



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 5 stycznia 2016 r.

Poz. 20

UCHWAŁA NR VIII/45/2015 RADY POWIATU KWIDZYŃSKIEGO

z dnia 26 października 2015 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2015-2025”

Na podstawie art.12 pkt 11 oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowych (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 595 z późn. zm.) oraz w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3, art.12 ust 1 i ust.2, art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) – Rada Powiatu Kwidzyńskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2015-2025” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Kwidzyńskiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Przewodniczący Rady

Jerzy Śnieg

**PLAN RÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA
POWIATU KWIDZYŃSKIEGO NA LATA 2015-2025**

Załącznik
do uchwały VIII /45/2015
Rady Powiatu Kwidzyńskiego
z dnia 26 października 2015 r.



**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU
KWIDZYŃSKIEGO
NA LATA 2015-2025**

Wersja z dnia 23.09.2015 r.

Reda – Kwidzyn, kwiecień – lipiec 2015 r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	7
1.4. Konsultacje społeczne.....	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	10
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	10
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim.....	15
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim.....	20
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne.....	22
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne jednostek administracyjnych objętych planem.....	30
2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu.....	40
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	45
2.8. Oświata i czynniki społeczne.....	52
2.9. Czynniki gospodarcze.....	57
2.10. Ochrona środowiska naturalnego.....	61
2.11. Źródła ruchu.....	65
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	73
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	79
3.1. Struktura podróży.....	79
3.2. Prognoza popytu.....	84
3.3. Prognoza podaży.....	90
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	96
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	96
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	109
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe.....	134
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	138
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	149
6.1. Preferencje pasażerów.....	149
6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	151

7. Organizacja rynku przewozów	153
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji.....	153
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	157
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	161
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	164
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania.....	167
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	172
Spis tabel	175
Spis rysunków	178
Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim.....	180

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie na lata 2015-2025 usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu kwidzyńskiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

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

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

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego i powiatu kwidzyńskiego.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

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

1.1. Wizja transportu publicznego

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

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

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

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

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu kwidzyńskiego, natomiast przedmiotowo:

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

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

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI));
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego” (stan na dzień 15 marca 2014 r.);
 - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze”;
 - „Program Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa Województwa Pomorskiego na lata 2005-2013”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”;
 - „Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020”;
 - „Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 r.”;

- „Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020”;
- „Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego w 2013 r.”;
- „Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kwidzyńskiego” – stan na 15 marca 2015 r.;
- „Strategia rozwoju turystyki w powiecie kwidzyńskim”
- „Aktualizacja programu ochrony środowiska dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem lat 2016-2019”;
- „Stan środowiska w województwie pomorskim w 2013 r.”;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie i plany rozwoju miasta Kwidzyna i pozostałych gmin objętych planem;
- wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- badania marketingowe popytu w publicznych przewozach pasażerskich przeprowadzane na obszarze powiatu kwidzyńskiego;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

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

1.3. Definicje i określenia

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

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporzą-

dzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;

- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

Ponadto, w dokumencie użyto następującego skrótowego określenia Powiślańskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o., ul. Konopnickiej 10A, 82-500 Kwidzyn, a mianowicie: **„PKS Kwidzyn”**.

1.4. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne do projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2015 – 2025” (*zwanego dalej Planem Transportowym*) były przeprowadzone w dniach 24.09.2015 r. – 16.10.2015 r. na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) oraz projektu Planu Transportowego.

Sprawozdanie z konsultacji społecznych projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego” stanowi załącznik nr 2 do niniejszego Planu.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

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

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

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu². Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%³, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możli-

² Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

³ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 13.

wości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mogłyby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

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

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnąć będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

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

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego – poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz

wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

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

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

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

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu

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

multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

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

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

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatu kwidzyńskiego oraz z innymi ośrodkami miejskimi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”⁷ jako jedno z wyzwań strategicznych (poz. 5) uznaje dostępność transportową, a w tym:

- integrację systemu transportu zbiorowego dla zwiększenia spójności wewnętrznej województwa i mobilności mieszkańców (także w wymiarze miejskim);
- poprawę dostępności drogowej i kolejowej obszarów o najniższej dostępności w regionie.

Jako trzy cele strategiczne określono:

1. Nowoczesną gospodarkę.
2. Aktywnych mieszkańców.
3. Atrakcyjną przestrzeń.

W ramach celu strategicznego „atrakcyjna przestrzeń” wyodrębniony został cel operacyjny: 3.1. Sprawny system transportowy. Oczekiwanymi efektami podjętych działań w wyniku realizacji przyjętej strategii będą:

⁷ „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020” przyjęta uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dn. 24.09.2012 r.

- 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 – zwłaszcza w obszarze metropolitalnym Trójmiasta;
- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego – wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem;
- rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami regionalnym i subregionalnym, położonymi najdalej od stolicy województwa, a także pomiędzy miastami powiatowymi i ośrodkami gminnymi;
- węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne), dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu;
- mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Jako ukierunkowanie interwencji przewidziano:

- rozwój systemów transportu zbiorowego w całym województwie;
- rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz z ich otoczeniem, obejmujący obszary o dostępności drogowej do Trójmiasta ponad 60 minut oraz o dostępności drogowej do miasta powiatowego ponad 30 minut;
- modernizację infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu w gminach w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych.

Warunkiem sukcesu realizacji celu operacyjnego 3.1. jest skuteczna promocja alternatywnych wobec samochodu osobowego środków transportu oraz uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie. Oznacza to konieczność wykorzystania potencjałów wszystkich obszarów województwa, z uwzględnieniem jego różnicowań terytorialnych.

Strategia wyodrębnia obszary funkcjonalne Trójmiasta, ośrodka regionalnego Słupska, oraz ośrodków subregionalnych: Bytowa, Chojnic-Człuchowa, Kwidzyna, Malborka i Starogardu Gdańskiego.

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”⁸ jest jednym z narzędzi realizacji „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”. W programie tym skonkretyzowano działania w takich obszarach, jak: transport zbiorowy, dostępność peryferyjnych części regionu i kluczowe węzły multimodalne. Zakres „Regionalnego Progra-

⁸ „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze” przyjęty uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego dn. 13.08.2013 r.

mu...” obejmuje cel operacyjny „Strategii Rozwoju...”: 3.1. Sprawny system transportowy i określa trzy kierunki działań – cele szczegółowe:

1. Rozwój systemów transportu zbiorowego.
2. Rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem.
3. Modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu.

Jako jedno z najważniejszych wyzwań, które stoją przed województwem pomorskim do 2020 r. w obszarze transportu, program określa zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży.

Zdiagnozowany dla potrzeb „Regionalnego Programu...” system transportu zbiorowego w województwie pomorskim uznano za niewystarczający. Ogranicza on dostęp do ośrodków miejskich i wyższych usług publicznych, cechuje się niskim stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niskim poziomem bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, a także niedopasowaniem oferty do realnych potrzeb mieszkańców. Podejmowane działania mają być ukierunkowane na poprawę stanu technicznego układu drogowego regionu służącego powiązaniom wewnątrzregionalnym, zwłaszcza pomiędzy miastami powiatowymi a Trójmiastem oraz pomiędzy miastami powiatowymi a ich otoczeniem.

Zbudowany system publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwa ma być sprawny, efektywny i zapewniać powinien:

- spójną i bezpieczną liniową i węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego;
- koordynację zarządzania transportem zbiorowym pozwalającą na pełne skomunikowanie transportu zbiorowego kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym;
- dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników (rozkłady jazdy, systemy informacji pasażerskiej itp.);
- ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Jako przedsięwzięcia strategiczne zdefiniowano w programie m.in. przebudowę dróg dostępowych do autostrady A1, w tym drogi wojewódzkiej nr 521.

Rozwiązania poprawiające jakość usług transportu zbiorowego mają przyczynić się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach w stosunku do samochodów osobowych i mają polegać na:

- systematycznej wymianie taboru;
- rozwoju innowacyjnych systemów zarządzania ruchem z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego;
- skoordynowaniu działań organizatorów;

- integracji biletowej;
- promocji transportu zbiorowego;
- propagowaniu mobilności aktywnej.

Działania wzmacniające dostępność i spójność regionu będą polegały na przebudowie i rozwijaniu połączeń drogowych (w tym likwidacji „wąskich gardeł”), wdrażaniu systemów zarządzania ruchem (w tym ITS), poprawie płynności ruchu i bezpieczeństwa oraz na podwyższaniu konkurencyjności transportu publicznego.

Efektom podjętych działań będzie m.in. skrócenie dostępu do miast powiatowych i zwiększenie liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego.

„Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego”⁹ wskazuje na brak zrównoważenia w dostępności transportowej poszczególnych jednostek osadniczych w województwie. Miasto Kwidzyn zostało wskazane jako subregionalny ośrodek węzłowy I rzędu FOM (Funkcjonalny Obszar Miejski), o charakterze ponadgminnym, obsługujący miasto Kwidzyn, miasto i gminę Prabuty oraz gminy wiejskie: Gardeja, Kwidzyn, Ryjewo i Sadlinki. Powiat kwidzyński znajduje się w zasięgu oddziaływania ośrodka regionalnego województwa kujawsko-pomorskiego – miasta Grudziądz.

Koncepcja nakreśla priorytety w prowadzeniu polityki miejskiej województwa pomorskiego, a wśród nich priorytet 1. „Policentryczny i zrównoważony system osadniczy”, a w nim rekomendowane cele:

- 1.1. „Poprawa dostępności miast oraz wzrost efektywności systemów transportu drogowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych”;
- 1.2. „Rozwój efektywnych systemów transportu zbiorowego”.

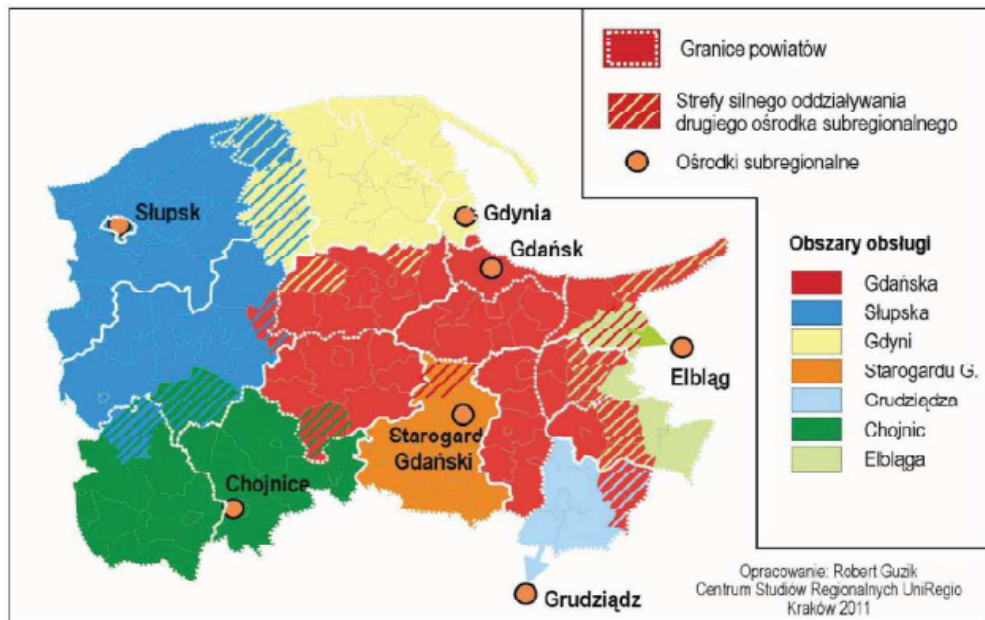
W ramach celu 1.1. rekomendowanym kierunkiem działań jest m.in. modernizacja połączeń drogowych Kwidzyna z Trójmiastem, modernizacja dróg wojewódzkich nr 521 i 532 oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Kwidzynie i w Prabutach.

W ramach działania 1.2. rekomendowane jest m.in. rozszerzenie obsługi miejskiego systemu transportu autobusowego na obszar obejmujący gminy wiejskie: Kwidzyn, Sadlinki, Gardeja i Ryjewo oraz miasto i gminę Prabuty, a także wprowadzenie nowoczesnych i ekologicznych środków transportu wraz z rozbudową zaplecza komunikacji zbiorowej – przystanków i dworców, z integracją podsystemów publicznego transportu zbiorowego oraz budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym w Kwidzynie.

W ramach celu 1.2. rekomendowanym kierunkiem działania jest modernizacja w pierwszej kolejności m.in. linii kolejowej nr 207 na odcinku Malbork – Sztum – Kwidzyn wraz

⁹ „Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego” przyjęta uchwałą nr 247/226/13 Zarządu Województwa Pomorskiego w dn. 5.03.2013 r.

z budową węzła przesiadkowego w oparciu o dworzec w Kwidzynie. Rekomendowane jest także zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii nr 207 Malbork – Kwidzyn – Grudziądz.



Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym

Źródło: „Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego”, Gdańsk 2013, s. 23.

„Program rozwoju obszarów wiejskich i rolnictwa województwa pomorskiego na lata 2005-2013”, za jeden z problemów uznaje pogarszający się stan przewozów osobowych na obszarach wiejskich i na trasach łączących je z miastami oraz związany z tym utrudniony dostęp mieszkańców do infrastruktury społecznej.

Narzędziem implementacji przyjętej strategii jest „Regionalny Program Operacyjny. Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020”. Program skupia się na wyznaczonych obszarach interwencji w ramach jedenastu wyznaczonych tematycznych osi priorytetowych.

Interwencja programu w zakresie systemu transportowego ujęta jest w osi priorytetowej nr 9: Mobilność. W ramach tej osi realizowane będą działania dotyczące priorytetów inwestycyjnych:

- 4e – promowanie strategii niskoemisyjnych we wszystkich sektorach, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej;

- 7b – zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym w węzłami multimodalnymi;
- 7d – rozwój i rehabilitacja wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

Realizacja priorytetu pozwoli na poprawę sprawności, atrakcyjności i efektywności transportu zbiorowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, tworząc silną alternatywę dla transportu indywidualnego. Działania przyczynią się także do unowocześnienia węzłów integracyjnych, poprawiając połączenia wewnątrz miast i w relacji z ich otoczeniem funkcjonalnym. Realizacja działań wpłynie także na poprawę atrakcyjności pasażerskiego transportu kolejowego, skrócenie czasu przejazdów oraz poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróży. Działania te poprawią dostępność komunikacyjną miejskich ośrodków funkcjonalnych i jakość ich powiązań z Trójmiastem.

Oczekiwany rezultatami działań będzie umocnienie pozycji transportu zbiorowego i ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanej przez transport, zwłaszcza w obszarach funkcjonalnych, a także wzrost mobilności mieszkańców w skali regionalnej (transport kolejowy) i lokalnej (transport w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych). Oczekiwany rezultat będzie usprawnienie połączeń pomiędzy ważnymi ośrodkami miejskimi oraz między nimi a otoczeniem.

Celami szczegółowymi w ramach tej osi będą:

- zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- zwiększone przewozy w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym;
- poprawiona dostępność drogowa miejskich ośrodków funkcjonalnych do Trójmiasta, a także jakość powiązań drogowych między nimi.

Dla obszarów wiejskich program wyznaczył dziesięć celów tematycznych, a w ramach nich – określone priorytety inwestycyjne, związane z priorytetami: 4e, 7b i 7d.

Interwencja w ramach programu regionalnego realizowana będzie w formie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla większych miast oraz Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych – m.in. dla obszaru funkcjonalnego Kwidzyna.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim

W „Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu kwidzyńskiego” w ramach priorytetu nr 1 „Nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne”, celem strategicznym nr 5.3 jest: „Poprawa komunikacji w powiecie”.

Kierunkami interwencji w ramach tego celu są:

- wspieranie działań zmierzających do poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej w powiecie;
- wspieranie budowy chodników i ścieżek rowerowych;
- dążenie do racjonalnego zarządzania drogami – wg zasady zarządzania jak najbliżej użytkownika.

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Miejskiej Kwidzyn 2007-2013” jako potrzeby komunikacyjne wskazywał na konieczność uzupełnień i modernizacji układu drogowego, w tym m.in. budowę „małej obwodnicy” (która została już zrealizowana) oraz konieczność rozwoju układów komunikacyjnych na terenach rezerwowych. W zakresie komunikacji zbiorowej plan wskazywał na potrzebę uzupełnienia i podniesienia jakości usług. Plan wskazał, że wobec zwartości przestrzennej miasta, odpowiednio zorganizowany ruch pieszego, rowerowy i komunikacja zbiorowa, mogą stanowić atrakcyjną alternatywę dla samochodu osobowego.

W Polsce początek planowania transportu był związany z akcesją do Unii Europejskiej i aplikowaniem o środki finansowe na rozwój transportu publicznego w miastach. Z myślą o ich pozyskaniu rozpoczęto przygotowywanie tzw. zintegrowanych planów rozwoju transportu publicznego. W Kwidzynie, z racji braku własnego operatora komunalnego, nie ubiegano się o środki finansowe z UE w celu dofinansowania inwestycji taborowych, w związku z czym zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego nie sporządzono. Planu takiego nie opracowano również dla powiatu kwidzyńskiego ani dla żadnej z pozostałych gmin wchodzących w jego skład (poza Kwidzynie w żadnej z gmin nie funkcjonowała komunikacja miejska).

