżdż (ścieżek pieszo-rowerowych), parkingów i niezbędnej infrastruktury technicznej,
- wyposażenie obiektu w elektroniczne tablice informacyjne o ruchu autobusowym i kolejowym.

Zakłada się, że realizacja inwestycji kosztować będzie ok. 12 mln zł, w tym:

- remont i przebudowa budynku dworca kolejowego: 4 mln zł,
- przebudowa układu drogowego wraz z budową infrastruktury: 4 mln zł,

- budowa ścieżek pieszo-rowerowych prowadzących do węzła (długość 3,8 km): 4 mln zł.

Oprócz powyższego, dla zabezpieczenia prawidłowego funkcjonowania komunikacji autobusowej w powiecie człuchowskim planuje się realizację dworca autobusowego przy ul. Szkolnej w Człuchowie. Lokalizacja ta zapewni dostępność do centrum miasta oraz obiektów usługowo-handlowych i instytucji publicznych.

Budowa dworca, planowana przez gminę miejską Człuchów, obejmuje:

- 3 perony przystankowe zabezpieczone barierkami wraz z wiatą,
- 12 miejsc postojowych dla autobusów,
- zatoka przystankowa dla wysiadających,
- ponad 20 miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- miejsca postojowe dla taksówek,
- budynek poczekalni dla pasażerów oraz pomieszczenia dla kierowców autobusów wraz z zapleczem socjalnym, pomieszczeniem dyspozytora oraz kasy,
- miejsce postojowe dla rowerów oraz ich wypożyczalnia,
- budowę lub przebudowę infrastruktury sieciowej (wodociągi, kanalizacja sanitarna i deszczowa, ciepłociągi, sieci teletechniczne i elektroenergetyczne wraz z oświetleniem terenu)
- ogrodzenie terenu i zagospodarowanie zieleni.

Zakres planowanego przedsięwzięcia może zostać rozszerzony na podstawie umowy partnerskiej między samorządami. Nowy obiekt przejmie funkcję dotychczasowego dworca autobusowego, który funkcjonował na terenie bazy przewoźnika PKS Człuchów.

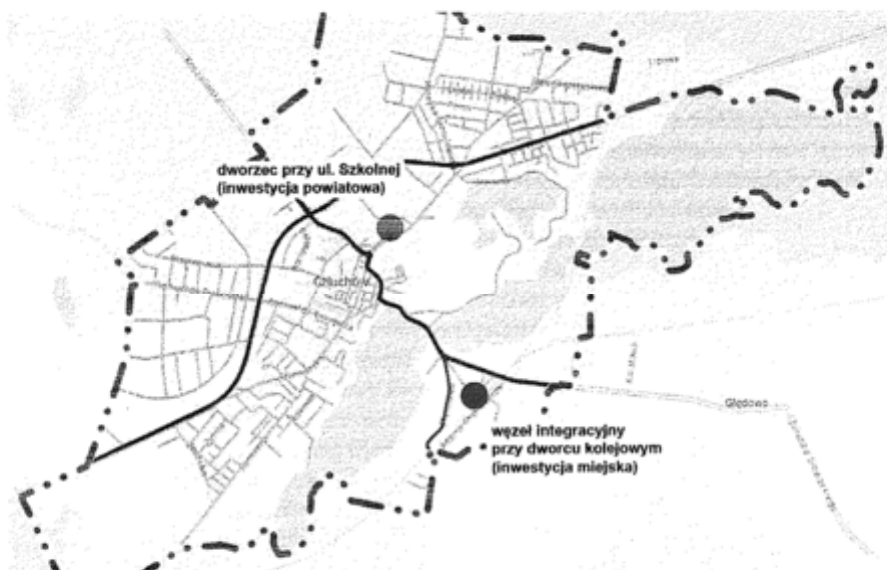
Ww. węzły, po ich wybudowaniu, będą obsługiwane przez autobusy realizujące powiatowe przewozy pasażerskie określone w niniejszym Planie, a także przez innych przewoźników. Ich funkcje będą się wzajemnie uzupełniać. Ich lokalizacją na terenie miasta przedstawiono na rysunku 6.

Rysunek 5. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.



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

Rysunek 6. Lokalizacja planowanych dworców i węzłów integracyjnych w Człuchowie.



Źródło: opracowanie własne (podkład: <http://mczluchow.e-mapa.net/>).

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

- Bytów – Miastko – Koczała (uzupełniająca),
- Człuchów – Miastko (dojazdowa),
- Czarne/Człuchów – Wiele – Czersk (uzupełniająca),
- Człuchów – Debrzno – (Złotów/Piła) (uzupełniająca),

oraz linie uzupełniające oznaczone jako interwencyjne linie autobusowe:

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

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

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

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



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

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

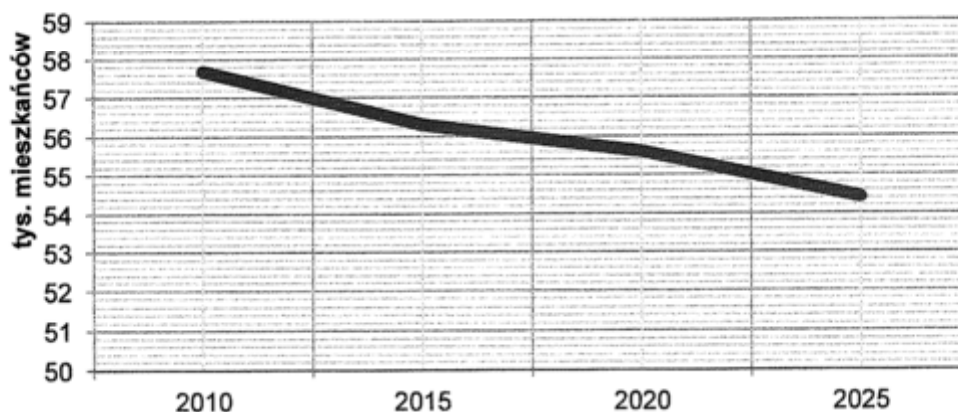


Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

W poprzednich rozdziałach omówiono czynniki wpływające na potrzeby przewozowe takie jak demografia, sytuacja społeczno-gospodarcza, edukacja, kultura i turystyka oraz istniejąca infrastruktura transportowa i oferta przewozowa transportu zbiorowego. Na rysunku 9 przedstawiono prognozę demograficzną dla powiatu. Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu czulchowskiego, a także osób przyjezdnych (w tym turystów) realizowane są obecnie tylko w 21% transportem publicznym, a aż w 79% transportem indywidualnym³⁵. Głównym celem podróży wewnątrzpowiatowych jest stolica powiatu, czyli miasto Czulchów. 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.