Drogowy transport publiczny na obszarze powiatu kwidzyńskiego przez wiele lat, do okresu przemiany ustrojowej, rozwijany był w oparciu o przedsiębiorstwa PKS. W ostatnich kilkunastu latach w przewozach pozamiejskich w skali kraju coraz większe znaczenie odgrywają przewozy komercyjne realizowane przez niewielkie firmy prywatne, w większości taborami na bazie zaadoptowanych do przewozu osób samochodów dostawczych. Przedsiębiorstwa takie zazwyczaj obsługują połączenia o dużych potokach pasażerskich – głównie łączące ośrodki gminne, powiatowe i wojewódzkie. Na obszarze powiatu kwidzyńskiego w drogowych przewozach osób nadal jednak zdecydowanie dominuje jedno z przedsiębiorstw PKS – stanowiąca już własność prywatną Powiślańska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. (PKS) w Kwidzynie.

Powiat kwidzyński do tej pory nie organizował transportu publicznego – zadania realizowane przez powiat w zakresie transportu ograniczały się do budowy i modernizacji dróg przez niego zarządzanych.

Miasto Kwidzyn jest jednym z sygnatariuszy Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna. Jednym z planowanych przedsięwzięć w ramach tego Porozumienia jest budowa węzła integracyjnego – wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP w Kwidzynie. Celem tego przedsięwzięcia jest utworzenie rozwiniętego i efektywnego funkcjonalnie zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego – w skali powiatowej i regionalnej.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne

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

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

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

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznacznym wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.03.2015 r.

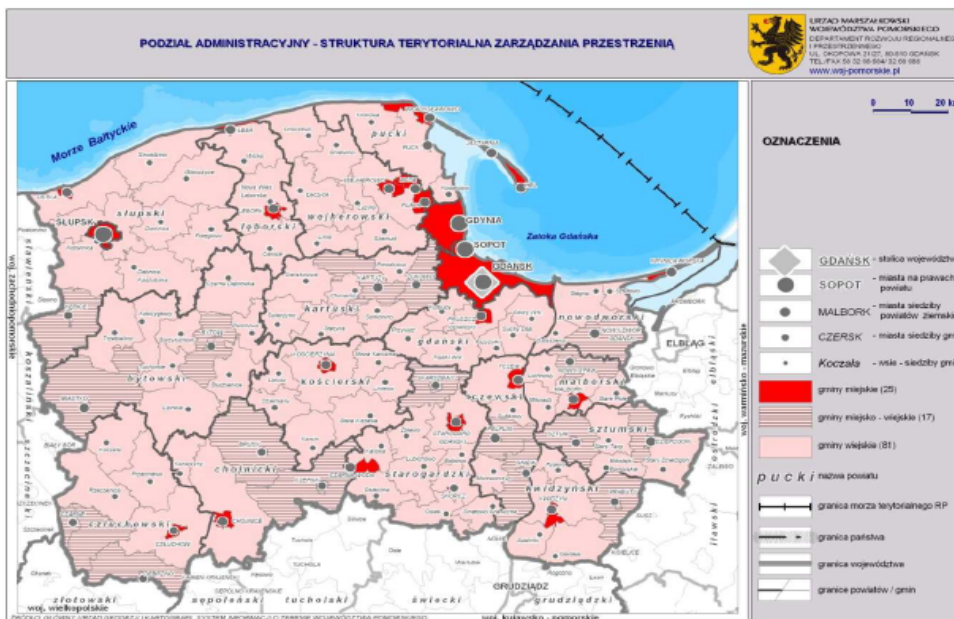


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego...

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Pomorskiego, sieć osadnicza w województwie pomorskim – poza obszarem Trójmiasta – tworzy pasma południkowe i równoleżnikowe, na przecięciu których zlokalizowany jest Kwidzyn. Przez miasto Kwidzyn przebiega korytarz nadwiślański, a w nim – pasmo południkowe w ciągu drogi krajowej nr 55 – a równolegle do niego pasmo południkowe w ciągu autostrady A1 i drogi krajowej nr 91. W paśmie równoleżnikowym wyróżniono południowy regionalny korytarz transportowy województwa pomorskiego: Powiśle – Starogard Gdański – Chojnice – Człuchów. Pomiędzy pasmami wyróżniono strefy zagospodarowania – powiat kwidzyński znajduje się w strefie Powiśla i Żuław Wiślanych, o charakterze rolno-leśnym i rekreacyjnym.

Na rysunku 2 zaprezentowano podział administracyjny województwa pomorskiego, uwzględniający poszczególne powiaty i gminy.

W sieci osadniczej wyróżniono w województwie ośrodek ponadregionalny – obejmujący obszar od Wejherowa, poprzez Kartuzy, do Tczewa – oraz ośrodki regionalne I (Słupsk-Ustka, Chojnice-Człuchów i Kwidzyn) i II rzędu. Rejon miasta Kwidzyna tworzy ośrodek osadniczy I rzędu, a jego zasięgiem oddziaływania objęte są gminy wiejskie: Gardeja, Kwidzyn i Sadlinki. Miasto Prabuty uznane jest w planie zagospodarowania przestrzennego jako ośrodek o znaczeniu ponadgminnym.



Powiat kwidzyński znajduje się w południowej części województwa pomorskiego i zajmuje powierzchnię 834,7 km². Powiat graniczy z powiatami znajdującymi się w trzech województwach:

- pomorskim – od północy ze sztumskim i od zachodu z tczewskim;
- kujawsko-pomorskim – od zachodu ze świeckim i od południa z grudziądzkim;
- warmińsko-mazurskim – od wschodu z iławskim.

W skład powiatu wchodzi sześć jednostek – miasto Kwidzyn, miasto i gmina Prabuty oraz cztery gminy wiejskie: Gardeja, Kwidzyn, Ryjewo i Sadlinki. Siedzibą Starosty jest największe miasto powiatu – Kwidzyn. Na rysunku 4 przedstawiono podział powiatu kwidzyńskiego na gminy.



Rys. 4. Podział administracyjny powiatu kwidzyńskiego

Źródło: http://mapa.ksip.kwidzyn.pl/imgp_powiat, dostęp: 31.05.2015 r.

Wg danych GUS na 31 grudnia 2013 r., liczba mieszkańców powiatu kwidzyńskiego wynosiła 83,6 tys., co oznacza gęstość zaludnienia równą 100,2 mieszkańców na km². Najmniej zaludnione są tereny w części południowo-wschodniej powiatu. Największą część powierzchni powiatu stanowiły użytki rolne – 61%, a lasy zajmowały – 23%.

Powierzchnię gmin i miast powiatu – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2.

Miasto Kwidzyn tworzy wraz z okolicznymi gminami Miejski Obszar Funkcjonalny Kwidzyna, obejmujący miasto Kwidzyn oraz gminy wiejskie: Gardeja, Kwidzyn i Sadlinki.

Odległość od miasta wojewódzkiego – Gdańska – wynosi w linii prostej 70 km (drogowo – 100 km). Zbliżona odległość dzieli Kwidzyn od innych najbliższych ośrodków subregionalnych województwa pomorskiego: Malborka – 40 km, Tczewa – 54 km i Starogardu Gdańskiego – 55 km. Kwidzyn znajduje się najbliżej ważnego ośrodka subregionalnego województwa kujawsko-pomorskiego – Grudziądza, od którego odległość w linii prostej wynosi tylko 25 km (drogowo 35 km) i dlatego miasto Kwidzyn znajduje się w zasięgu jego oddziaływania. Ważny ośrodek subregionalny województwa warmińsko-mazurskiego – Elbląg znajduje się w linii prostej w odległości 57 km od Kwidzyna (drogowo – 70 km).

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

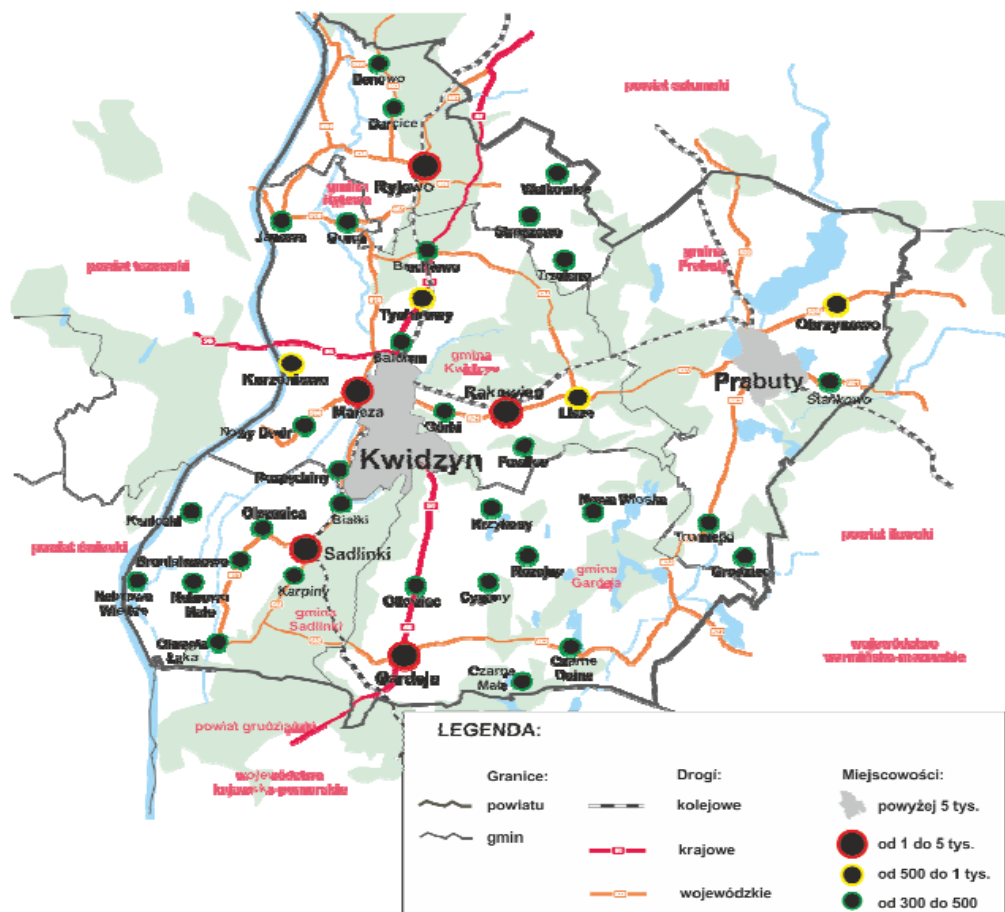
Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [tys.]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
1	Miasto Kwidzyn	21,5	38,76	1 799	1/-
2	Miasto i gmina Prabuty	197,1	13,24	67	34/20
	w tym:				
	- miasto	7,3	8,78	1 205	1/-
	- gmina	189,8	4,45	23	33/20
3	Gmina Gardeja	192,7	8,46	44	26/24
4	Gmina Kwidzyn	207,4	11,22	54	37/28
5	Gmina Ryjewo	103,7	6,05	58	21/12
6	Gmina Sadlinki	112,3	5,91	53	14/13
Razem		834,7	83,63	100	132/97

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 31.05.2015 r.

Powiat kwidzyński znajduje się geograficznie na pograniczu dwóch makroregionów: Doliny Dolnej Wisły (mezoregion Doliny Kwidzyńskiej) – w części zachodniej i Pojezierza Iławskiego – w części centralnej i wschodniej. Dominujący obszar powiatu ma silnie zróżnicowaną rzeźbę terenu – z falistymi i pagórkowatymi wysoczyznami morenowymi i obniż-

niem się terenu w kierunku północnym. Charakterystyczne są liczne zagłębienia terenu, często wypełnione jeziorami. Zachodnia część obszaru powiatu to dolina Wisły, oddzielona od wysoczyzny wyraźnie zarysowaną skarpą porośniętą lasami. Teren doliny jest płaski, z licznymi ciekami wodnymi. Przepływająca przez powiat rzeka Liwa tworzy dolinę wcinającą się w teren wysoczyzny. Deniwelacje terenu są znaczne – od poniżej 10 m n.p.m. w dolinie Wisły, do ponad 100 m n.p.m. w części południowo-wschodniej.

Na rysunku 5 przedstawiono mapę powiatu kwidzyńskiego z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.



2.5. Zagospodarowanie przestrzenne jednostek administracyjnych objętych planem

Miasto Kwidzyn

Powierzchnia zajmowana przez miasto wynosi 21,54 km². Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., liczba mieszkańców miasta wynosiła 38 857, co oznacza gęstość zaludnienia równą 1 799 mieszkańców na km². Pod względem powierzchni wśród miast, Kwidzyn zajmował (według stanu na dzień 31.12.2013 r.) 264 miejsce w kraju, a pod względem ludności – 121. miejsce. Na tle innych miast o podobnej wielkości, Kwidzyn charakteryzował się więc wyższą od przeciętnej gęstością zaludnienia. Największą część powierzchni miasta stanowiły obszary terenów zainwestowanych – 48%. Użytki rolne zajmowały 27% powierzchni, a lasy – 26%.

Miasto położone jest w zakolu rzeki Liwy, dopływu Nogatu, na skraju skarpy pradoliny rzeki Wisły. Teren miasta jest dość urozmaicony, ze znacznymi deniwelacjami i wyraźnym obniżeniem w dolinie rzeki Liwy i jej dopływu – Cyganówki. Południowo-wschodnią część miasta porastają lasy. Rzeka Liwa otacza zurbanizowaną część obszaru miasta, położoną na wysoczyźnie morenowej, niemal ze wszystkich stron. Północna część wysoczyzny jest silnie pofałdowana. Fragment zachodni powierzchni miasta, poniżej skarpy, znajduje się już w dolinie Wisły.

Kwidzyn jest zlokalizowany południkowo, wzdłuż torów kolejowych linii nr 207. Część północna miasta to rejon intensywnej zabudowy mieszkaniowej, a obszar południowy to tereny przemysłowe w części zachodniej i zielone – w części wschodniej. W strukturze urbanizacyjnej miasta wyróżniają się następujące elementy:

- obszar zabudowy śródmiejskiej, obejmujący zachodnią część miasta, z dominacją zabudowy mieszkaniowej wielo- i jednorodzinnej oraz zabudowy usługowej z koncentracją usług publicznych, ogólnomiejskich i ponadgminnych;
- obszary zwartej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej z usługami, stanowiące obszar wokół i na wschód od strefy śródmiejskiej;
- obszary zwartej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w północnej części miasta i przyległe – na północ od obszaru przemysłowego;
- suburbanizacyjne obszary dominacji zabudowy jednorodzinnej w części historycznej w zachodnim fragmencie miasta;
- obszary rekreacyjno-sportowe o charakterze ogólnomiejskim – we wschodniej części Kwidzyna;
- obszary przemysłowe – w południowej części miasta.

Miasto Kwidzyn przecina centralnie (południkowo) linia kolejowa nr 207, z dużą stacją. Kolej dzieli miasto na dwie części: po stronie zachodniej znajduje się śródmieście i część historyczna, a po stronie wschodniej – dzielnice mieszkaniowe wielo- i jednorodzinne. Dworzec kolejowy zlokalizowany jest w centrum zabudowy miejskiej, przy granicy śródmieścia. Dworzec autobusowy zlokalizowany jest także w centrum, w odległości około 300 m od dworca kolejowego. W niedużej odległości od dworca autobusowego znajduje się centrum handlowe Kwidzyna – Stary Młyn z hipermarketem.

W centrum znajdują się wszystkie ważne urzędy i instytucje, obiekty handlowe, banki, szkoły, szpital, hotele, obiekty kulturalne, lokale gastronomiczne, itp. Znajdują się tu także tereny przemysłowe – zakłady produkcji motoryzacyjnej oraz tereny powojkowe po byłych koszarach jednostki łączności i wojsk pancernych (obecnie w części siedziba Gminy Kwidzyn, Powiatowego Urzędu Pracy, Powiślańskiej Szkoły Wyższej, Komendy Policji, Sądu Rejonowego i Centrum Kultury).

Miasto Kwidzyn sięga na zachodzie do krawędzi skarpy wiślanej, będącej tu także skarżą nad rzeką Liwą. Na krawędzi skarpy, na granicy centrum, znajduje się zamek kapituły pomezjańskiej, w którym urządzono muzeum, zintegrowany z gotycką katedrą. Naprzeciw katedry znajduje się kinoteatr, który w ostatnich latach został odremontowany. Skarpa urządzona jest w przeważającej części jako tereny zielone (ogródki działkowe, tereny sportowe). Dawniej poprowadzona była tędy kolejka wąskotorowa, obecnie jest to ciąg pieszy, z wiaduktem nad ul. Drzymały.