Rysunek 9. Prognoza liczby mieszkańców dla powiatu czulchowskiego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Wśród ważniejszych obiektów stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym w powiecie czulchowskim należy wymienić:

administracja publiczna:

- Starostwo Powiatowe w Czulchowie, ul. Wojska Polskiego 1,
- Powiatowy Urząd Pracy w Czulchowie, ul. Jerzego z Dąbrowy 1a,
- Zakład Wdrożeń i Usług Technicznych w Czarnem, ul. Leśna 2a,
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Czulchowie, ul. Szczecińska 20,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Czulchowie, ul. Wojska Polskiego 5,

³⁵ badania przeprowadzone na potrzeby strategii Ch-CzMOF

- Dom Pomocy Społecznej w Czarnem, ul. Zamkowa 19,
- Komenda Powiatowa Policji w Człuchowie, ul. Kasztanowa 17,
- Prokuratura Rejonowa w Człuchowie, ul. Szczecińska 1,
- Sąd Rejonowy w Człuchowie, ul. Szczecińska 1,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Człuchowie, ul. Batorego 10,

placówki edukacyjno-wychowawcze:

- 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,
- Centrum Kształcenia Ustawicznego w Człuchowie, ul. Szczecińska 8,
- Zakład Aktywności Zawodowej w Czarnem, ul. Zamkowa 17,
- 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,
- Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Janusza Korczaka w Warszawie Wydział Zamiejscowy w Człuchowie, Osiedle Witosa 20,

instytucje kultury i sportu:

- Powiatowy Ośrodek Edukacji, Kultury, Sportu i Turystyki w Człuchowie, Osiedle Wazów 1,

placówki ochrony zdrowia:

- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Człuchowie, ul. Szczecińska 16,
- Powiatowe Centrum Rehabilitacji i Terapii Zajęciowej w Czarnem, ul. Zamkowa 19.

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

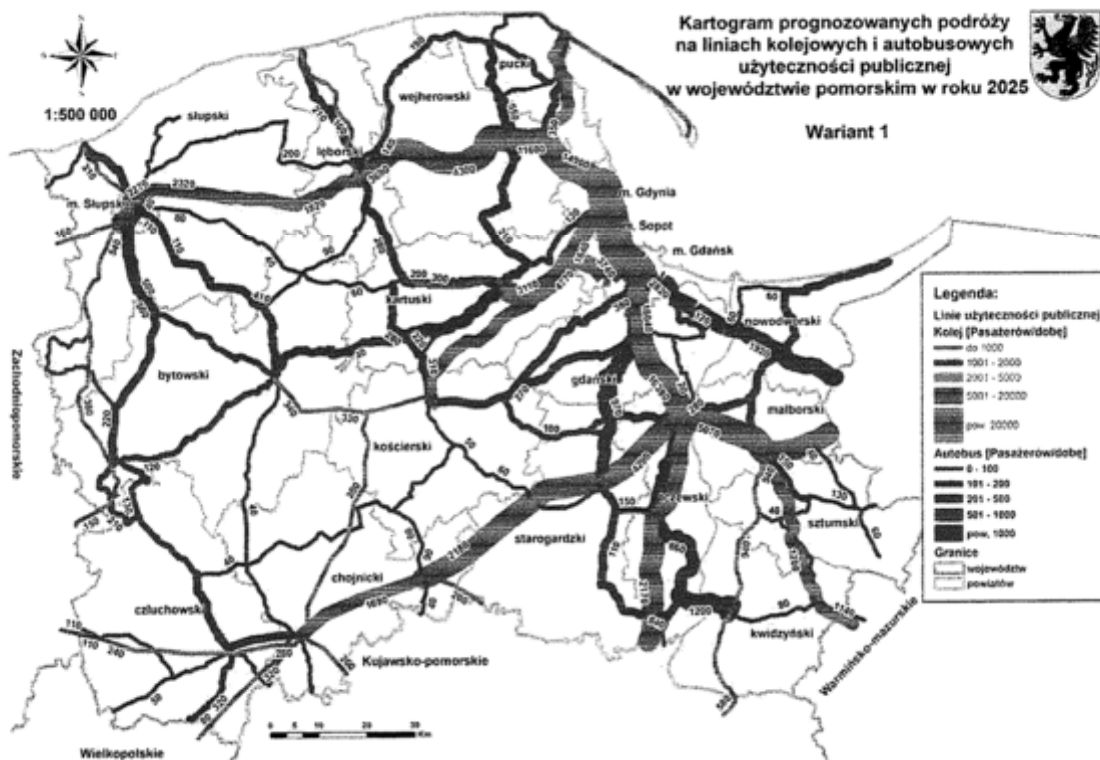
W planie wojewódzkim ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Założono trzy scenariusze – pesymistyczny, umiarkowany (realistyczny) i optymistyczny. Przyjęto jednocześnie trzy warianty modelowania – wariant stagnacji (braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej), który służy jako bazowy do porównań oraz 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 10 i 11.