Przebiegająca centralnie przez zabudowę miejską linia kolejowa stanowi pewną barierę w poruszaniu się po mieście, choć rozwiązania komunikacyjne – pięć wiaduktów z przejściami pieszymi oraz kładka z zejściami na perony w rejonie dworca kolejowego – pozwalają na bezkolizyjne jej przekraczanie. Na wschód od centrum dominuje zwarta zabudowa mieszkaniowa, z dominacją jednorodzinnej, poprzedzielanej osiedlami wielorodzinnymi. W tej części miasta występują liczne obiekty sportowe, zlokalizowane przy szkołach (stadion, hale sportowe) oraz Kwidzyńskie Centrum Sportu i Rekreacji – z halą sportową i stadionem miejskim. Przy wschodniej granicy Kwidzyna, na terenie miejscowości Górki, znajduje się obszar przemysłowy Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, o powierzchni 17 ha, przeznaczonej do zagospodarowania.

Tereny północne Kwidzyna to obszary upraw rolnych, z rozproszoną zabudową jednorodziną i siedliskową, osiedle domków jednorodzinnych oraz cmentarz komunalny i ogródki działkowe.

Południowa część miasta ma zróżnicowany charakter: wielkoprzemysłowy oraz rekreacyjny – linię podziału stanowi rzeka Liwa. Dolina rzeki stanowi tereny zielone. Przez obszar

ten przebiega także ślad dawnej linii kolejowej Kwidzyn – Kisielice, obecnie będącej w części bocznica do zakładów celulozowych.

Obszar położony na prawym brzegu rzeki Liwy, w rejonie jej zakola, to rejon przemysłowy, z dominującymi dużymi zakładami papierniczymi. Od centralnego rejonu miasta zakłady papiernicze oddziela strefa składowo-przemysłowa, zlokalizowana wzdłuż torów kolejowych – z największym zakładem przemysłowym branży elektrotechnicznej grupy Jabil. Znajduje się tu także zakład karny oraz obszar użytkowany rolniczo oraz zielone nieużytki, stanowiące strefę buforową. Zakłady papiernicze obejmują cały rejon zakola rzeki Liwy. Obszary przemysłowe w znacznej części należą do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Łącznie strefa ta obejmuje w mieście 66 ha powierzchni.

Obszar na lewym brzegu rzeki jest w przeważającej części porośnięty lasem, z enklawami upraw rolnych, dzielnicą wypoczynkowo-jednorodziną Miłosna i niewielkim obszarem przemysłowym – z częścią obszaru Podstrefy Kwidzyn Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Przez miasto przebiega z północy na południe droga krajowa nr 55 Nowy Dwór Gdański – Stolno. Tuż za północną granicą miasta od tej drogi odchodzi odcinek drogi krajowej nr 90 z przeprawą mostową na Wiśle, łączący Kwidzyn z drogą krajową nr 91, wyznaczoną na lewym brzegu rzeki i dalej z Trójmiastem lub z autostradą A1. Odcinek ten stanowi pierwszy etap realizacji wschodniej obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 55.

W Kwidzynie rozpoczynają swój bieg także drogi wojewódzkie nr 521 – do Iławy w województwie warmińsko-mazurskim oraz nr 532 – do Gardei.

Przez Kwidzyn prowadzi linia kolejowa nr 207 Toruń – Malbork oraz nr 281 Prabuty – Kwidzyn, z istniejącym jeszcze, nieużywanym odcinkiem do Wisły, ale bez mostu na rzece.

Miasto graniczy ze wszystkich stron z gminą Kwidzyn. Otoczenie miasta lasami ogranicza zjawiska bliskiej suburbanizacji do rejonów na wschód od miasta. Bezpośrednio do granic miasta przylegają miejscowości: Baldram, Mareza, Rozpędziny, Białki i Górki.

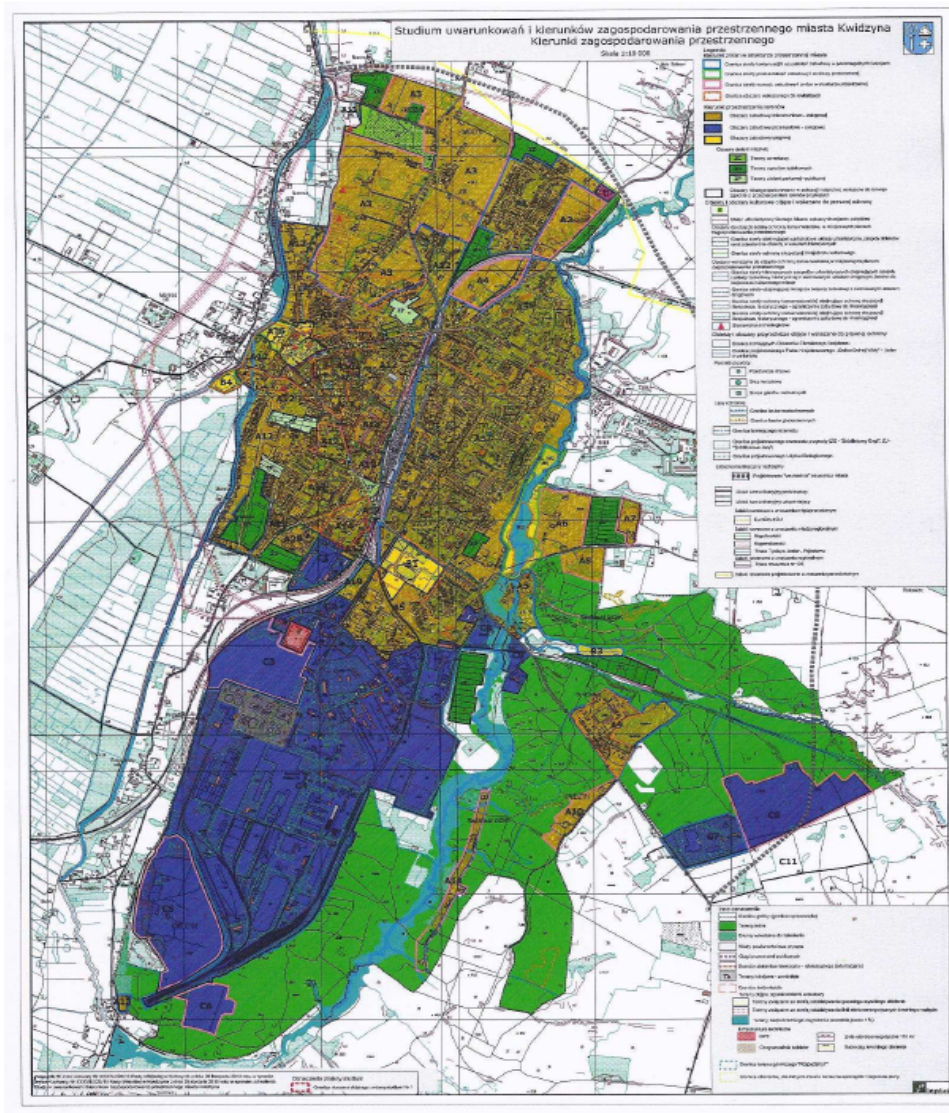
Układ urbanistyczny starego miasta, zespół zamkowo-katedralny, zespół miejskich murów obronnych oraz pojedyncze budynki, zostały wpisane do rejestru zabytków. Na terenie miasta Kwidzyna znajdują się liczne pomniki przyrody oraz zlokalizowany jest rezerwat przyrody „Kwidzyńskie Ostnice”, obejmujący fragment doliny potoku Cypele.

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wyodrębniono trzy podstawowe strefy przestrzenne: kontynuacji i uzupełnień w rejonie zainwestowanym, przekształceń zabudowy i struktury przestrzennej oraz rozwoju zabudowy i zmian w strukturze przestrzennej.

Studium uwarunkowań wskazuje na konieczność realizacji inwestycji budowy wschodniej obwodnicy miasta Kwidzyna.

Na rysunku 7 przedstawiono kierunki zagospodarowania przestrzennego Kwidzyna.

Ważnym planowanym działaniem jest także budowa węzła integracyjnego – wraz z rewitalizacją dworca kolejowego. Celem realizacji tego zadania jest stworzenie nowoczesnego węzła z przystankami komunikacji miejskiej, krajowej i międzynarodowej – wraz z cyfrowym systemem informacyjnym, odpowiednio zorganizowanymi miejscami parkingowymi K&R, parkingami B&R i P&R, integrującego podsystem transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego z istniejącą infrastrukturą rowerową i z wypożyczalnią rowerów. W ramach przedsięwzięcia zmodernizowany zostanie budynek dworca, z przystosowaniem do pełnienia roli węzła integracyjnego i ze wzbogaceniem o funkcje społeczne.



Rys. 7. Kierunki zagospodarowania przestrzennego Kwidzyna

Źródło: „Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kwidzyna – tekst ujednolicony”. Kierunki – rysunek jednolity.

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przewiduje się w zakresie rozwoju funkcji:

- 1) **społecznych** – utrzymanie wyposażenia w infrastrukturę społeczną oraz rozwój usług sportu i rekreacji, turystycznych i kulturalnych;
- 2) **mieszkaniowych** – ekstensywną zabudowę północno-zachodniej części miasta, rewitalizację zasobów mieszkaniowych, wzmocnienie powiązań przestrzennych;
- 3) **gospodarczych** – przeznaczenie nowych terenów do zagospodarowania w południowej i południowo-wschodniej części miasta, rozwój usług obsługi ludności na terenach mieszkaniowych;
- 4) **kulturowych** – rewaloryzacja i rewitalizacja obiektów i obszarów zabytkowych, uporządkowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta;
- 5) **ochrony przyrody i kształtowania zieleni miejskiej** – otwarcie miasta na tereny leśne we wschodniej jego części, urządzenie terenów rekreacyjno-zielonych, wprowadzenie zieleni izolacyjnej dla obiektów uciążliwych, rozbudowę systemu powiązań terenów zieleni miejskiej.

Miasto i gmina Prabuty

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., miasto i gmina zajmowały łącznie powierzchnię 197,13 km², w tym samo miasto Prabuty – 7,29 km². Pod względem powierzchni wśród miast, w 2013 r. Prabuty zajmowały 621. miejsce w kraju. Największą część powierzchni miasta i gminy stanowiły użytki rolne – 64%, zaś lasy zajmowały 20% jego powierzchni.

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., liczba ludności miasta wynosiła 8 781 osób, a gęstość zaludnienia – 1 205 osób na km². Ludność miasta i gminy wynosiła natomiast 13 235 osób, przy gęstości zaludnienia 67 osób na km².

Miasto Prabuty położone jest nad rzeką Liwą, pomiędzy jeziorami Liwieniec i Sowica. Główny obszar miasta znajduje się na płaskowyżu pomiędzy doliną rzeki, opływającej miasto od strony wschodniej i zachodniej. Przez centrum miasta przebiega dwutorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 9 Warszawa – Gdańsk, należąca do sieci TEN-T. Stacja kolejowa położona jest w północno-wschodniej części miasta, w pobliżu doliny rzeki Liwy. Po stronie zachodniej od stacji kolejowej – oddzielona terenami nieużytków – zlokalizowana jest najstarsza zabudowa miejska z rynkiem. W tej części miasta znajduje się większość instytucji. Dzielnica Starego Miasta posiada wiele obiektów wpisanych do rejestru zabytków, a jej układ urbanistyczny także został wpisany do tego rejestru.

Po stronie wschodniej od stacji kolejowej znajdują się tereny przemysłowo-składowe i obszar byłych koszar, obecnie wykorzystany w celach mieszkaniowych. Północna część Prabut to park miejski, zabudowa jednorodzinna i rejon oczyszczalni ścieków.

Południowy obszar miasta zajmuje głównie zabudowa jednorodzinna, z obiektami sportowymi i niewielkimi terenami składowo-przemysłowymi. Na południowym krańcu miasta zlokalizowany jest szpital specjalistyczny, oddzielony od zabudowy terenami leśnymi ze stadionem sportowym.

W centrum Prabut krzyżują się dwie drogi wojewódzkie – nr 521 i 522. Droga nr 522 w północnej części miasta krzyżuje się także z drogą wojewódzką nr 520. Trasy te są w sezonie turystycznym silnie obciążone ruchem, szczególnie w kierunku Iławy.

W Prabutach znajduje się kilka przystanków autobusowych, w tym jeden przy dworcu kolejowym.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dzieli miasto na kilka jednostek – struktur przestrzennych:

- śródmieście – wielofunkcyjna z koncentracją usług i funkcjami mieszkaniowymi, o walorach historycznych;
- dzielnicę południową – mieszkaniową, o zabudowie głównie jednorodzinnej;
- dzielnicę przemysłową – rejon dworca kolejowego, wymagającą rewitalizacji przestrzennej z rezerwami terenu;
- rejon szpitala – z otuliną leśną;
- rejon ul. Rypińskiej – z zabudową jednorodziną i przemysłowo-składową.

Obszary zabudowy przedzielone są ekologicznymi jednostkami strukturalnymi: doliną rzeki Liwy, obszarem jeziora Liwieniec, parkiem miejskim i terenami przyszpitalnymi.

Obszar wiejski miasta i gminy Prabuty to przeważnie tereny zagospodarowane rolniczo, z rejonami zabudowy jednorodzinnej, w części dość rozproszonej, typu kolonialnego. Większość miejscowości ma niewielką liczbą mieszkańców, a jedyną dużą miejscowością jest Obrzynowo (0,7 tys. osób). W części północnej gminy znajduje się duże jezioro Dzierzgoń, z miejscową zabudową letniskową. Zabudowę letniskową posiada także mniejsze jezioro Orkusz, natomiast pozostałe jeziora nie są zagospodarowane. Przez obszar centralny gminy przebiega malownicza dolina rzeki Liwy, częściowo porośnięta lasami. Obszar południowy gminy to tereny rolnicze z niewielkimi kompleksami leśnymi.

Znaczna część obszaru gminy objęta jest ochroną krajobrazu, z licznymi siedliskami i rezerwatem „jezioro Liwieniec”. Przez gminę przebiegają także atrakcyjne szlaki turystyczne – pieszy „Napoleoński” i kajakowy rzeki Liwy.

Na linii kolejowej nr 9, poza stacją Prabuty, znajduje się w gminie przystanek Gdako-wo. Linia kolejowa nr 218 ze stacji Prabuty do miasta Kwidzyna nie jest obecnie używana w ruchu osobowym. Dawna linia kolejowa do Kisielic została wyłączona z użytkowania i jest nieprzejezdna, pełni miejscowo rolę lokalnej drogi.

Miasto i gmina Prabuty skomunikowane są ze Kwidzynem drogą wojewódzką nr 521.

Gmina Gardeja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Gardeja zajmował powierzchnię 192,70 km², z czego 70% stanowiły użytki rolne, a 16% – lasy. Gmina podzielona jest na 24 sołectwa. Gminę, wg danych GUS na 31.12.2014 r., zamieszkiwało 8 457 osób.

Gmina jest dość słabo zaludniona, a największą jednostką osadniczą jest składająca się z trzech sołectw Gardeja (2,5 tys. osób). Duże jednostki osadnicze to także Czarne Dolne i przedzielone jeziorem Czarne Górne, Cygany, Otlówek, Nowa Wioska i Rozajny. Gardeja jest centralnym ośrodkiem gminnym.

Gmina położona jest w granicach Pojezierza Iławskiego i Pojezierza Chełmińskiego. Teren gminy jest urozmaicony, miejscami pokryty lasami. Rzędne terenu wahają się od 60 do ponad 130 m n.p.m.

Gmina ma charakter rolniczy i turystyczny. Jedynymi większymi zakładami przemysłowymi są: wytwórnia styropianu w miejscowości Czarne Dolne i młyn w Gardei.

Gmina Gardeja jest w zasięgu oddziaływania dwóch ośrodków miejskich: Kwidzyna – w województwie pomorskim, w którym zlokalizowane są wszystkie instytucje powiatowe dla gminy i pobliskiego Grudziądza – w województwie kujawsko-pomorskim.

Strategia zrównoważonego rozwoju gminy Gardeja, jako ważne dla przyszłości gminy wskazuje m.in.: rozwój infrastruktury i oferty sportowo-rekreacyjnej, rozwój bazy hotelowej i agroturystycznej oraz modernizację i rozwój dróg.

Na obszarze gminy zlokalizowane jest wiele ośrodków wypoczynku i rekreacji. Największe z nich, to: ośrodek nad jeziorem Kamień w Gardei oraz miejscowości Jaromierz, Klasztorzek i Rozajny Małe – z ośrodkami wypoczynkowymi i zespołami domków letniskowych – a także Nowa Wioska ze stadnią koni.

W miejscowościach: Klecewo, Nowa Wioska i Otlówek znajdują się zespoły pałacowe z parkami.

Część wschodnia i zachodnia obszaru gminy objęta jest ochroną krajobrazu.

Gmina jest skomunikowana z Kwidzynem drogą krajową nr 55. Przez teren gminy prowadzi także droga wojewódzka nr 532, łącząca Gardeję z pobliskimi gminami – Sadlinkami i Prabutami. Gmina posiada także połączenie kolejowe ze stolicą powiatu linią nr 207, z poło-

zonym w lesie przystankiem Dziwno – już na obszarze gminy Sadlinki – oraz stacją kolejową Gardeja. Stacja kolejowa jest oddalona od głównego przystanku autobusowego w Gardeji o 2,3 km, a przystanek Dziwno od najbliższego przystanku autobusowego – o 3,6 km. Przy stacji kolejowej zlokalizowany jest przystanek autobusowy, ale bardzo rzadko jest wykorzystywany.

Przez północny fragment gminy prowadzić będzie część planowanej obwodnicy miasta Kwidzyna w ciągu drogi krajowej nr 55.

Gmina Kwidzyn

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Kwidzyn zajmował powierzchnię 207,37 km², z czego 67% stanowiły użytki rolne, a 20% – lasy. Gmina podzielona jest na 28 sołectw. Gminę, wg danych GUS na 31.12.2014 r., zamieszkiwało 11 222 osób.

Gmina Kwidzyn otacza miasto Kwidzyn od strony zachodniej, północnej i wschodniej. Wschodnia część gminy należy do jednostki fizjograficznej Dolina Wisły i jest oddzielona skarpą od części centralnej i zachodniej, należących do Pojezierza Iławskiego. Teren doliny Wisły jest płaski, o rzędnych do 15 m n.p.m. i o dobrej klasie gleb. Przez dolinę przepływa rzeka Liwa. Teren pojezierza jest bardziej urozmaicony, o wysokościach do 90 m n.p.m., popadłowany z wcinającą się doliną rzeki Liwa. Kompleksy leśne znajdują się w centralnej części gminy w większości w dolinach rzek.

Największe miejscowości gminy to Rakowiec (około 1,5 tys. osób) i Mareza (ok. 1,3 tys. osób). Pozostałe duże jednostki osadnicze to: Tychnowy, Korzeniewo, Licze, Górki, Janowo, Baldram, Brachlewo i Pawlice. Zabudowa większości miejscowości ma charakter rozproszony, widoczne są w nich ponadto efekty procesów suburbanizacji.

Gmina Kwidzyn ma charakter w większości rolniczy, ale miejscowości zlokalizowane w pobliżu miasta Kwidzyna mają charakter podmiejski, dominuje w nich funkcja osadnicza. W pobliżu Kwidzyna rozwijają się także strefy przemysłowe.

W miejscowości Górki zlokalizowany jest Kwidzyński Park Naukowo-Technologiczny, zajmujący ok. 39 ha. Teren parku zlokalizowany jest przy drodze wojewódzkiej nr 521 w pobliżu granicy miasta Kwidzyna i został już częściowo zainwestowany. Większe zakłady przemysłowe znajdują się ponadto w: Gurczu, Marezie i Nowym Dworze.

Doliny rzek Wisły i Liwy stanowią obszary chronionego krajobrazu. Dolina Wisły w części objęta jest obszarami Natura 2000. W miejscowości Brachlewo zlokalizowany jest camping.

W miejscowości Licze znajduje się zespół dworsko-parkowy. Na rzece Liwie w Piekarskim Młynie i Sadowskim Młynie urządzone są dwie niewielkie elektrownie wodne.

Na terenie gminy znajdują się dwa składowiska odpadów: we wsi Nowy Dwór i we wsi Gilwa Mała, gdzie znajduje się także regionalna instalacja do przetwarzania odpadów.

Gmina Kwidzyn, wskutek graniczenia z miastem, jest z nim bardzo dobrze skomunikowana. Wschodnie obszary gminy łączą ze stolicą powiatu drogi wojewódzkie nr 518, 532 i 588 oraz droga krajowa nr 90 – poprzez węzeł drogowy przed mostem na Wiśle. Obszar północny skomunikowany jest z miastem drogą krajową nr 55 oraz drogami wojewódzkimi nr 518 i 524. Zachodni obszar gminy ma połączenia ze stolicą powiatu drogą wojewódzka nr 521 oraz drogą powiatową 3140G.

Przez gminę prowadzą dwie drogi krajowe: nr 55 Malbork – Kwidzyn oraz nr 90 – łącząca drogi krajowe nr 55 i nr 91 z mostem na Wiśle. Droga krajowa nr 90 jest północnym fragmentem obwodnicy Kwidzyna i stanowi doskonałe połączenie gminy z autostradą A1.

Przez obszar gminy prowadzą także linie kolejowe nr 207 i nr 218, z przystankiem na linii nr 207 w miejscowości Brachlewo.

Gmina Ryjewo

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Ryjewo zajmował powierzchnię 103,71 km², z czego 61% stanowiły użytki rolne, a 26% – lasy. Gminę, wg danych GUS na 31.12.2014 r., zamieszkiwało 6 050 osób.

Gmina jest stosunkowo słabo zaludniona, a największą jej jednostką osadniczą jest Ryjewo (2,9 tys. osób), skupiające niemal połowę mieszkańców gminy. Duże jednostki osadnicze to także: Trzciano, Watkowice, Straszewo, Barcice i Benowo. Ryjewo jest centralnym ośrodkiem gminnym, z koncentracją funkcji usługowych.

Teren gminy jest zróżnicowany. Większość obszaru należy do Doliny Dolnej Wisły z glebami wysokich klas bonitacyjnych, gdzie teren jest płaski, a rzędne oscylują wokół 10 m n.p.m.. Część centralna stanowi skarpe oddzielającą obszar Pojezierza Iławskiego od Doliny Dolnej Wisły. Jest to rejon porośnięty lasem o znacznych różnicach w rzędnych terenu. Część wschodnia to pofałdowany obszar polodowcowy, o rzędnych osiągających ponad 80 m n.p.m.

Gmina ma charakter rolniczy, a w Ryjewie znajduje się zakład przetwórstwa mięsa.

W miejscowości Wartkowice Małe znajduje się zespół dworsko-parkowy.

Strategia Rozwoju Gminy Ryjewo w obszarze infrastruktura określiła cel strategiczny 3 „Poprawa komunikacji oraz dostępności usług publicznych w gminie Ryjewo”, a w nim wspieranie działań zmierzających do poprawy komunikacji publicznej w gminie.

Kompleksy leśne i dolina Wisły objęte są ochroną krajobrazu, a dolina Wisły należy do obszaru Natura 2000.

Gmina jest skomunikowana z Kwidzynem drogą krajową nr 55 oraz siecią dróg wojewódzkich: nr 525, 602, 607 i 608 i drogą powiatową nr 3140G. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 207 Malbork – Kwidzyn ze stacją w Ryjewie.

Gmina Sadlinki

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Sadlinki zajmował powierzchnię 112,25 km², z czego 54% stanowiły użytki rolne, a 32% – lasy. Gmina podzielona jest na 13 sołectw. Gminę, wg danych GUS na 31.12.2014 r., zamieszkiwało 5 906 osób.

Gmina jest oddzielona od zabudowy mieszkaniowej miasta doliną rzeki Liwy i obszarami przemysłowymi. Największą miejscowością w gminie są Sadlinki (1,8 tys. osób – około 1/3 mieszkańców gminy), które stanowią centrum usług gminnych. Większymi jednostkami osadniczymi są ponadto: Olszanica, Białki, Okrągła Łąka, Bronisławowo i Karpiny.

Teren gminy jest zróżnicowany. Większość obszaru należy do Doliny Dolnej Wisły z glebami o wysokich klasach bonitacyjnych, gdzie teren jest płaski, a rzędne oscylują wokół 10 m n.p.m.. Część wschodnią stanowi skarpa oddzielająca obszar Pojezierza Iławskiego od Doliny Dolnej Wisły. Jest to obszar porośnięty lasem o znacznych różnicach rzędnych terenu, dochodzących do 100 m n.p.m. przy południowej granicy gminy.

W miejscowości Olszanica funkcjonują kopalnie kruszyw.

Gmina objęta jest w znacznej części ochroną krajobrazu, a obszar wzdłuż rzeki Wisły to tereny ochrony Natura 2000.

Gmina jest skomunikowana z Kwidzynem drogą wojewódzką nr 532. Przez teren gminy prowadzi linia kolejowa nr 207 ze stacją w Sadlinkach oraz przystankiem w Dziwnie, na granicy z gminą Gardeja, w bliskiej odległości od siedziby tej gminy – Gardei.

2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Sieć transportową w województwie pomorskim tworzy 19,5 tys. dróg i 1,6 tys. km linii kolejowych, drogi wodne, 12 portów morskich, w tym dwa o znaczeniu państwowym i dwa porty lotnicze.

Przez województwo pomorskie przebiega paneuropejski korytarz transportowy bazowej sieci TEN-T: Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice z odgałęzieniem Gdańsk – Warszawa – Katowice)¹⁰. W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Toruniem, Łodzią i aglomeracją śląską. Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w południowej części województwa pomorskiego linie kolejowe nr 9, 131 i 204 – jako sieć bazowa oraz nr 201 i 203 –

¹⁰ Źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, dostęp: 15.05.2015 r.

jako sieć kompleksowa¹¹. Do sieci TEN-T należy też Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie oraz porty morskie w Gdańsku i Gdyni.

Długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie pomorskim wynosi 1 237 km, w tym 457 km jest zelektryfikowana. Na liniach tych znajduje się 107 dworców i 180 przystanków kolejowych, w tym dworce kolejowe w Kwidzynie i Prabutach.

Główna linia kolejowa obejmująca swoją trasą powiat – nr 9 – jest dwutorową, zelektryfikowaną linią magistralną o znaczeniu państwowym¹², zaliczoną do sieci bazowej TEN-T.

Przez obszar powiatu przebiegają także dwie drugorzędne, nieelektryfikowane linie kolejowe: jednotorowa – wykorzystywana w ruchu pasażerskim nr 207 Toruń Wschodni – Malbork i dwutorowa – wykorzystywana w ruchu towarowym nr 218 Prabuty – Kwidzyn. Linia kolejowa nr 207 pozwala na przejazd pociągom pasażerskim z prędkością 60-90 km/h. Linia kolejowa nr 218 prowadzi do obszaru przemysłowego w Kwidzynie. Odcinek linii kolejowej nr 218 prowadzący do nieistniejącej przeprawy na Wiśle i dalej do stacji Smętowo Graniczne, jest wyłączony z eksploatacji.

Wg stanu na 15 maja 2015 r., Kwidzyn posiadał połączenia kolejowe liniami regionalnymi z Malborkiem (7 par połączeń na dobę w dniu powszednim, 5 par w sobotę i 4 pary w niedzielę), Gdynią (1 para połączeń na dobę), Grudziądem (4 pary połączeń na dobę) i Tczewem (1 para połączeń na dobę).

Miasto Prabuty posiadało połączenia kolejowe z Malborkiem (10 par połączeń na dobę w dniu powszednim, 8 par w sobotę i 8 par w niedzielę), Iławą (10 par połączeń na dobę w dniu powszednim, 9 par w sobotę i 7 par w niedzielę), Olsztynem (2 pary połączeń), Gdynią (3 pary połączeń) i Działdowem (1 para połączeń).

Przez obszar powiatu kwidzyńskiego prowadzą dwie drogi krajowe: nr 55 Nowy Dwór Gdański – Stolno oraz nr 90, łącząca drogę krajową nr 55 z drogą krajową nr 91, z mostem na Wiśle w pobliżu miejscowości Korzeniewo. Trasa drogi krajowej nr 55 obejmuje powiat południkowo.

Droga krajowa nr 90 poprawiła skomunikowanie powiatu z Trójmiastem oraz autostradą A1 i jest pierwszym elementem obwodnicy miasta Kwidzyna. Planowane jest wybudowanie dalszych odcinków wschodniej obwodnicy Kwidzyna, omijającej obszary zurbanizowane, poprowadzonej przez obszar gminy Kwidzyn i gminy Gardeja.

Przez obszar powiatu kwidzyńskiego prowadzi wiele dróg wojewódzkich:

- nr 518 o trasie: Gniew – rzeka Wisła – Janowo – Gurcz – Kwidzyn;
- nr 520 o trasie: Prabuty – Kamieniec (w województwie warmińsko-mazurskim);

¹¹ www.mapa.plk-sa.pl, dostęp: 15.05.2015 r.

¹² Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 17.04.2013 r., Dz. U. z 2013 r., poz. 569.

- nr 521 o trasie Kwidzyn – Prabuty – Iława (w województwie warmińsko-mazurskim);
- nr 522 o trasie: Górki – Prabuty – Sobiewola (w województwie warmińsko-mazurskim);
- nr 523 o trasie: Trumieje – Gardeja;
- nr 524 o trasie: Brachlewo – Licze;
- nr 525 o trasie: stacja kolejowa Ryjewo – Szkaradowo;
- nr 532 o trasie: stacja kolejowa Kwidzyn – Sadlinki – Okrągła Łąka – Gardeja;
- nr 588 o trasie: Opalenie – rzeka Wisła – Grabówko – Mareza;
- nr 602 o trasie: Mątowskie Pastwiska – droga wojewódzka nr 603;
- nr 607 o trasie: Gurcz – Ryjewo – Sztumska Wieś;
- nr 608 o trasie: Ryjewo – Klecewko;
- nr 611 o trasie: Sadlinki – Bronisławowo.

Drogi krajowe mają największe znaczenie w przewozach (szczególnie tranzytowych) w regionie, a natężenie ruchu na nich jest duże. Wśród dróg wojewódzkich znaczenie tranzytowe mają drogi nr 521 – jako połączenie miasta Kwidzyna z drogą krajową nr 16 oraz droga wojewódzka nr 522.

Dla komunikacji ośrodków gminnych pomiędzy sobą, podstawowe znaczenie mają drogi wojewódzkie nr 521, 522, 523, 524 i 532 oraz połączenie Ryjewa z drogą krajową nr 55 – odcinkami dróg wojewódzkich nr 607 i 608.

Pozostałe drogi mają znaczenie lokalne i – poza krótkimi odcinkami – natężenie ruchu na nich jest niewielkie. Na rysunku 8 przedstawiono sieć dróg w powiecie kwidzyńskim.

W powiecie kwidzyńskim jest 40,0 km dróg krajowych, 183,9 km dróg wojewódzkich i 246,9 km dróg powiatowych, w tym 6,9 km w miastach.

W Kwidzynie urządzony jest dworzec autobusowy – będący własnością i zarządzany przez PKS Kwidzyn, zlokalizowany przy ul. Konopnickiej. W pozostałych ośrodkach gminnych zlokalizowane są tylko przystanki autobusowe.

Powiat kwidzyński jest skomunikowany z innymi polskimi miastami poprzez połączenia autobusowe, obsługiwane przez różne podmioty. Przewozy w międzyregionalnej komunikacji autobusowej zapewniają następujący przewoźnicy:

- PKS Kwidzyn;
- PKS w Elblągu Sp. z o.o.;
- PKS Ostrowcu Świętokrzyskim S. A.(sezonowo).

Sieć autobusowych połączeń dalekobieżnych umożliwia dotarcie m.in. do następujących miast: Bydgoszcz, Gdańsk, Elbląg, Malbork, Poznań, Świecie i Tczew.

W sezonie letnim można z Kwidzyna dojechać bez przesiadek także do: Gdyni, Łeby, Płocka, Radomia, Starachowic, Torunia i Włocławka. Autobusy dalekobieżne niektórych relacji zatrzymują się, poza dworcem w Kwidzynie, także w Gardei.



Rys. 8. Mapa sieci dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na obszarze powiatu kwidzyńskiego.

Źródło: Starostwo Powiatowe W Kwidzynie.

Przewozy w regionalnej komunikacji autobusowej, przebiegające przez obszar gmin ościennych, obsługują następujące podmioty:

- PKS Kwidzyn;
- AŻ Rydwan Sp. z o.o., Malbork;
- Transport Osobowy Autobusowy i Ciężarowy Sławomir Kłos, Sadlinki;
- PKS Grudziądz Sp. z o.o.;
- Transport Osobowy Mirosław Brzózy, Brokowo;
- Tur-Stach Przedsiębiorstwo Usług Turystycznych Stanisław Dańko, Kwidzyn;

- Szkolenie Kandydatów na Kierowców – Przewóz Osób „ENDURO” Bożena Thiel, Prabuty.

W powiecie kwidzyńskim urządzono ścieżki rowerowe o łącznej długości 30,5 km, w tym przy drogach wojewódzkich – 6,4 km, powiatowych – 0,7 km i gminnych – 23,4 km¹³. Ścieżki rowerowe występują w mieście Kwidzynie (16,8 km), w gminie Kwidzyn (8,3 km) oraz w mieście Prabuty (5,4 km). W powiecie kwidzyńskim wytyczono wiele turystycznych szlaków pieszych i rowerowych, obejmujących w szczególności doliny Wisły i Liwy oraz szlak z malborka przez Ryjewo, gminę Kwidzyn, Sadlinki do Gardeji. Na rysunku 9 przedstawiono przebieg ścieżek rowerowych i szlaków pieszych w powiecie kwidzyńskim.



Rys. 9. Trasy rowerowe w powiecie kwidzyńskim

Źródło: www.lasypowisla.pl, dostęp: 30.04.2015 r.