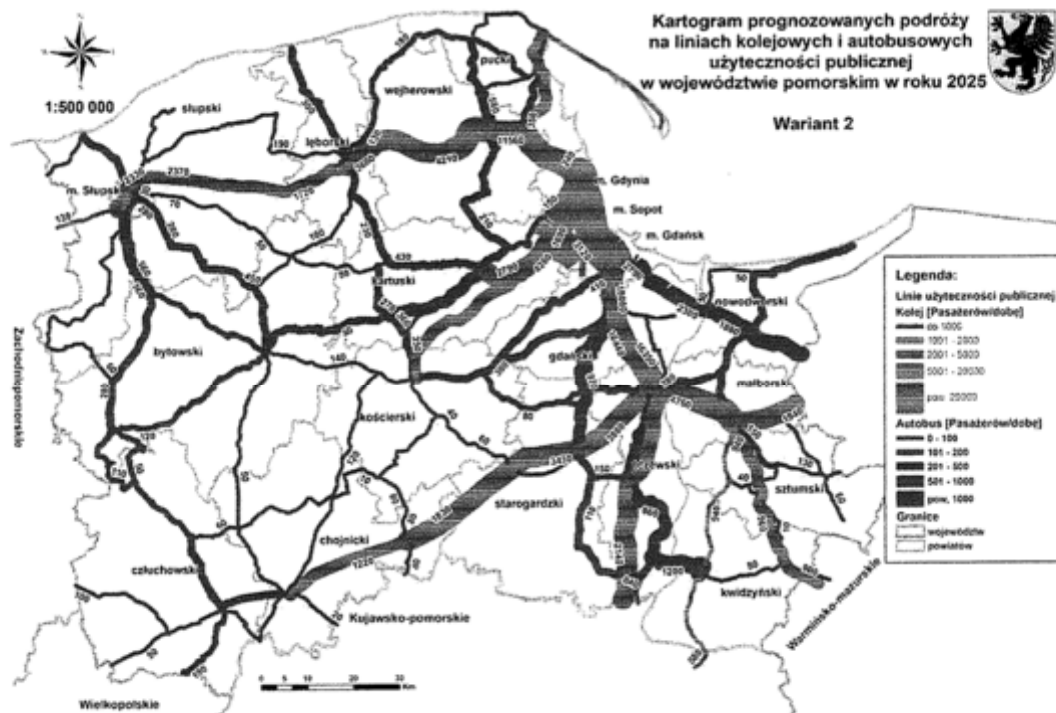
W efekcie uzyskane zostanie zmniejszenie natężenia ruchu na trasach dojazdowych do Trójmiasta i ośrodków regionalnych. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (wg szacunków liczba wypadków może zmniejszyć się o 2%, co spowoduje oszczędności rzędu 150 mln zł rocznie). Zmniejszenie emisji spalin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

Rysunek 10. 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 11. 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. Wykaz tras przedstawiono w tabeli 20.

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.

Część zaplanowanych odcinków sieci połączeń użyteczności publicznej wybiega poza powiat człuchowski. Ich wykaz zawarto w tabeli 21. Ich uruchomienie uzależnione jest od tego, czy zawarte zostaną porozumienia między powiatem człuchowskim, a powiatami złotowskim, sępoleńskim, szczecineckim, bytowskim i chojnickim. W przypadku braku takich porozumień linie nie będą uruchamiane lub uruchomione zostaną tylko na odcinku zawierającym się w granicach powiatu człuchowskiego.

Tabela 20. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie człuchowskim.

nr	relacja	trasa
1	Człuchów – Rzeczenica – Brzezie	Człuchów – Kołdowo – Nowosiółki – Stołczno – Gwieździn – Rzeczenica – Międzybórz – Brzezie
2	Człuchów – Przechlewo – Koczała	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Przechlewo – Rudniki – Bryle – Bielsko – Potoki – Koczała
3	Człuchów – Nowa Wieś – Przechlewko	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Szczytno – Przechlewo – Dąbrowa Człuchowska – Zdrójki – Sapolno – Garbek – Nowa Wieś – Przechlewko
4	Człuchów – Słupia – Debrzno	Człuchów – Dębica – Przytok – Mosiny – Myślizoszcz – Słupia – Bolesławowo – Debrzno
5	Człuchów – Wierzchowo – Debrzno	Człuchów – Głędowo – Jęczniki – Wierzchowo – Płonica – Bukowo – Nowe Gronowo – Stare Gronowo – Drozdowo – Debrzno

nr	relacja	trasa
6	Człuchów – Debrzno – Cierznie	Człuchów – Gozdnicza – Jaromierz – Chrzastowo – Barkowo – Buchowo – Strieczona – Debrzno – Gniewno – Główna – Rozwory – Prusinowo – Buszkowo – Cierznie
7	Czarne – Barkowo – Debrzno	Czarne – Grabowiec – Nadziejewo – Wyczechy – Raciniewo – Biernatka – Bińcze – Barkowo – Buchowo – Strieczona – Słupia – Debrzno
8	Czarne – Brzezie – Pieniężnica	Czarne – Jelnia – Międzybórz – Sporysz – Brzezie – Pieniężnica
9	Człuchów – Rzeczenica – Czarne	Człuchów – Kołdowo – Nowosiółki – Stołczno – Gwieździn – Rzeczenica – Breńsk – Wronkowo – Janowiec – Czarne
10	Człuchów – Cierznie – Czarne	Człuchów – Sieroczyn – Jaromierz – Chrzastowo – Barkowo – Uniechów – Skowarnki – Uniechów – Uniechówek – Pędziszewo – Cierznie – Buszkowo – Lędyczek – Krzemieniewo – Malinowo – Domisław – Sierpowo – Kijno – Sokole – Czarne
11	Człuchów – Bińcze – Czarne	Człuchów – Sieroczyn – Jaromierz – Chrzastowo – Barkowo – Bińcze – Biernatka – Raciniewo – Wyczechy – Nadziejewo – Grabowiec – Czarne
12	Człuchów – Boboszewo – Debrzno	Człuchów – Dębica – Przytok – Mosiny – Myślizoszcz – Boboszewo – Debrzno
13	Rzeczenica – Pakotulsko – Przechlewo	Rzeczenica – Pakotulsko – Dolinka – Przechlewo
14	Człuchów – Sapolno – Przechlewo	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Szczytno – Płaszczycza – Dąbrowa Człuchowska – Przechlewo
15	Człuchów – Olszanowo – Rzeczenica	Człuchów – Kołdowo – Dobojewo – Stołczno – Krępsk – Kujanki – Krępsk – Stołczno – Gwieździn – Grodzisko – Olszanowo – Grodzisko – Gwieździn – Rzeczenica
16	Człuchów – Przechlewo – Płaszczycza	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Przechlewo – Sapolno – Płaszczycza
17	Człuchów – Przechlewo – Lipczynek	Człuchów – Kołdowo – Marysin – Pawłówko – Lisewo – Przechlewo – Rudniki – Suszka – Nowa Brda – Lipczynek
18	Koczala – Stara Brda – Przechlewo	Koczala – Podlesie – Starzno – Trzyniec – Pietrzykowo – Piaszczyna – Pietrzykowo – Zapadłe – Stara Brda – Żoła – Lipczynek – Nowa Wieś – Przechlewko – Łubianka – Przechlewo
19	Człuchów – Czarnoszyce	Człuchów – Kiełpin – Kiełpinek – Sokole – Polnica – Czarnoszyce
20	Barkowo – Debrzno – Stare Gronowo	Barkowo – Buchowo – Strieczona – Debrzno – Drozdowo – Buka – Stare Gronowo
21	Barkowo – Cierznie – Debrzno	Barkowo – Uniechów – Uniechówek – Cierznie – Uniechówek – Uniechów – Barkowo – Kamień – Strieczona – Debrzno
22	Czarne – Debrzno – Stare Gronowo	Czarne – Sokole – Kijno – Sierpowo – Krzemieniewo – Lędyczek – Buszkowo – Cierznie – Rozwory – Główna – Debrzno – Stare Gronowo
23	Przechlewo – Załęże – Koczala	Przechlewo – Łubianka – Przechlewko – Lipczynek – Żoła – Stara Brda – Załęże – Koczala

nr	relacja	trasa
24	Barkowo – Debrzno – Cierznie	Barkowo – Buchowo – Strieczona – Debrzno – Główna – Rozwory – Prusinowo – Cierznie
25	Człuchów – Smug – Debrzno	Człuchów – Dębica – Przytok – Mosiny – Myśligoszcz – Smug – Debrzno