¹³ Stan na 31.12.2013 r. wg Banku Danych Lokalnych GUS.

Przez okolice Kwidzyna, wzdłuż rzeki Wisły, przebiega międzynarodowa trasa rowerowa EuroRoute R-1 – z Francji do Rosji. Rzekę Liwę, od Prabuty do Kwidzyna, obejmuje także trasa szlaku kajakowego.

W powiecie kwidzyńskim w żadnej z gmin nie zostały wyznaczone strefy płatnego parkowania.

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiat kwidzyński zamieszkały było przez 83,6 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w powiecie kwidzyńskim w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 3.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze powiatu kwidzyńskiego. Zmiana liczby mieszkańców w powiecie kwidzyńskim wynikała z przyczyn demograficznych, pomimo ujemnego salda migracji. Trend wzrostu liczby ludności w miastach, szczególnie w Kwidzynie, jest odmienny niż dla podobnych mniejszych ośrodków w Polsce i zapewne będzie utrzymywał się w przyszłości. Należy przypuszczać, że nadal będą też zachodziły procesy suburbanizacji.

Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu kwidzyńskiego w latach 2008-2013 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Miasto Kwidzyn	38 192	38 801	38 900	38 931	38 867	38 757	101,5
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,0	3,3	2,9	2,1	1,9	0,8	-
- saldo migracji na pobyty stały	- 30	- 23	- 15	- 79	- 93	b.d.	-
Miasto i gmina Prabuty	13 183	13 477	13 437	13 373	13 278	13 235	100,4
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,3	0,5	2,7	1,7	- 0,4	- 1,1	-
- saldo migracji na pobyty stały	- 41	- 31	- 76	- 61	- 84	b.d.	-
Gmina Gardeja	8 257	8 495	8 511	8 482	8 460	8 457	102,4

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,5	5,7	3,1	3,4	1,9	5,1	-
- saldo migracji na pobyty stały	- 10	- 38	- 10	- 32	- 30	b.d.	-
Gmina Kwidzyn	10 650	10 968	11 037	11 119	11 138	11 222	105,4
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,5	3,3	2,8	4,2	0,9	5,1	-
- saldo migracji na pobyty stały	66	18	38	39	- 2	b.d.	-
Gmina Ryjewo	5 818	5 955	5 977	5 985	5 972	6 050	104,0
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,0	3,2	3,7	4,0	0,8	- 0,3	-
- saldo migracji na pobyty stały	12	4	0	17	- 8	b.d.	-
Gmina Sadlinki	5 748	5 866	5 872	5 893	5 896	5 906	102,7
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,6	2,2	2,4	2,5	1,4	3,6	-
- saldo migracji na pobyty stały	28	4	- 8	13	- 14	b.d.	-
Powiat kwidzyński	81 848	81 562	83 734	83 783	83 611	83 627	102,2
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,2	3,0	2,9	2,6	1,3	1,7	-
- saldo migracji na pobyty stały	25	- 56	- 71	- 105	- 167	b.d.	-

Źródło: dane GUS.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 4. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

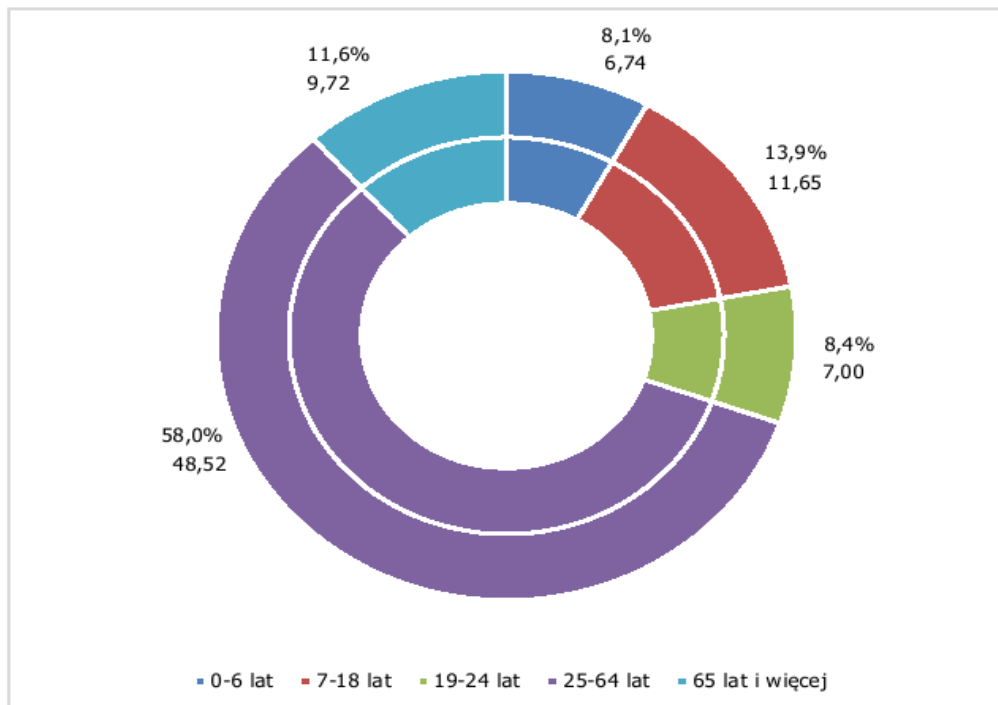
Tab. 4. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2008-2013

Segment mieszkańców w wieku:	Segment mieszkańców w wieku:		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
Miasto Kwidzyn			
– przedprodukcyjnym	8 098	7 680	94,8
– produkcyjnym	25 209	24 593	97,6
– poprodukcyjnym	4 885	6 484	132,7
Miasto i gmina Prabuty			
– przedprodukcyjnym	2 998	2 736	91,2
– produkcyjnym	8 477	8 467	99,9
– poprodukcyjnym	1 708	2 032	119,0
Gmina Gardeja			
– przedprodukcyjnym	2 068	1 980	95,7
– produkcyjnym	5 185	5 296	102,1
– poprodukcyjnym	1 004	1 181	117,6
Gmina Kwidzyn			
– przedprodukcyjnym	2 574	2 427	94,3
– produkcyjnym	6 973	7 496	107,5
– poprodukcyjnym	1 103	1 299	117,8
Gmina Ryjewo			
– przedprodukcyjnym	1 297	1 223	94,3
– produkcyjnym	3 828	3 925	102,5
– poprodukcyjnym	693	902	130,2
Gmina Sadlinki			
– przedprodukcyjnym	1 454	1 304	89,7
– produkcyjnym	3 715	3 931	105,8
– poprodukcyjnym	579	671	115,9

Segment mieszkańców w wieku:	Segment mieszkańców w wieku:		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
Powiat kwidzyński			
– przedprodukcyjnym	18 489	17 350	93,8
– produkcyjnym	53 387	53 708	100,6
– poprodukcyjnym	9 972	12 569	126,0

Źródło: dane GUS.

Strukturę wiekową mieszkańców powiatu kwidzyńskiego wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., przedstawiono na rysunku 10.



Rys. 10. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu kwidzyńskiego [%, tys. osób] – stan na 31 grudnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2009-2014 znacznie zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 6,2%), liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym pozostała niemal bez zmian (wzrost o 0,6%), natomiast znacznie zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 26,0%). Podobna tendencja spadku liczby mieszkańców młodych i wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Jej efektem jest spadek udziału w przewozach osób uczących się i wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzrasta więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

Prognozy demograficzne dla powiatu kwidzyńskiego, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 5, zakładają jednak do 2025 r. pogłębienie się obecnych tendencji ogólnopolskich – znacznego spadku ludności w wieku przedprodukcyjnym, umiarkowanego spadku ludności w wieku produkcyjnym i znacznego wzrostu liczby ludności w wieku poprodukcyjnym.

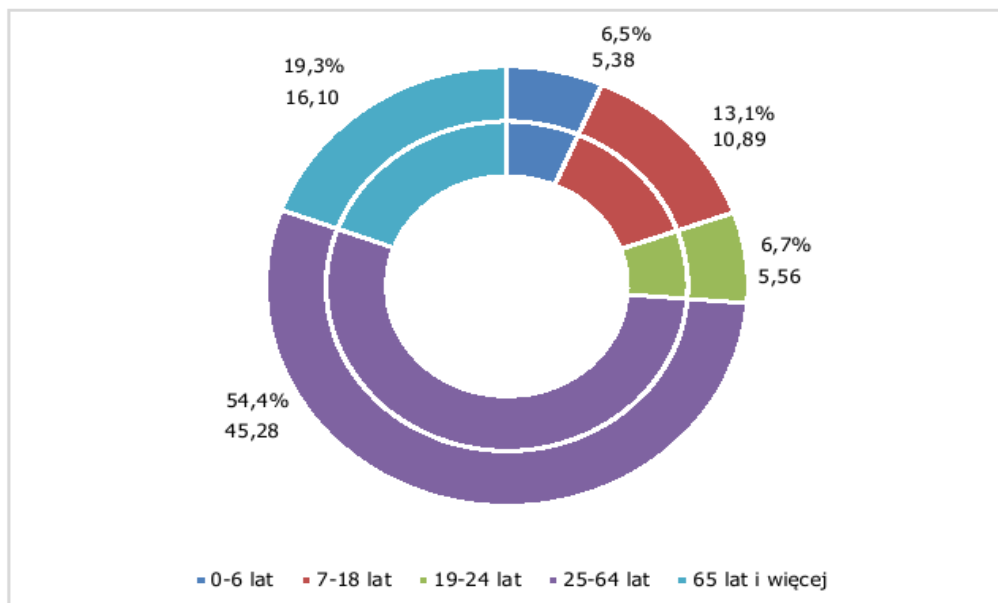
Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kwidzyński

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2014	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w miastach					
0-6	3 733	3 088	2 947	82,7	78,9
7-18	6 192	6 377	6 003	103,0	96,9
19-24	3 507	2 985	2 966	85,1	84,5
25-64	28 062	26 479	25 035	94,4	89,2
65+	6 044	8 466	10 050	140,0	166,3
Razem	47 538	47 395	47 001	99,7	98,9
Ludność wiejska					
0-6	3 011	2 501	2 429	83,0	80,7
7-18	5 459	5 223	4 886	95,7	89,5
19-24	3 495	2 844	2 593	81,4	74,2
25-64	20 451	20 701	20 241	101,2	99,0
65+	3 673	4 880	6 048	132,9	164,7
Razem	36 089	36 149	36 149	100,2	100,3

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2014	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność ogółem					
0-6	6 744	5 589	5 376	82,9	79,7
7-18	11 651	11 600	10 889	99,6	93,4
19-24	7 002	5 829	5 559	83,2	79,4
25-64	48 513	47 180	45 276	97,3	93,3
65+	9 717	13 346	16 098	137,3	165,7
Razem	83 627	83 544	83 198	99,9	99,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Na rysunku 11 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców miast powiatu kwidzyńskiego w 2025 r.



Rys. 11. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców miast powiatu kwidzyńskiego w 2025 r. [tys. osób, %]

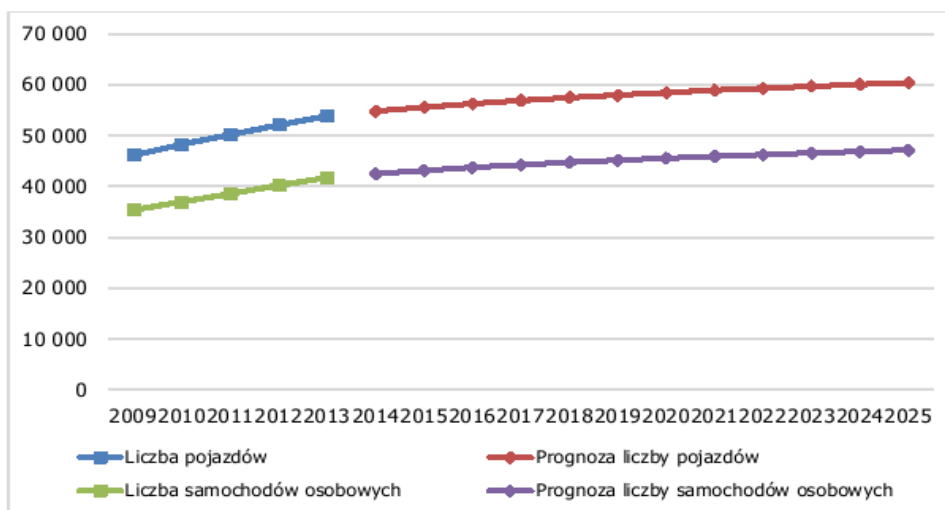
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Liczba ludności powiatu kwidzyńskiego – wg prognozy GUS. – będzie się powoli zmniejszać i w 2025 r. wyniesie 83 544 osób (spadek o 0,5%). Oznacza to prognozowane przez GUS odwrócenie dotychczasowych tendencji – w latach 2009-2014 liczba ludności powiatu kwidzyńskiego wzrosła o 2,2%, w tym w miastach o 1,7%. Jednocześnie, zmieni się struktura ludności miast i gmin w powiecie. W miastach zmaleje liczba osób uczących się – o 7,5% i osób w wieku produkcyjnym – o 11%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w miastach ich liczba wzrośnie aż o około 66%.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę pojazdów ogółem i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie kwidzyńskim w latach 2009-2013 oraz jej prognozę na lata 2014-2020, przedstawiono na rysunku 12.

W 2013 r. w powiecie kwidzyńskim, wg Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowanych było ponad 41,7 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 499 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.



Rys. 12. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie kwidzyńskim i jej prognoza do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przygotowana dla powiatu kwidzyńskiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 46,5 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby sa-

mochodów osobowych do 2025 r. o 13,6%¹⁴, czyli osiągnięcie w tym roku wskaźnika motoryzacji na poziomie 726 pojazdów i 567 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2012/2013 w powiecie kwidzyńskim działało łącznie ponad 37 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 11,0 tys. uczniów i 2,9 tys. przedszkolaków. Przedszkolaki, uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych innych niż dla dorosłych nie są zwykle pasażerami powiatowych przewozów pasażerskich. Szkoły te obejmują w przeważającej większości obszar w granicach jednej gminy. Liczbę szkół ponadgimnazjalnych na obszarze powiatu kwidzyńskiego i szkół dla dorosłych – wraz z liczbą uczęszczających do nich uczniów – przedstawiono w tabeli 6. W tabeli 7 przedstawiono natomiast liczbę szkół ponadgimnazjalnych i gimnazjów dla dorosłych w podziale na gminy powiatu kwidzyńskiego. Większość placówek oświatowych ponadgimnazjalnych i dla dorosłych ma swoją siedzibę w stolicy powiatu.

Tab. 6. Liczba szkół ponadgimnazjalnych i zawodowych na obszarze powiatu kwidzyńskiego oraz liczba uczęszczających do nich uczniów – stan na 31 grudnia 2013 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów
Powiat kwidzyński	16	2 680
Liceum	4	812
Liceum dla dorosłych	3	672
Gimnazjum dla dorosłych	1	89
Policealna dla dorosłych	2	417
Zasadnicza zawodowa	6	690

Źródło: dane GUS.

W Kwidzynie funkcjonuje jedna niepubliczna szkoła wyższa – Powiślańska Szkoła Wyższa – kształcąca na czterech kierunkach na poziomie licencjatu ok. 700 studentów. Duże ośrodki akademickie funkcjonują natomiast na w Trójmieście i w Toruniu.

¹⁴ Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 10.12.2014 r. oraz: J. Burniewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r.* [w]: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

Tab. 7. Szkoły średnie ponadgimnazjalne w powiecie kwidzyńskim i w poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka terytorialna	Liczba szkół	Liczba uczniów
Powiat kwidzyński	16	2 680
Miasto Kwidzyn	15	2 588
Miasto i gmina Prabuty	1	92

Źródło: dane GUS.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 8.

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

Jednostka administracyjna	Pracujący*	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w 2013 r. [zł]
		Liczba bezrobotnych	Liczba długotrwale bezrobotnych	
Województwo pomorskie	753 429	95 219	52 382	3 847,43
Powiat kwidzyński	17 809	3 961	2 300	3 524,89
Miasto Kwidzyn	14 431	1 485	847	b.d.
Miasto i gmina Prabuty	1 245	707	397	b.d.
Gmina Gardeja	442	478	292	b.d.
Gmina Kwidzyn	969	610	345	b.d.
Gmina Ryjewo	503	380	227	b.d.
Gmina Sadlinki	184	301	192	b.d.

*stan na 31.12.2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Powiatowego Urzędu Pracy w Kwidzynie.

Stopa bezrobocia dla powiatu kwidzyńskiego, wg stanu na 31 grudnia 2014 r., wynosiła 13,1% – przy 11,5% w skali kraju i 11,3% – w województwie pomorskim. Stopa bezrobocia w powiecie zmniejszyła się w ciągu roku o 4,0%, podczas gdy w województwie pomorskim i w Polsce zmalała w tym czasie o 1,9%¹⁵. Wśród bezrobotnych w powiecie, tylko 460 osób posiadało prawo do zasiłku, ale aż 2 543 osoby bezrobotne (64%) nie miały wykształcenia

¹⁵ Wg Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku – www.wup.gdansk.pl, dostęp: 15.03.2015 r.