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 21. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej łączące powiat człuchowski z innymi powiatami.

nr	powiaty	trasa
1	człuchowski, złotowski	Debrzno – Wielki Buczek – Lipka
2	człuchowski, złotowski	Debrzno – Białobłocie – Lipka
3	człuchowski, złotowski	Debrzno – Potulice – Lipka
4	człuchowski, złotowski	Debrzno – Bługowo – Lipka
5	człuchowski, złotowski	Debrzno – Batorowo – Lipka
6	człuchowski, złotowski	Człuchów – Debrzno – Czyżkowo – Lipka
7	człuchowski, złotowski	Człuchów – Debrzno – Lipka
8	człuchowski, złotowski	Człuchów – Debrzno – Kielpin – Złotów
9	człuchowski, złotowski	Debrzno – Lipka – Wielki Buczek – Złotów
10	człuchowski, złotowski	Debrzno – Lipka – Zakrzewo – Złotów
11	człuchowski, złotowski	Człuchów – Debrzno – Radawnica – Złotów
12	człuchowski, sępoleński	Człuchów – Wierzchowo-Dworzec – Kamień Krajeński – Sępólno Krajeńskie
13	człuchowski, sępoleński	Człuchów – Myśligoszcz – Debrzno – Stare Gronowo – Kamień Krajeński – Sępólno Krajeńskie
14	człuchowski, szczecinecki, bytowski	Człuchów – Rzeczenica – Biały Bór – Miastko
15	człuchowski, bytowski	Człuchów – Przechlewo – Koczała – Miastko
16	człuchowski, szczecinecki	Człuchów – Barkowo – Czarne – Szczecinek
17	człuchowski, chojnicki	Człuchów – Rychnowy – Chojnice – Konarzyny – Przechlewo
18	człuchowski, chojnicki	Przechlewo – Konarzyny – Żychce – Kielpin – Konarzyny – Chojnice
19	człuchowski, chojnicki	Człuchów – Polnica – Czarnoszyce – Charzykowy – Chojnice
20	człuchowski, chojnicki	Człuchów – Wierzchowo-Dworzec – Kamionka – Chojnice
21	człuchowski, chojnicki	Człuchów – Przechlewo – Sępólno – Konarzyny

Źródło: opracowanie własne.

Aby uruchomić linie o charakterze użyteczności publicznej wybiegające poza powiat człuchowski określone w tabeli 21 konieczne będzie zawarcie porozumień z następującymi powiatami:

- złotowskim (linie do Lipki i do Złotowa),
- sępoleńskim (linie do Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego),
- szczecineckim (linia do Szczecinka),
- szczecineckim i bytowskim (linia do Miastka przez Biały Bór),
- bytowskim (linia do Miastka przez Koczałę),
- chojnickim (linie do Chojnic i do Konarzyn).

Ewentualne linie komunikacyjne użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem wymienionych wyżej odcinków. Mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub łączyć kilka odcinków. Dopuszczalne jest uruchamianie kursów skróconych w ramach wskazanej relacji lub łączenie wybranych relacji w jedną linię. Planowanie przewozów musi bowiem elastycznie odpowiadać potrzebom przewozowym zgłaszanym przez pasażerom. Obszar na którym uruchamiane będą takie linie to obszar powiatu, ewentualnie obszar powiatów które zawarły porozumienie.

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

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 zbiorowego³⁶.

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 przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych³⁷ (na podstawie umowy z Urzędem Marszałkowskim).

³⁶ art. 25 ust. 3 pkt 10 i 15 Ustawy

³⁷ 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 zbiorowego³⁸. 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 powiatu człuchowskiego.

Tabela 22. 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	-

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

Dotychczas powiat człuchowski nie finansował w żaden sposób przewozów w publicznym transporcie zbiorowym. Na tym obszarze jedynie miasto Człuchów wydatkuje z budżetu miasta środki na finansowanie przewozów.

Miasto Człuchów przewidywało w 2014 roku wydatkowanie kwoty 144 000 zł z rozdziału „transport zbiorowy” budżetu miasta. Operator jakim jest Przedsiębiorstwo PKS Człuchów

³⁸ Dz. U. z 2002 r. nr 175, poz. 1440, z późn. zm.

Sp. z o.o. prowadzący komunikację miejską na terenie miasta, za okres od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2015 r. miał otrzymać łączną zapłatę 239 294,09 zł co stanowi 3,32 zł za każdy wozokilometr pracy eksploatacyjnej³⁹.

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

Po utworzeniu Powiatowego Zakładu Transportu Publicznego w Człuchowie opracowano jego plan finansowy na rok 2015 – będzie on punktem wyjścia do określenia wysokości finansowania transportu publicznego w kolejnych latach.

Założono przychody w kwocie 1,95 mln zł, z czego 850 tys. to wpływy z usług – sprzedaż biletów. 902 tys. ma wynieść dotacja przedmiotowa z budżetu powiatu. Wydatki określono na kwotę 1,87 mln zł⁴⁰. Przewidziano, że zakład zrealizuje 330 750 wozokilometrów. Średni koszt wozokilometra wyniesie 5,66 zł. Wysokość dotacji przedmiotowej została określona na kwotę 2,73 zł na 1 wozokilometr⁴¹.

Zainteresowane gminy mogą partycypować w finansowaniu linii organizowanych przez powiat. Środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych będą przekazywane wówczas na podstawie umów o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej, zawieranych pomiędzy powiatem, a odpowiednimi gminami⁴². Jest to alternatywa dla samorządów gminnych wobec uruchamiania własnych linii komunikacyjnych na trasach pokrywających się z przewozami powiatowymi.