średniego, a 1 324 osoby (33%) nie posiadały kwalifikacji zawodowych. W samym Kwidzynie bezrobotnych z prawem do zasiłku było tylko 191 osób, 826 osób bezrobotnych nie posiadało wykształcenia średniego, a 391 – kwalifikacji zawodowych.

W tabeli 9 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju poszczególnych gmin.

Tab. 9. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospodarstw domowych	osób na 1 tys. mieszkańców	osób	rodzin
Powiat kwidzyński	12 460	4 732	149	6 611	3 258
Miasto Kwidzyn	3 908	1 766	100	2 025	1 044
Miasto i gmina Prabuty	2 976	1 089	224	1 315	635
Gmina Gardeja	2 032	603	240	1 126	508
Gmina Kwidzyn	1 589	643	143	952	483
Gmina Ryjewo	1 229	422	206	584	291
Gmina Sadlinki	726	209	122	609	297

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

Na obszarze powiatu, w Kwidzynie, funkcjonuje komunikacja miejska. W przewozach w kwidzyńskiej komunikacji miejskiej obowiązują ulgi określone uchwałami Rady Miasta¹⁶, w zróżnicowanej wysokości.

Ulga gminna w wysokości 100% przysługuje inwalidom wojennym i kombatanom oraz honorowym obywatelom Kwidzyna.

Ulga w wysokości 90% przysługuje:

- dzieciom do 7. roku życia;
- osobom, które ukończyły 75 lat;

¹⁶ Uchwała Rady Miejskiej Kwidzynie nr XVI/103/08 z dnia 28.02.2008 r. w sprawie ustalenia ulg za przejazd komunikacją miejską w Kwidzynie.

- dzieciom i młodzieży w wieku od 8. do 16. roku życia nieobjętym obowiązkiem szkolnym z powodu choroby lub niepełnosprawności (także ich opiekunom);
- wychowankom Domów Dziecka i ich opiekunom;
- honorowym dawcom krwi I stopnia oraz osobom niepełnosprawnym, legitymującym się orzeczeniem o całkowitej niezdolności do pracy i niezdolności do samodzielnej egzystencji, a także o znacznym stopniu niepełnosprawności.

Osobom niepełnosprawnym, legitymującym się orzeczeniem o całkowitej niezdolności do pracy i umiarkowanym stopniu niepełnosprawności, przysługuje ulga w wysokości 80%, ulga taka przysługuje także emerytom.

Ulga gminna w wysokości 50% przysługuje studentom i młodzieży uczącej się w szkołach podstawowych, gimnazjach i szkołach średnich (szkoły dzienne). Ponadto, w uchwale o wysokości ulg pojawiła się pozycja „pozostali pasażerowie” – z wysokością ulgi 10%.

W komunikacji miejskiej w Kwidzynie, w strukturze biletów jednorazowych, w 2014 r. bilety normalne (czyli de facto z ulgą 10%) stanowiły 38,9% ogólnej liczby sprzedanych biletów, bilety z ulgą 50% – tylko 13,1% całości sprzedanych biletów, bilety z ulgami 80 i 90% – aż 46,4%, a bilety z ulgą 100% – tylko 1,4% łącznej liczby sprzedanych biletów jednorazowych. Komunikacja miejska w Kwidzynie wypełnia zadania przewozowe w większości dla emerytów, uczniów i studentów oraz innych osób uprawnionych do przejazdów ulgowych.

W strukturze biletów miesięcznych dominowały bilety normalne (50,3% sprzedanych biletów). Kolejne znaczące grupy w tym segmencie pasażerów stanowili emeryci (22,1%) oraz uczniowie i studenci (13,4% liczby sprzedanych biletów miesięcznych).

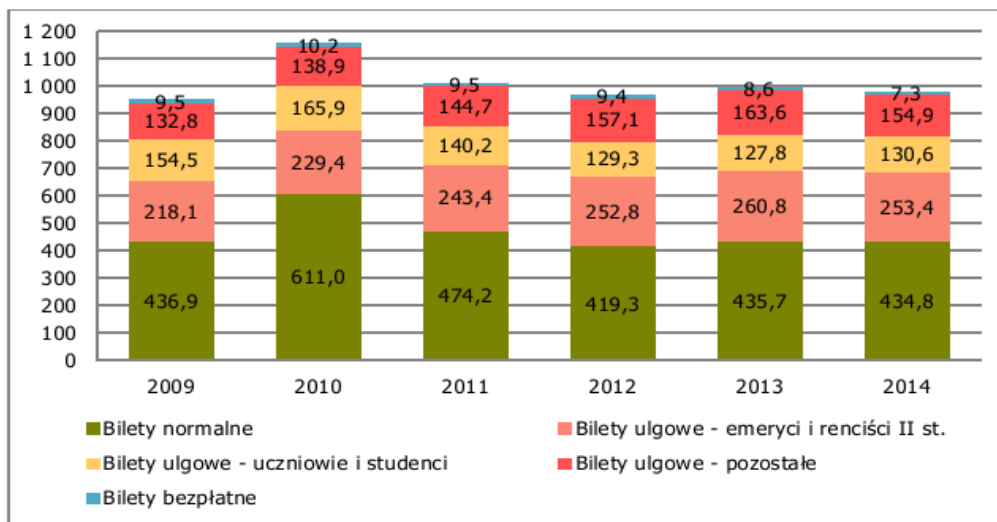
Podróżujący na podstawie biletów ulgowych stanowili ponad połowę ogółu pasażerów (54,9%), podróżujący na podstawie biletów normalnych – 44,3%, a bezpłatnie podróżowało tylko 0,8% ogółu pasażerów. W strukturze pasażerów kwidzyńskiej komunikacji miejskiej zwraca uwagę bardzo wysoki udział osób podróżujących na podstawie biletów jednoprzjazdowych – łącznie 50,2% ogólnej liczby pasażerów.

Na rysunku 13 przedstawiono zmiany w strukturze pasażerów podróżujących na podstawie różnych rodzajów biletów w latach 2009-2014. W podziale na grupy biletów zwraca uwagę stale rosnący udział pasażerów podróżujących na podstawie biletów ulgowych, o uldze wyższej niż 50%. Jest to zjawisko bardzo niekorzystne, ponieważ – zgodnie z prognozami GUS – to właśnie ten segment pasażerów będzie w najbliższym okresie istotnie wzrastał. Spowoduje to w przyszłości spadek wskaźnika odpłatności i zmniejszenie średnich wpływów z biletów w przeliczeniu na pasażera.

Jednocześnie, ograniczone zainteresowanie komunikacją miejską segmentu pasażerów nabywających obecnie bilety normalne, wskazuje na znaczny potencjał wzrostowy. Odpo-



wiednia polityka marketingowa, wspomagana taryfą zachęcającą do korzystania z komunikacji miejskiej, może wpłynąć na wzrost przewozów w segmencie pasażerów pełnopłatnych i zapewnić poprawę wskaźnika odpłatności. Osiągnięty byłby również wyraźny efekt zmniejszenia liczby poruszających się po mieście samochodów osobowych, wpływający na zmniejszenie poziomu kongestii (zatłoczenia na szlakach transportowych, zatorów drogowych) i zanieczyszczenia środowiska.



Rys. 13. Liczba i struktura pasażerów kwidzyńskiej komunikacji miejskiej w latach 2009-2014 [tys. pasażerów]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kwidzynie.

Sprzedż biletów komunikacji miejskiej w Kwidzynie prowadzona jest: w autobusach przez kierowców (bilety jednorazowe i miesięczne) oraz w kasie biletowej przy dworcu PKS, przy ul. Konopnickiej w Kwidzynie. Bilety miesięczne sprzedawane są po raz pierwszy wraz z wydaniem karty elektronicznej EM, na której kolejny bilet można zapisać, nabywając go już z kierowcy. Bilet miesięczny ma charakter imienny.

Wg danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, w strukturze pasażerów komunikacji zbiorowej na liniach, które są objęte dopłatami z tytułu honorowania ulg ustawowych¹⁷, udział pasażerów kupujących jednorazowe bilety ulgowe na liniach między-

¹⁷ Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego z dn. 20.06.1992 r., Dz.U. z 1992 r., nr 54, poz. 254, z późn. zm.

powiatowych był dość zróżnicowany. Dla PKS Kwidzyn w 2012 r. wyniósł około 17%. Znacznie wyższy był udział pasażerów korzystających z biletów ulgowych, w tym ulgowych miesięcznych na liniach w granicach powiatu kwidzyńskiego, gdyż to na trasach w granicach gminy i powiatu odbywa się większość przejazdów w podróży do i ze szkół.

Z przewoźników wykonujących przewozy w granicach powiatu kwidzyńskiego, żaden nie prezentował informacji dla pasażerów o ich prawach do ulg w swoim serwisie internetowym, przewoźnicy nie publikowali ani katalogu pasażerów uprawnionych do ulg, ani też wysokości tych ulg.

2.9. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych w powiecie kwidzyńskim dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą – 72% podmiotów. Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą w powiecie wykazywało miasto Kwidzyn, w którym zarejestrowanych było 58% podmiotów w powiecie. Na obszarach pozostałych gmin wiejskich, największą aktywność gospodarczą można było zaobserwować w mieście i gminie Prabuty oraz w gminie Kwidzyn. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 10.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne. W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Najwięcej podmiotów gospodarczych w powiecie kwidzyńskim prowadziło działalność w zakresie handlu – 24%, budownictwa – 10%, transportu i przemysłu – po 10% oraz związanych z rynkiem nieruchomości – 9%.

Tab. 10. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie kwidzyńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Powiat kwidzyński	7 873	305	7 568	430	5 672
Miasto Kwidzyn	4 585	184	4 401	314	3 113
Miasto i gmina Prabuty	1 058	60	998	32	773
Gmina Gardeja	500	19	481	12	421
Gmina Kwidzyn	983	14	969	54	772
Gmina Ryjewo	449	17	432	12	346
Gmina Sadlinki	298	11	287	6	247

Źródło: dane GUS.

Tab. 11. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie kwidzyńskim wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności					
	Przemysł	Budownictwo	Handel	Transport	Nieruchomości	Inne
Powiat kwidzyński	775	825	1 851	755	775	2 892
Miasto Kwidzyn	404	391	1 067	427	550	1 746
Miasto i gmina Prabuty	97	140	278	58	142	343
Gmina Gardeja	60	74	123	52	7	184
Gmina Kwidzyn	134	112	215	139	53	330
Gmina Ryjewo	44	63	109	53	20	160
Gmina Sadlinki	368	45	59	26	3	129

Źródło: dane GUS.

W tabeli 12 przedstawiono podmioty gospodarcze wg wielkości zatrudnienia. Zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2014 r., 95% przedsiębiorstw stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,9% całkowitej liczby przedsiębiorstw. Największymi pracodawcami, zatrudniającymi ponad 1 tys. osób są: zakład papirniczy – International Paper – Kwidzyn Sp. z o.o. oraz zakłady elektroniczno-

elektrotechniczne: Jabil Circuit Poland Sp. z o.o i Lacroix Electronics Sp. z o.o. – wszystkie zlokalizowane w południowej strefie przemysłowej Kwidzyna.

Tab. 12. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie kwidzyńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników					
	ogółem	1000 i więcej	250-999	50-249	10-49	do 9
Powiat kwidzyński	7 873	3	5	66	283	7 516
Miasto Kwidzyn	4 585	3	5	49	161	4 367
Miasto i gmina Prabuty	1 058	0	0	5	32	1 021
Gmina Gardeja	500	0	0	3	20	477
Gmina Kwidzyn	983	0	0	4	45	934
Gmina Ryjewo	449	0	0	5	15	429
Gmina Sadlinki	298	0	0	0	10	288

Źródło: dane GUS.

Ważnym elementem działalności gospodarczej w mieście i powiecie, jest obsługa ruchu zewnętrznego, w tym turystycznego. Na obszarze powiatu najwięcej obiektów turystycznych funkcjonuje w Kwidzynie, w którym znajdują się wszystkie obiekty hotelowe. Miasto gości także dużą liczbę obcokrajowców, którym udzielono 25% wszystkich noclegów. Jest to po części związane z obecnością w Kwidzynie dużych zakładów pracy, należących do koncernów międzynarodowych.

W tabeli 13 zestawiono dane dotyczące wielkości ruchu turystycznego. Poza rejestrowanym ruchem turystycznym do obiektów ogólnodostępnych, funkcjonuje także turystyka indywidualna oraz weekendowa, szczególnie intensywna w okresie wakacyjnym i w dni wolne od pracy.

Tab. 13. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie kwidzyńskim w 2014 r.

Jednostka administracyjna	Obiektów turystycznych	Korzystający z noclegów [osób]				
		Hotele	Pensjonaty	Inne obiekty hotelowe	Razem	w tym zagraniczni
Powiat kwidzyński	12	5 364	2 262	1 765	11 745	2 949
Miasto Kwidzyn	8	5 364	2 262	1 765	11 377	2 934
Miasto i gmina Prabuty	2	0	0	0	223	-
Gmina Kwidzyn	1	0	0	0	87	9
Gmina Ryjewo	1	0	0	0	58	6

Źródło: dane GUS.

W tabeli 14 wyszczególniono największe podmioty gospodarcze w powiecie kwidzyńskim – wraz z ich lokalizacją, stanowiące główne źródła ruchu, szczególnie w okresach szczytów przewozowych. Większość dużych zakładów przemysłowych zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części Kwidzyna.

Tab. 14. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych na obszarze powiatu kwidzyńskiego

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
International Paper – Kwidzyn S.A.	Kwidzyn, ul. Lotnicza 1
Jabil Circuit Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Lotnicza 2
Lacroix Electronics	Kwidzyn, ul. Lotnicza 2
BE&K Europe Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Lotnicza 1
PPH TOR-PAL Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Lotnicza 1
LEMAHIEU Polska Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Zielna 2
DS. Smith Plc Kwidzyn Plant	Kwidzyn, ul. Miłosna 30
WZPOW Sp. z o.o. (Grupa Pamapol)	Kwidzyn, ul. Południowa 2
Plati Polska Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Miłosna 30A
Knauf Pack Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Lotnicza 2
Fabryka Plastików Pomerania Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Zielna 13
BM Polska Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Miłosna 30
KOMPAP S.A.	Kwidzyn, ul. Piastowska 39

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
Iglotech Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Toruńska 41
MODEX-OIL Zakład Produkcyjny	Kwidzyn, ul. Żwirowa 23
MIX S.A. Sopot Zakład Produkcyjny	Kwidzyn, ul. Zielna 15
PBP Celbud-Przemysłówka Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Lotnicza 1
Thomas Beton, Wytwórnia	Kwidzyn, ul. Toruńska
PZZ w Kwidzynie Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Południowa 14A
PKS Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Konopnickiej 10a
PEC Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Słoneczna 1
Przedsiębiorstwo Wodociągowo-Kanalizacyjne Kwidzyn Sp. z o.o.	Kwidzyn, ul. Sportowa 29
Cafe Sati Polska	Mareza, ul. Korzeniowska 27A
Celmag Sp.J.	Mareza, ul. Korzeniowska 28
EXPOM Kwidzyn Sp. z o.o.	Nowy Dwór 1
POLIMA S.A.	Gurcz
STYROPIAN PLUS Sp. z o.o.	Czame Dolne
ZIARN-POL Sp. z o.o.	Górki 22B
PREFAX Produkcja Materiałów Budowlanych I. Ruczko	Górki 22
Zakład Usług Wielobranżowych Strzelczyk Krzysztof	Prabuty, ul. Rypińska 66,
Orbit One Sp. z o.o.	Prabuty, ul. Wojska Polskiego 18B
PPUH PAL-POL Sp. z o.o.	Prabuty, ul. Wojska Polskiego 27

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych przedsiębiorstw.

W powiecie funkcjonują także instytucje otoczenia biznesu, takie jak: kwidzyńska podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Sp. z o.o. w Sopocie, czy Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o. w miejscowości Górki, zlokalizowany bezpośrednio przy granicy miasta.