Alternatywną możliwością współdziałania powiatu z gminami w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego jest utworzenie związku powiatowo-gminnego, co będzie możliwe po 1 stycznia 2016 r. Do związku takiego, oprócz powiatu, mogą przystąpić zainteresowane gminy. Finansowanie przewozów odbywa się wówczas przez składki członkowskie, a ich wysokość i sposób obliczania określi statut związku. Utworzenie związku

³⁹ umowa nr RIPIOŚ.2722.45.2013 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta w dniu 20 grudnia 2013 r.

⁴⁰ uchwała nr XI/61/2015 Rady Powiatu Człuchowskiego z dnia 31 lipca 2015 r. w sprawie zmian budżetu Powiatu Człuchowskiego na 2015 r. oraz uchwały budżetowej na 2015 r.

⁴¹ uchwała nr XI/60/2015 Rady Powiatu Człuchowskiego z dnia 31 lipca 2015 r. w sprawie ustalenia wysokości stawek jednostkowych dotacji przedmiotowej dla samorządowego zakładu budżetowego na 2015 r.

⁴² na podstawie art. 220 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) w związku z art. 10 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z późn. zm.) oraz art. 7a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.)

umożliwiłoby współdziałanie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji sieci połączeń użyteczności publicznej. W przypadku powołania takiego związku, niniejszy Plan transportowy, obejmujący powiat człuchowski, stanie się wówczas planem transportowym dla obszaru utworzonego związku.

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 23 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 23. 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 odchyłeń od rozkładu jazdy
Bezpieczeństwo	Bezpieczeństwo osobiste podróżnych na przystankach i w pojazdach	Pożądaný 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 odchyłeń 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	Oплата taryfowa jednorazowa lub okresowa	Pożądaný 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	Pożądaný rodzaj i sposób udostępniania informacji, minimalny standard w zależności od rodzaju i sposobu informowania

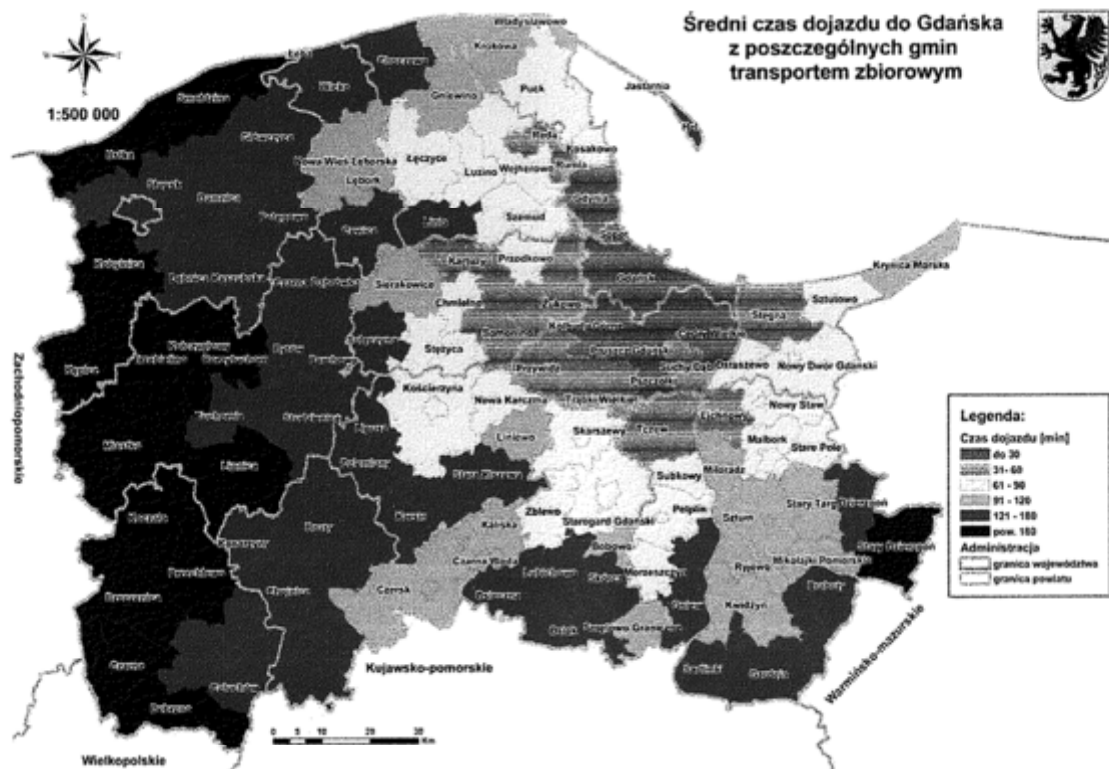
Źródło: Wyszomirski O. (red.): Transport Miejski. Ekonomia i organizacja. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008 oraz Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): Transport. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

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

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 powiatu człuchowskiego mieści się ona w izochronie 121-180 minut. Pośrednio wiąże się to z wielkością oferty przewozowej na liniach obsługujących relacje powiatowe oraz dostępnością do transportu kolejowego. Przedstawiono to na rysunku 12.

Rysunek 12. Izochrony dojazdu autobusem do Trójmiasta z poszczególnych gmin województwa pomorskiego.



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

Podróże można podzielić ze względu na motywację na:

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

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

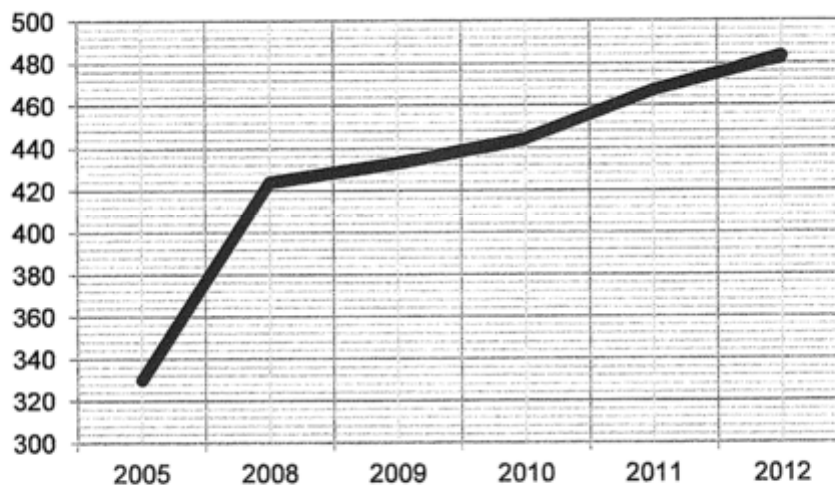
Dostępność do transportu zbiorowego jest kolejnym istotnym kryterium jego wyboru. W Planie wojewódzkim stwierdza się, że 69% podróżnych dociera pieszo do przystanku początkowego ze źródła podróży (np. domu lub miejsca pracy) lub z przystanku końcowego do celu podróży. Oznacza to, że przystanki te są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

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

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

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. w powiecie człuchowskim zarejestrowanych było 27616 samochodów osobowych. Daje to wskaźnik 481 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 13.