2.10. Ochrona środowiska naturalnego

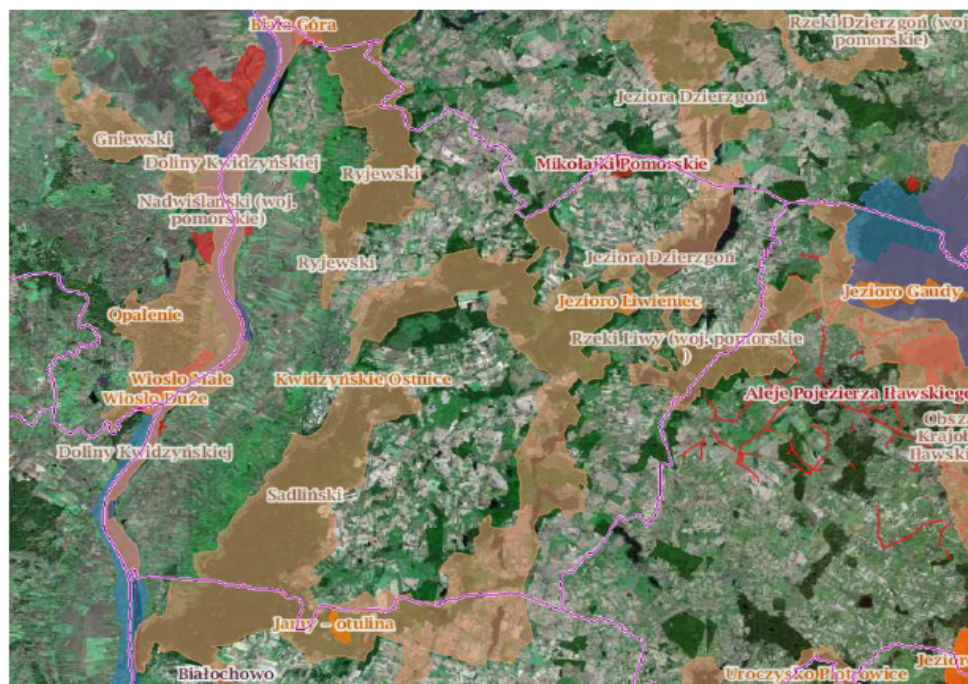
Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związa-

nych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne.

Na terenie Kwidzyna nie występują obszary sieci Natura 2000. Na obszarze powiatu kwidzyńskiego występują natomiast trzy takie obszary: Dolina Dolnej Wisły, oznaczony symbolem PLB040003, Dolna Wisła, oznaczony symbolem PLH220033 oraz Mikołajki Pomorskie, oznaczony symbolem PLH220076.

Mapę obszarów chronionych w powiecie kwidzyńskim przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Mapa obszarów chronionych na obszarze powiatu kwidzyńskiego

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 15.05.2015 r.

Powiat kwidzyński znajduje się w obrębie dwóch korytarzy ekologicznych o znaczeniu europejskim: Kwidzyńskiego Dolnej Wisły i Pojezierza Iławskiego.

Na terenie zajmowanym przez miasto Kwidzyn znajduje się rezerwat florystyczny „Kwidzyńskie Ostniece” o powierzchni 2,6 ha. Na obszarze miasta i gminy Prabuty znajduje się rezerwat „Jezioro Liwieniec”, a przy północnej granicy gminy Ryjewo położony jest, częściowo na terenie gminy, rezerwat „Biała Góra”.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Oceny w województwie pomorskim dokonuje się w strefie trójmiejskiej oraz pomorskiej (do której należy powiat kwidzyński), za pomocą 16 automatycznych stacji pomiarowych (w tym jednej w powiecie kwidzyńskim) badania jakości powietrza i przez pomiary manualne.

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia w przypadku pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz benzo-a-pirenu. Pod kątem ochrony zdrowia i ochrony roślin wykazano natomiast niedotrzymanie poziomu celu długoterminowego dla ozonu O₃. Głównym powodem przekroczenia poziomów dopuszczalnych jest tzw. niska emisja z lokalnych systemów grzewczych¹⁸.

Stan wód rzeki Liwa na obszarze powiatu kwidzyńskiego zakwalifikowany został pod względem elementów fizykochemicznych jako poniżej stanu dobrego, a pod względem elementów biologicznych i potencjału ekologicznego – jako zły. Stan wód podziemnych w Kwidzynie zakwalifikowano do klasy IV ze względu na stężenia azotanów, a w powiecie kwidzyńskim – do klas III-IV, jakość wód podziemnych uznano jako słabą.

Pomiary poziomu długookresowego, wykonane przez WIOŚ w Gdańsku w ramach monitoringu hałasu w 2010 r., w Kwidzynie wykazały w punktach pomiarowych przy ulicach: Braterstwa Narodów, Daszyńskiego i Warszawskiej przekroczenie poziomu dopuszczalnego L_{AeqD} w porze dziennej, a przy ulicach Braterstwa Narodów i Warszawskiej – przekroczenie poziomu dopuszczalnego w nocy. Poziom narażenia mieszkańców Kwidzyna na hałas ulegnie w najbliższych latach znacznemu zmniejszeniu – z uwagi na planowaną inwestycję – wschodnią obwodnicę miasta. Część ruchu tranzytowego odbywającego się do tej pory przez Kwidzyn i znacznie zwiększającego poziom hałasu, skierowana zostanie na nową trasę, odpowiednio izolowaną akustycznie.

WIOŚ w Gdańsku prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2013 r. w województwie pomorskim wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku¹⁹.

Na obszarze powiatu (w Kwidzynie) zlokalizowany jest jeden zakład o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej – International Paper Kwidzyn Sp. z o.o.

¹⁸ „Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport za 2013 r.”, WIOŚ Gdańsk.

¹⁹ „Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2013 r.”, WIOŚ Gdańsk 2014.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary miejskie. W tabeli 15 zaprezentowano normy zanieczyszczeń EURO dla ciężkich pojazdów użytkowych.

Tab. 15. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych

Norma	Emisja w g/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	100
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

Źródło: Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012 nr 8, s. 24.

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

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015-2025 nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji

o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.11. Źródła ruchu

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

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

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

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

Przejazdy odbywające się w granicach jednej gminy mogą być realizowane przewozami gminnymi, powiatowymi, wojewódzkimi, a nawet międzywojewódzkimi (np. w przewozach kolejowych). Przejazdy z przekraczaniem granicy gminy mogą być realizowane przewozami gminnymi w zakresie podpisanych porozumień międzygminnych, międzywojewódzkimi, a nawet międzynarodowymi.

W sytuacji braku podpisanego przez powiat kwidzyński porozumienia o wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego z jakimkolwiek sąsiadującym powiatem, każdy przejazd pasażera z przekroczeniem granicy powiatu, będzie realizowany w ramach przewozu wojewódzkiego, międzywojewódzkiego lub międzynarodowego.

Przejazdy na obszarze powiatu kwidzyńskiego nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Znaczna część pasażerów korzysta będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

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

Powiatowe przewozy pasażerskie służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim. Rolę węzła przesiadkowego pełni zespół znajdujących się obok siebie dworców w Kwidzynie: kolejowego i autobusowego. Przemieszczenia pasażerów koncentrują się w kierunkach do: Malborka, Trójmiasta, Grudziądz i Iławy.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, realizowany jest głównie drogami krajowymi i drogami wojewódzkimi – na trasach Sztum/Dzierżoń – Iława i Kwidzyn – Iława. Wzrost ruchu tranzytowego w powiecie występuje szczególnie w okresie sezonu turystycznego. Na pozostałych drogach ruch tranzytowy występuje w niewielkim stopniu.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu kwidzyńskiego koncentruje się na ciągach głównych dróg wylotowych krajowych i wojewódzkich. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu ma transport towarowy do stref przemysłowych w Kwidzynie.

W zakresie placówek oświatowych charakter gminny posiadają publiczne i niepubliczne przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazja. Pozostałe placówki oświatowe obsługują lub mogą obsługiwać obszar wykraczający poza teren jednej gminy. W powiecie kwidzyńskim występuje 16 ponadgminnych placówek oświatowych – niemal wszystkie w Kwidzynie, do których uczęszcza ponad 2,7 tys. uczniów.

Ważną rolę w ruchu wewnętrznym w powiecie odgrywają dojazdy dzieci do szkół. W tabeli 16 wymieniono lokalizacje największych szkół i placówek oświatowych w powiecie – uwzględniono szkoły i placówki oświatowe liczące powyżej 150 uczniów lub studentów.

Tab. 16. Lokalizacja największych placówek oświatowych w powiecie kwidzyńskim – stan na 30 września 2014 r.

Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów /studentów
	ulica i nr budynku	

Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów /studentów
	ulica i nr budynku	
Szkoła Podstawowa nr 6 z Oddziałami Integracyjnymi im. W. Gębika	Kwidzyn, ul. Grunwaldzka 54	799
Szkoła Podstawowa nr 4 im. A. Mickiewicza	Kwidzyn, ul. Warszawska 13	699
Szkoła Podstawowa nr 2 im. mjr H. Sucharskiego	Kwidzyn, ul. Staszica 16	639
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Obrońców Westerplatte	Prabuty, ul. Obrońców Westerplatte 11	596
Szkoła Podstawowa nr 5 im. M. Zjednoczonej Europy	Kwidzyn, ul. Hallera 4	442
Szkoła Podstawowa im. M. Kopernika	Ryjewo, ul. Grunwaldzka 63	327
Szkoła Podstawowa im. H. Sienkiewicza	Sadlinki, ul. Grudziądzka 14a	300
Szkoła Podstawowa im. Obrońców Westerplatte	Gardeja ul. Sportowa 1	239
Szkoła Podstawowa im. Gen. A. E. Fieldorfa ps. „Nil”	Rakowiec ul. Szkolna 2	237
Szkoła Podstawowa	Nebrowo Wielkie, ul. Szkolna 6	190
Gimnazjum nr 2 im. Armii Krajowej	Kwidzyn, ul. Mickiewicza 56B	682
Gimnazjum nr 3 im. Znak Rodła	Kwidzyn, ul. Kamienna 18	355
Gimnazjum im. M. Curie- Skłodowskiej	Prabuty, ul. Grunwaldzka 6	289
Gimnazjum	Gardeja, ul. Sportowa 1	198
Gimnazjum im. M. Kopernika	Ryjewo, ul. Grunwaldzka 63	190
Gimnazjum	Nowy Dwór 13	150
I Liceum Ogólnokształcące im. Dr W. Gębika d. Polskie Gimnazjum	Kwidzyn, ul. Konarskiego 12	328
II Liceum Ogólnokształcące im. S. Wyspiańskiego	Kwidzyn, ul. Słoneczna 2	267
Sportowe Liceum Ogólnokształcące	Kwidzyn, ul. Słoneczna 2	168
Technikum nr 1	Kwidzyn, ul. Słowiańska 17	429
Technikum nr 2	Kwidzyn, ul. Katedralna 5	237
Technikum nr 3	Kwidzyn, ul. Staszica 25	176
Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 4	Kwidzyn, ul. Staszica 25	260

Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów /studentów
	ulica i nr budynku	
Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 2	Kwidzyn, ul. Katedralna 5	258
Państwowa Szkoła Muzyczna I stopnia	Kwidzyn, ul. Chopina 2	240
Powiślańska Szkoła Wyższa w Kwidzynie	Kwidzyn, ul. 11 Listopada 29	695*

Źródło: www.cie.men.gov.pl, dostęp: 15.05.2015 r., *BDL GUS – stan 31.12.2013 r.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej. Sklepy wielkopowierzchniowe oraz główne obiekty sportowe powiecie oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio w tabelach 17 i 18.

Tab. 17. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w powiecie kwidzyńskim – stan na 15 maja 2015 r.

Nazwa podmiotu	Adres
Galeria Handlowa Kopernik	Kwidzyn, ul. Kościuszki/Chopina
Carrefour Kwidzyn – Stary Młyn	Kwidzyn, ul. 3 Maja/Kopernika
Centrum Handlowe Liwa (w budowie)	Kwidzyn, ul. Kopernika
Kaufland	Kwidzyn, ul. Krótka
Intermarche	Kwidzyn, ul. Szeroka
Biedronka	Kwidzyn: ul. Słowackiego, ul. Warszawska, ul. Kopernika Prabuty: ul. Rynek 3, ul. Jagiełły 10,
Lidl	Kwidzyn, ul. Grunwaldzka
Polo Market	Prabuty, ul. Łąkowa 27
Netto	Kwidzyn, ul. Słowackiego
Bricomarche	Kwidzyn, ul. Kościuszki
Centrum Budowlane PSB	Kwidzyn, ul. Kościuszki
Hurtownia Budowlana	Kwidzyn, ul. Toruńska
Miejskie Targowisko	Kwidzyn, ul. Kopernika

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 18. Główne obiekty sportowe w powiecie kwidzyńskim
– stan na 15.03.2015 r.

Nazwa obiektu	ulica i nr budynku
Kompleks Widowiskowo- Sportowy (hala widowiskowo-sportowa, pływalnia, siłownia)	Kwidzyn, ul. Wiejska 1A
Stadion Miejski KCSiR (boiska z bieżnią, korty, minigolf, tenis, bocce, skate park)	Kwidzyn, ul. Sportowa 6
Hala widowiskowo-sportowa KCSiR	Kwidzyn, ul. Mickiewicza 56B
Hala sportowa KCSiR	Kwidzyn, ul. Żeromskiego 80
Sala sportowa KCSiR, siłownia	Kwidzyn, ul. 11 Listopada
Hala sportowa ZSP nr 2	Kwidzyn, ul. Żwirki i Wigury
Pływalnia KCSiR	Kwidzyn, ul. Słowackiego 19
Tereny Rekreacyjno-Wypoczynkowe „Miłosna”	Kwidzyn, ul. Miłosna 18
Prabuckie Centrum Kultury i Sportu, sala widowiskowa	Prabuty, ul. Łąkowa 22
Stadion lekkoatletyczny, sportowy	Prabuty, ul. Kuracyjna, ul. Polna, ul. Jagiełły
Ośrodek Sportowo-Rekreacyjny „Kamień”	Gardeja, ul. Sportowa 13a
Stadion i hala sportowa przy Zespole Szkół	Sadlinki, ul. Grudziądzka 14a
Hala sportowa	Ryjewo
Tor Motocrossowy	Bądkki
Strzelnica	Kwidzyn, ul. Strumykowa

Źródło: opracowanie własne.

Znaczącą rolę w podróżach ponadgminnych odgrywają także dojazdy do i z miejsc pracy. Główne miejsca pracy w powiecie kwidzyńskim przedstawiono w p. 2.9 w tabeli 14.

Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu i celów podróży w powiecie kwidzyńskim, oddziałujących na mobilność mieszkańców, przedstawiono na rysunku 15.



Rys. 15. Źródła ruchu na obszarze powiatu kwidzyńskiego

Źródło: opracowanie własne.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
 - Urząd Miejski w Kwidzynie, ul. Warszawska 19;
 - Starostwo Powiatowe w Kwidzynie, ul. Kościuszki 29B;
 - Powiatowy Urząd Pracy w Kwidzynie, ul. Grudziądzka 30;
 - Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Kwidzynie, ul. Piłsudskiego 29A;
 - Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Kwidzynie, ul. Chopina 40;
 - Komenda Powiatowa Policji w Kwidzynie, ul. Kościuszki 30;
 - Komenda Powiatowa Straży Pożarnej w Kwidzynie, ul. Sportowa 3;
 - Urząd Skarbowy w Kwidzynie, ul. 3 Maja 6;

- Oddział Celny w Kwidzynie, ul. Lotnicza 1;
- Sąd Rejonowy w Kwidzynie, pl. Plebiscytowy 1;
- Urząd Gminy Kwidzyn, ul. Grudziądzka 30;
- Urząd Gminy Gardeja, ul. Kwidzyńska 27;
- Urząd Gminy w Sadlinkach, ul. Kwidzyńska 12;
- Urząd Gminy Ryjewo, ul. Lipowa 1;
- kina, muzea i inne instytucje kultury, placówki oświatowe:
 - Kwidzyńskie Centrum Kultury, ul. 11 Listopada 13;
 - Kino-Teatr, Kwidzyn, ul. Katedralna 18;
 - Czarna Sala (Stowarzyszenie Scena Lalkowa im. J. Wilkowskiego), Kwidzyn, ul. Słowiańska 13;
 - Muzeum Zamkowe, Kwidzyn, ul. Katedralna 1;
 - Biblioteka Miejsko-Powiatowa, Kwidzyn, ul. Piłsudskiego 21;
 - Kwidzyńskie Towarzystwo Kulturalne, Kwidzyn, ul. Katedralna 18;
 - Centrum Nauki i Biznesu ŻAK Sp. z o.o. Łódź, Oddział Kwidzyn, ul. Chopina 26;
 - Gminny Ośrodek Kultury w Kwidzynie, ul. Grudziądzka 30;
 - Biblioteka Publiczna Gminy Kwidzyn z siedzibą w Marezie, ul. Długa 5;
 - Prabuckie Centrum Kultury i Sportu, Prabuty, ul. Łąkowa 22;
 - Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna w Prabutach, ul. Łąkowa 42;
 - Gminny Ośrodek Kultury w Gardej, ul. Sportowa 7;
 - Centrum Kształcenia na Odległość w Rozajnach;
 - Gminna Biblioteka Publiczna w Sadlinkach, ul. Grudziądzka 14a;
 - Gminny Ośrodek Kultury w Ryjewie, ul. Grunwaldzka 70;
 - Gminna Biblioteka Publiczna w Ryjewie, ul. Grunwaldzka 63A;
- Szpitale, opieka zdrowotna i pomoc społeczna:
 - „Zdrowie” Sp. z o.o., Kwidzyn, ul. Hallera 31;
 - NZOZ Mediana, Kwidzyn, ul. Braterstwa Narodów 52;
 - NZOZ Palmed, Kwidzyn, ul. Chopina 40;
 - NZOZ im. Św. Łukasza, Kwidzyn, Ul. Zbożowa 1, w tym POZ Pastwa i POZ Tychnowy;
 - NZOZ ALFA, CENTRUM, FEMINA, SANMED, Kwidzyn, ul. Kołtątaja 3;
 - NZOZ MEDICUS, MEDYK, NZOZ Ośrodek Medycyny Szkolnej, Kwidzyn, pl. Plebiscytowy 2A;
 - NZOZ Centrum Rehabilitacji HELIOS, Kwidzyn, ul. Grudziądzka 17;
 - NZOZ Lancet, Kwidzyn, ul. 11 Listopada 20;
 - NZOZ Przychodnia Leczenia Uzależnień, Kwidzyn, ul. Warszawska 18A;

- NZOZ „Medicus”, Prabuty, ul. Łąkowa 33;
- SPZOZ w Gardej, ul. Kwidzyńska 36;
- NZOZ PRO VITA, Ryjewo, ul. Grunwaldzka 71;
- Centrum Medycyny Pracy, Kwidzyn, ul. Lotnicza 1;
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, Kwidzyn, ul. Grudziądzka 6;
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Kwidzynie, Kwidzyn, ul. Grudziądzka 30;
- Dom Pomocy Społecznej, Kwidzyn, ul. Malborska 18;
- Ośrodek Terapii i Rehabilitacji dla Dzieci, Kwidzyn, ul. Kołłątaja 4;
- Fundacja „Misericordia” Centrum Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Górki 4;
- Dom Socjalny, Borowy Młyn 22, gm. Ryjewo;
- Dom Pomocy Społecznej „Słoneczne Wzgórze” Ryjewo, ul. Słoneczna 14.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

1. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”²⁰;
2. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”²¹, zwany dalej planem wojewódzkim.