Rysunek 13. Zmiany wskaźnika motoryzacji w województwie pomorskim w latach 2005-2012.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

W powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu człuchowskiego większość przewozów jest realizowana i będzie nadal za pomocą środków transportu autobusowego. Kolej pełni relatywnie niewielką rolę z uwagi na słabą ofertę, ale 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 regulowanej⁴³, 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 zasadach⁴⁴.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich jest powiat⁴⁵. Zadania organizatora wykonuje starosta⁴⁶. Do jego zadań należy⁴⁷:

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

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na⁴⁸:

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

⁴³ art. 5 Ustawy

⁴⁴ 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

⁴⁵ art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a Ustawy

⁴⁶ art. 7 ust. 4 pkt 4 Ustawy

⁴⁷ art. 8 Ustawy

⁴⁸ art. 15 ust. 1 Ustawy

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na⁴⁹:

- 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 usługi⁵⁰. Może również realizować przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego⁵¹.

W określonych przypadkach organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁵², gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie) albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak

⁴⁹ art. 43 ust. 1 Ustawy

⁵⁰ art. 19 ust. 1 Ustawy

⁵¹ art. 19 ust. 2 Ustawy

⁵² art. 22 Ustawy

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

Przewiduje się, że w powiecie człuchowskim podstawowym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie realizacja przewozów przez samorządowy zakład budżetowy – Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie, z którym zawarta zostanie umowa wykonawcza.

Pozostałe tryby wyboru operatora – postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych lub postępowanie o udzielenie koncesji na podstawie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi mogą również mieć zastosowanie jako uzupełniające – dla wybranych zadań przewozowych lub linii.

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)⁵³. Określa się w niej w szczególności⁵⁴:

- 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;

⁵³ art. 25 ust. 2 pkt 1 Ustawy

⁵⁴ 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.

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 powiatu⁵⁵.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym wykonuje w Starostwie Powiatowym w Człuchowie Wydział Budownictwa i Komunikacji do którego zadań należą m.in.⁵⁶:

- 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;
- 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 Starosta⁵⁷.

Rozpoczęcie organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej będzie wymagać zmian w zakresie obowiązków ww. jednostki lub utworzenia nowej w strukturze organizacyjnej powiatu. Część zadań organizatora może również realizować samorządowy zakład budżetowy – Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie.

⁵⁵ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.)

⁵⁶ § 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)

⁵⁷ 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 postulatом przewozowym zgłaszanym przez pasażerów. Standardy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej zebrano w tabeli 24.

Tabela 24. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

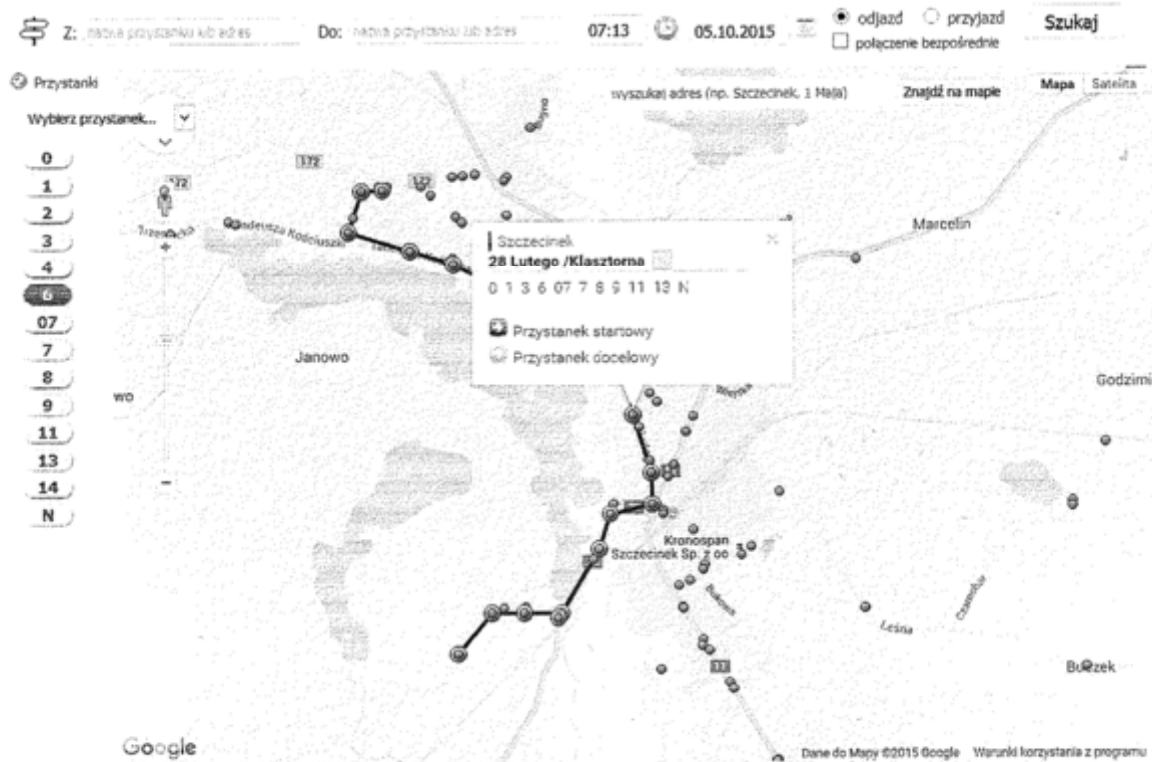
zakres	opis
Oferta przewozowa	<ul style="list-style-type: none"> - zapewnienie połączeń bezpośrednich na głównych ciągach komunikacyjnych zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami pasażerów ujawnionymi za pomocą badań marketingowych - zapewnienie połączeń komunikacyjnych każdej miejscowości na obszarze powiatu 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 - ujednoczenie wyglądu (kolorystyki i oznakowania) pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej - eksploataowanie 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) - eksploataowanie pojazdów przystosowanych do przewozu osób

zakres	opis
	<p>niepełnosprawnych (niska podłoga, rampa wjazdowa, odpowiednie ukształtowanie wnętrza, system informacji pasażerskiej)</p> <ul style="list-style-type: none"> - na trasach o charakterze turystycznym zastosowanie pojazdów z możliwością przewozu rowerów - docelowo średni wiek pojazdów nie powinien przekraczać 8 lat
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> - dostosowanie infrastruktury (przystanków, dojeżdż, 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 14 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla KM Szczecinek.

Rysunek 14. Przykład systemu informacji pasażerskiej.



Źródło: <http://www.km.szczecinek.pl/> [dostęp: 30.10.2015 r.].

W Planie wojewódzkim określono standardy usług jakie mają obowiązywać w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na liniach regionalnych w obszarze ciężenia 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 tabela 25. Kursy powinny być realizowane przynajmniej co 1 lub 2 godziny na każdej z linii.

Tabela 25. Rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych.

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

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

Określono standardy związane z jakością podróży transportem zbiorowym, takie jak średni czas dojazdu między sąsiednimi powiatami, bezpośredniość realizacji podróży oraz prawdopodobieństwo uzyskania miejsca siedzącego. Wartości tych wskaźników przedstawiono w tabelach 26, 27 i 28. Przyjmuje się, że zalecany czas dojazdu powinien być spełniony dla co najmniej 70% relacji, a czas minimalny – dla 90% relacji.

Tabela 26. 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 27. 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 28. 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 29.

Tabela 29. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków.

cecha	regionalny	lokalny	przystanek zintegrowany	przystanek zwykły
Park&Ride ⁵⁸	dla 5% wsiadających	dla 6% wsiadających	dla 6% wsiadających	-
Bike&Ride ⁵⁹	dla 4% wsiadających	dla 5% wsiadających	dla 8% wsiadających	dla 8% wsiadających
Kiss&Ride ⁶⁰	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.

⁵⁸ Park&Ride: parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym

⁵⁹ Bike&Ride: parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym

⁶⁰ 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 prawnego⁶¹ 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.

Przewoźnik ma obowiązek przekazać kopię zatwierdzonego rozkładu jazdy oraz informację dotyczącą rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym

⁶¹ rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451)

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 15.

Rysunek 15. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.

Przystanki		kierunek: Zabrze Goethego						
Czas maks.	C.H. Europa Centralna	przystanek: C.H. Europa Centralna		europa centralna				
8	Sośnica Most	Odjazdy od poniedziałku do piątku (oprócz świąt):						
10	Sośnica Apteka	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25
15	Zabrze Os. Wyzwolenia	16:25	17:26	18:26	19:26	20:26	21:35p	
17	Zabrze Kościół św. Józefa	Odjazdy w soboty i niedziele (oprócz świąt):						
21	Zabrze Szpital	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26
24 ↓	Zabrze Goethego	17:26	18:26	19:26	20:35p			
W dni wolne od pracy w C.H. Europa Centralna - linia nie kursuje.								
<u>Objaśnienia:</u>								
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.								
Komunikacja zwykła								
Nr linii komunikacyjnej: R - 2469011/004/13								
Rozkład jazdy								
ważny od: 01.03.2013								

Źródło: opracowanie własne.

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

W tabeli 30 przedstawiono jakie elementy będzie obejmować docelowo system informacji dla pasażera w powiecie człuchowskim.

Tabela 30. System informacji dla pasażera w powiecie człuchowskim.

część	elementy
informacja przystankowa	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ujednoczonego 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)	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 powiatu 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.

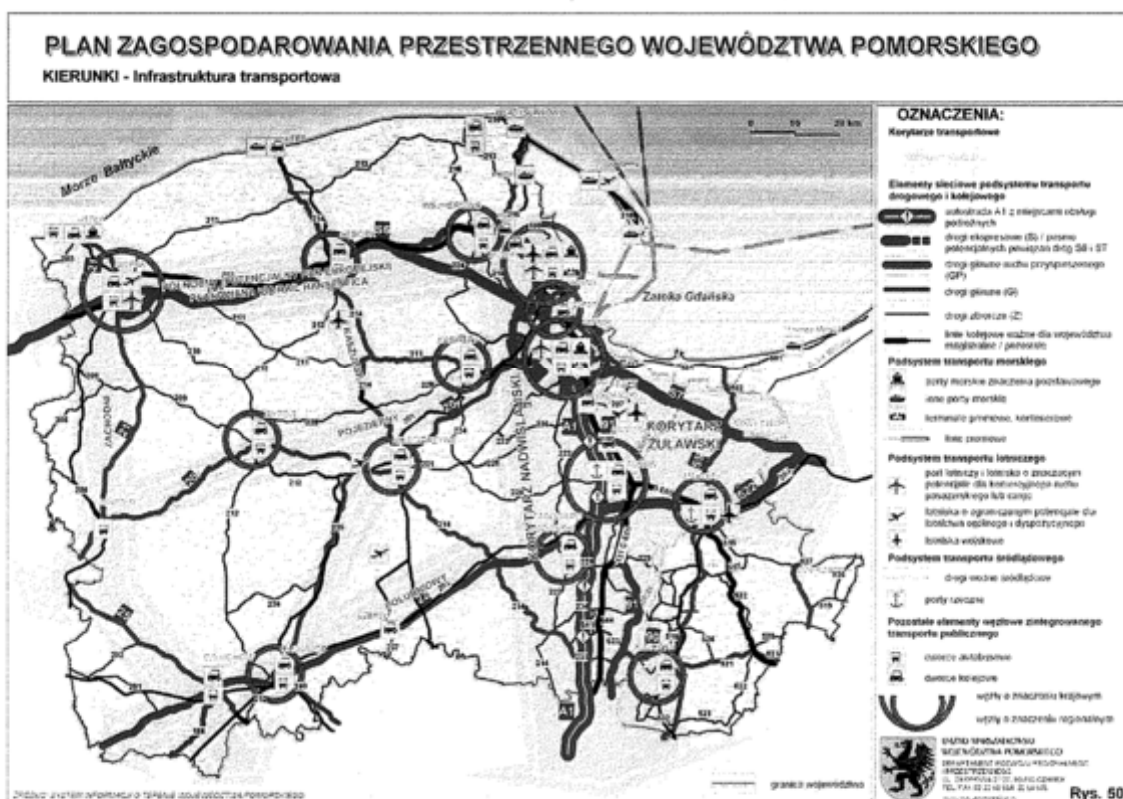
Aby poprawić jakość informacji pasażerskiej i ułatwić pasażerom korzystanie z oferty publicznego transportu zbiorowego zaleca się wprowadzenie dla wszystkich linii spójnych oznaczeń w postaci numerów linii. Numery powinny być możliwie krótkie (maksymalnie trzycyfrowe), ale jednocześnie nawiązujące do 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 powiatu człuchowskiego będą zgodne ze strategią zrównoważonego rozwoju, która jest podstawą określania polityki transportowej. Docelowy kształt infrastruktury transportowej w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 16.

Rysunek 16. 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:
 - o odpowiednią lokalizację przystanków,
 - o zapewnienie wystarczającej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej oraz zasięgu linii komunikacyjnych,
 - o eksploatawanie 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 aktualizacji⁶², w zależności od uzasadnionych potrzeb. Takie potrzeby mogą wynikać z decyzji strategicznych władz powiatu, a także z wniosków i rekomendacji sporządzonych w wyniku ewaluacji Planu oraz z badań marketingowych. Aktualizacja Planu odbywa się wg takiej samej procedury jak jego przyjęcie.

14. Część graficzna Planu transportowego

Na rysunku 17 przedstawiono w formie graficznej schemat odcinków sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu człuchowskiego. Na rysunku uwzględniono również połączenia o charakterze użyteczności publicznej (kolejowe i autobusowe) określone w Planie wojewódzkim.

⁶² art. 11 ust. 2 Ustawy

Rysunek 17. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie człuchowskim.



LEGENDA:

- odcinki sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich
- odcinki sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich pod warunkiem zawarcia porozumienia między powiatami
- - - - - połączenia kolejowe użyteczności publicznej określone w wojewódzkim planie transportowym w wariantcie 1

- **CZARNICE** siedziba powiatu i gminy
- **DEBRZNO** miasto i siedziba gminy
- **CZŁUCHÓW** siedziba gminy
- **Krajany** inne miejscowości
- **Karsin** miejscowości poza obszarem Planu transportowego
- granice województw
- granice powiatów
- granice gmin
- granice miast

1 : 367000 0 5 10 15 km

Źródło: opracowanie własne.

PRZEWODNICZĄCY
Rady Powiatu Człuchowskiego

Tadeusz Lisowski

Spis tabel

Tabela 1. Wielkości charakteryzujące demografię powiatu człuchowskiego.	12
Tabela 2. Prognoza demograficzna dla powiatu człuchowskiego.	12
Tabela 3. Struktura podmiotów gospodarczych wg rodzaju prowadzonej działalności.	13
Tabela 4. Struktura podmiotów gospodarczych wg liczby zatrudnionych pracowników.	13
Tabela 5. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych gminach.	14
Tabela 6. Liczba placówek edukacyjnych w powiecie człuchowskim.	15
Tabela 7. Dane demograficzne charakteryzujące gminy w powiecie człuchowskim.	20
Tabela 8. Dane charakteryzujące gospodarkę poszczególnych gmin w powiecie człuchowskim.	21
Tabela 9. Linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich w 2014 roku.	25
Tabela 10. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich w 2014 roku.	26
Tabela 11. Linie komunikacyjne w powiecie człuchowskim uruchomione od września 2015 r.	27
Tabela 12. Linie komunikacyjne w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2014 roku.	28
Tabela 13. Przewoźnicy wykonujący przewozy w powiecie człuchowskim w 2014 roku.	30
Tabela 14. Wykaz taboru eksploatowanego przez Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Człuchowie.	31
Tabela 15. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokopiętnym.	32
Tabela 16. Drogi krajowe w powiecie człuchowskim.	33
Tabela 17. Drogi wojewódzkie w powiecie człuchowskim.	34
Tabela 18. Drogi powiatowe na obszarze powiatu człuchowskiego.	34
Tabela 19. Długość ścieżek rowerowych w gminach powiatu człuchowskiego.	37
Tabela 20. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej w powiecie człuchowskim.	60
Tabela 21. Odcinki sieci połączeń użyteczności publicznej łączące powiat człuchowski z innymi powiatami.	62
Tabela 22. Wysokość dopłat do biletów ulgowych przekazanych poszczególnym przewoźnikom.	65
Tabela 23. Postulaty przewozowe w transporcie zbiorowym i ich znaczenie.	69
Tabela 24. Pożądane standardy w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.	78
Tabela 25. Rytmiczność odjazdów w powiązaniach miast powiatowych.	81
Tabela 26. Średni czas podróży między powiatami.	81
Tabela 27. Liczba przesiadek w podróżach międzypowiatowych.	81
Tabela 28. Komfort podróży w przejazdach między powiatami.	82
Tabela 29. Standardy węzłów przesiadkowych i przystanków.	82
Tabela 30. System informacji dla pasażera w powiecie człuchowskim.	86

Spis rysunków

Rysunek 1. Funkcjonalne obszary miejskie w województwie pomorskim.....	10
Rysunek 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.....	19
Rysunek 3. Schemat linii kolejowych w powiecie człuchowskim.....	23
Rysunek 4. Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych planem wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania.....	49
Rysunek 5. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.	53
Rysunek 6. Lokalizacja planowanych dworców i węzłów integracyjnych w Człuchowie.	53
Rysunek 7. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1.....	55
Rysunek 8. Mapa linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 2.....	55
Rysunek 9. Prognoza liczby mieszkańców dla powiatu człuchowskiego.....	56
Rysunek 10. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 1.....	59
Rysunek 11. Kartogram podróży międzypowiatowych realizowanych transportem kolejowym i autobusowym w roku 2025 w województwie pomorskim, na sieci użyteczności publicznej – wariant 2.....	59
Rysunek 12. Izochrony dojazdu autobusem do Trójmiasta z poszczególnych gmin województwa pomorskiego.	70
Rysunek 13. Zmiany wskaźnika motoryzacji w województwie pomorskim w latach 2005-2012.....	72
Rysunek 14. Przykład systemu informacji pasażerskiej.	80
Rysunek 15. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.....	85
Rysunek 16. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie pomorskim.....	88
Rysunek 17. Schemat planowanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie człuchowskim.....	92

Opracowanie:

Silesia Transport sp. z o.o.

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

e-mail: info@SilesiaTransport.eu

kierownik zespołu: inż. Jakub Jackiewicz