Obecnie przez stolicę powiatu kwidzyńskiego nie przebiegają żadne relacje pasażerskich połączeń kolejowych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych. Obydwa warianty planu transportowego, ujętego w punkcie 1, nie przewidują zmiany tego stanu. W powiecie kwidzyńskim, jako potencjalny punkt handlowy, na którym występuje powiązanie z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego – i który może pełnić rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego – określono w planie opracowanym przez ministra ds. transportu tylko dworzec w Prabutach. Stacja ta jest objęta przewozami międzywojewódzkimi w relacji Warszawa – Gdynia Główna.

Najbliższą stacją kolejową, przez którą przebiega to połączenie, skomunikowaną linią kolejową o znaczeniu regionalnym z Kwidzynem jest stacja w Malborku, umożliwiająca przesiadki w transporcie kolejowym pasażerom rozpoczynającym podróż z Kwidzyna w kierunku Trójmiasta i Elbląga.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego” został uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 lutego 2014 r. Plan określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

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

Zaplanowana regionalna (międzypowiatowa) sieć połączeń transportowych o charakterze użyteczności publicznej w województwie pomorskim podzielona została, przy założeniu

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

²¹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, Uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dn. 24.02.2014 r., Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego nr 2014.1122, ogłoszony 13.03.2014 r.

transportu kolejowego jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, na trzy kategorie linii kolejowych i autobusowych:

- linie szkieletowe – kolejowe łączące ośrodek wojewódzki z ośrodkami krajowymi i wojewódzkimi I i II rzędu oraz autobusowe pełniące podobną rolę – jako uzupełnienie linii kolejowych;
- linie dowozowe – kolejowe łączące ośrodki regionalne I i II rzędu z kolejowymi liniami szkieletowymi oraz autobusowe – łączące ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające utworzenie łańcuchów podróży międzypowiatowych;
- uzupełniające – kolejowe sezonowe i o małym ruchu oraz autobusowe łączące generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi lub tam, gdzie linie kolejowe ze względów technicznych mają zbyt małą przepustowość.

Przewidziano możliwość korekty kwalifikacji linii przez organizatora wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej – w zależności od wielkości popytu, struktury pasażerów, stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych, celów i motywacji podróży, charakterystyki obsługiwanych obszarów i klasyfikacji linii do klas – od A (akceptowalna bez zastrzeżeń) do D2 (nieakceptowana).

W wojewódzkim planie transportowym przyjęto dwa warianty:

- wariant 1 – docelowy dla 2025 r.;
- wariant 2 – bazowy, uwzględniający uwarunkowania 2013 r.

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. W powiecie kwidzyńskim dworce w Kwidzynie (oznaczony L-4) i w Prabutach (oznaczony L-8) uznano za regionalne węzły integracyjne.

Relacja: (Grudziądz) – Gardeja – Kwidzyn – Malbork/Gdynia Główna zaliczona została do kategorii B – akceptowana, ale wymagająca monitorowania. Opisywana relacja uznana została w planie wojewódzkim jako dowozowa w III klasie częstotliwości obsługi (4-10 par połączeń w dobie), w obydwu wariantach planu. W planie założono również, że po zawarciu porozumienia z samorządem województwa kujawsko-pomorskiego, relacja ta może być rozszerzona na: Toruń – Grudziądz – Kwidzyn – Malbork/Gdynia Główna.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich w powiecie kwidzyńskim, za autobusowe linie dojazdowe, w obydwu wariantach uznano linie:

- Kwidzyn – Gniew – Pelpin – Tczew (III klasa obsługi);
- Starogard Gdański – Pelpin – Gniew – Kwidzyn (III klasa obsługi);
- Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn/Prabuty (III klasa obsługi).

Do linii uzupełniających zaliczono:

- (Toruń/Grudziądz) – Gardeja – Kwidzyn – Malbork (III klasa);

- Kwidzyn – Prabuty – (Kisielce/Susz – Iława) (III klasa).

Dwie ostatnie linie autobusowe zdefiniowano jako uzupełniające interwencyjne. Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają dla klasy III od 4 do 10 par połączeń na dobę.

W przypadku linii autobusowych pokrywających się trasą z liniami kolejowymi, przyjęto założenie ich uruchamiania, jeśli w okresach ich funkcjonowania maksymalne zapelnienie pociągów byłoby nie większe niż 50 osób.

Na rysunku 16 przedstawiono sieć linii kolejowych i podstawowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantcie 1, a na rysunku 17 – w wariantcie 2.



Rys. 16. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”,
Gdańsk 2014, s. 97.



Rys. 17. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 planu transportowego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”,
Gdańsk 2014, s. 98.

Plan transportowy dla województwa pomorskiego definiuje także standardy dla publicznego transportu zbiorowego. W zakresie dostępności określono, że zalecany czas funkcjonowania regionalnego transportu publicznego powinien wynosić:

- w dni powszednie i soboty:
 - z Kwidzyna do aglomeracji trójmiejskiej – od godziny 4:00 do godziny 22:00 (minimalny – od 5:00 do 22:00);
 - z obszaru ciężenia do stolicy powiatu – od godziny 6:00 do godziny 20:00 (minimalny – od 6:00 do 19:00);
- w niedziele i święta:
 - z Kwidzyna do aglomeracji trójmiejskiej – od godziny 5:00 do godziny 22:00 (minimalny – od 6:00 do 21:00);
 - z obszaru ciężenia do stolicy powiatu – od godziny 7:00 do godziny 20:00 (minimalny – od 8:00 do 20:00).

Zalecana częstotliwość kursów do aglomeracji trójmiejskiej została określona dla Kwidzyna jako 60 minut w szczytach w dni powszednie i 120 minut poza szczytami oraz w sobo-

ty i w niedziele (przy zalecanym prawdopodobieństwie uzyskania miejsca siedzącego równym 90%).

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określa także wymagane standardy wyposażenia technicznego i dostępności dla podróżnych przystanków i dworców. Jako standard wyposażenia przystanku przyjęto:

- słupek przystankowy ze znakiem D-15 i tablicą z nazwą przystanku możliwą do odczytania z pojazdu;
- rozkład jazdy z pełną trasą przejazdu, zabezpieczony przed aktami wandalizmu, uproszczoną taryfą i uproszczonym schematem sieci transportowej;
- utwardzoną nawierzchnię (peron o odpowiedniej wysokości) na długości autobusu;
- wiatę lub zadaszenie z miejscem do siedzenia, jeśli liczba podróżnych jest duża;
- na przystankach węzłowych: oświetlenie i dodatkową informację pasażerską.

W przypadku przystanku węzłowego lokalnego, jakim jest dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi komunikacji regionalnej i komunikacji miejskiej w Kwidzynie, plan określił wymogi, które powinny być zapewnione przy najbliższej modernizacji dworca, a mianowicie:

- zadaszenie;
- możliwość zakupu biletu;
- informację dynamiczną wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- minimum 40 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległości pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większe niż 150 m;
- parkingi: P&R – dla 5% osób wsiadających, B&R – dla 4% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

Zamodelowane zachowania transportowe w wojewódzkim planie transportowym w przewozach powiatowych, wg trzech scenariuszy rozwoju społeczno-ekonomicznego oraz publicznego transportu zbiorowego wskazują, że realizacja wariantów rozwojowych zwiększy liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym oraz zwiększy pracę przewozową realizowaną tym transportem o ponad 25%.

W planie wojewódzkim zakłada się, że podróże międzywojewódzkie organizowane przez Urząd Marszałkowski realizowane będą w 84% przewozami kolejowymi. W powiecie kwidzyńskim obsługiwane będą głównie miejscowości położone wzdłuż linii kolejowej nr 207, drogi krajowej nr 55 oraz drogi wojewódzkiej nr 521. Pozostałe obszary powiatu kwidzyń-



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego...

skiego zostaną objęte przewozami zorganizowanymi przez innych organizatorów lub przewozami komercyjnymi.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

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

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

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

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

Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania planu transportowego dla województwa pomorskiego²², wykazały, że 28,4% gospodarstw domowych w województwie pomorskim, z wyłączeniem Trójmiasta, nie posiada dostępu do żadnego samochodu osobowego. Przeciętnie na jedno gospodarstwo domowe w województwie, poza Trójmiastem, przypadał 1 samochód osobowy, w tym w miastach – 0,9 samochodu, a na terenach wiejskich – 1,2 samochodu (w podregionie starogardzkim wskaźnik ten dla stolic powiatów wyniósł 0,80). Badania wykazały, że w stolicach powiatów odsetek gospodarstw domowych bez dostępu do samochodu osobowego wynosi 32,2%. Prawo jazdy posiadało w Kwidzynie 64% mieszkańców.

Ponad 50% mieszkańców województwa pracuje poza domem, a 10% uczy się w szkołach. W podróżach międzypowiatowych ponad 80% badanych w województwie pomorskim podróżowało jednak samochodem osobowym, w tym ponad 50% – jako kierowca. Komuni-

²² „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1.” Gdańsk, 2014.

kację regionalną jako środek transportu wybrało 27% ankietowanych. Spośród pasażerów komunikacji autobusowej, 40% zadeklarowało brak samochodu osobowego.

Więcej niż połowa mieszkańców województwa (59%) odbywała w ciągu typowego tygodnia 1-2 podróże dziennie. Ponad dwie podróże wykonywało 17% mieszkańców województwa.

W przewozach ponadgminnych z wykorzystaniem komunikacji publicznej odbywano 30% podróży w województwie, a w podróżach ponadpowiatowych – 34%. Transportem kolejowym odbywano 29% podróży ponadgminnych i 36% podróży ponadpowiatowych. Po odliczeniu podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych komunikacją miejską (autobus, tramwaj), regionalną komunikacją autobusową odbywano około 1/4 podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych w województwie. Współczynnik ruchliwości określono przeciętnie dla województwa na poziomie 1,9 podróży w okresie jednej doby. Najczęściej podróżowały osoby w wieku 13-17 i 25-39 lat, a najrzadziej – osoby w wieku ponad 55 lat.

W badaniach określano, co skłoniłoby mieszkańców do zamiany samochodu osobowego na transport zbiorowy. W niektórych powiatach województwa pomorskiego, w tym w powiecie kwidzyńskim, większość ankietowanych nie dopuszczała zmiany samochodu osobowego na inny środek transportu (w powiecie kwidzyńskim było to aż 56,6%). Pozostali mieszkańcy powiatu jako czynniki zachęcające do zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy wskazywali niższy koszt podróży, dogodniejsze połączenia i skrócenie czasu podróży.

Podróżujący komunikacją miejską wskazywali jako powód wyboru tego środka transportu najczęściej brak innej możliwości realizacji podróży (61% wskazań). Znacznie mniej osób wskazywało na wygodę (19%), krótszy czas podróży i niski koszt (po 13%).

Podróże ponadgminne w Kwidzynie wykonywało tylko 22% mieszkańców, w tym ponadpowiatowe jedynie 8%, co jest najniższym wskaźnikiem spośród wszystkich powiatów i ich stolic w województwie pomorskim. Z kolei mieszkańcy powiatu sztumskiego wskazali, obok Gdańska i Elbląga, miasto Kwidzyn jako kierunek, z którym najbardziej brakuje połączeń (10% mieszkańców).

Spośród osób podróżujących w powiecie kwidzyńskim poza gminę, do przystanku, z którego rozpoczyna podróż, 13% dociera komunikacją miejską (w województwie pomorskim, z wyłączeniem Trójmiasta – 12%).

W strukturze motywacji podróży ponadgminnych odbywanych w dniu roboczym w powiecie kwidzyńskim 33% związane było z nauką, a 26% to wyjazdy i powroty do pracy ²³.

²³ „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1. Część B Badawcza” Gdańsk, 2014, s. 82.

W całym województwie pomorskim podróże ponadgminne, ale w granicach powiatu, najczęściej wykonywane były w celach związanych z pracą (38%). Niemal połowa wszystkich podróży zaczynała lub kończyła się w domu.

Podróżujący komunikacją zbiorową jako powód wyboru tego środka transportu wskazywali najczęściej brak innej możliwości (61% wskazań). Jako przyczynę wyboru danego środka transportu określano dogodną godzinę połączenia (39%), mniej lub brak przesiadek i krótszy czas podróży (po 13%) oraz wygodę, komfort podróży (11%). Jako elementy wymagające poprawy wskazywano w powiecie częstotliwość kursowania, godziny połączeń i komfort oraz – w odniesieniu do komunikacji autobusowej – ceny.

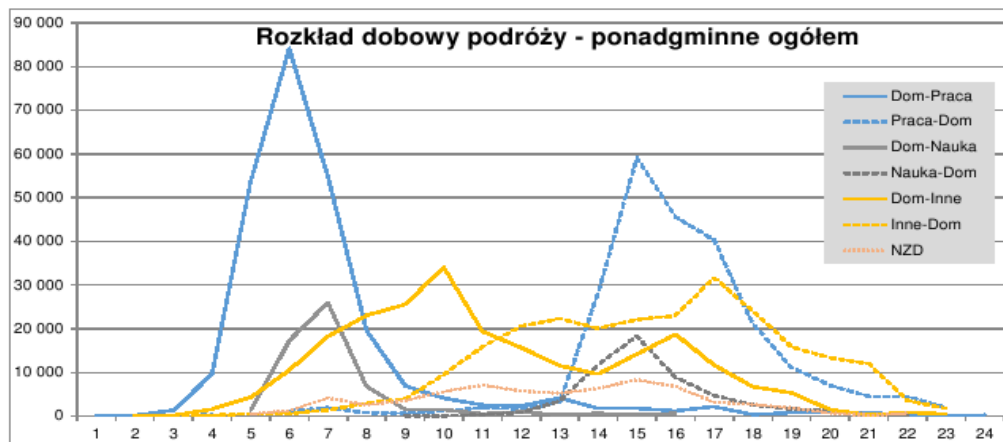
Należy jednak stwierdzić, że mieszkańcy powiatu kwidzyńskiego byli zadowoleni z komfortu podróży ponadpowiatowych autobusami (92% ocen pozytywnych), a znacznie mniej – koleją (40% ocen pozytywnych). Zbliżone były także opinie odnośnie rozkładów jazdy i czasu przejazdu: dla podróży autobusem 91% ocen było pozytywnych, dla podróży koleją – 53%. Jako elementy wymagające poprawy wskazywano w powiecie dla podróży autobusowych: częstotliwość kursowania, ceny biletów, godziny połączeń i komfort na przystankach. W podróżach koleją wskazywano te same cechy, lecz w innej kolejności – ceny biletów znalazły się na pozycji czwartej.

Badania wykazały, że 64% mieszkańców powiatu kwidzyńskiego z wyłączeniem jego stolicy, odbywa w ciągu doby tygodnia roboczego podróże ponadgminne, a 19% – podróże ponadpowiatowe. Podróże poza stolicę powiatu odbywa natomiast w dniu roboczym 22% jej mieszkańców.

Więcej niż jedna trzecia ankietowanych w powiecie odczuwała braki w połączeniach z innymi miastami w województwie pomorskim. Mieszkańcy powiatu kwidzyńskiego wskazywali jako główne kierunki pożądanego połączenia Prabuty (12,9% wskazań) i Gdańsk (7,8%).

Dobowy rozkład podróży, w zależności od typu podróży ponadgminnych w województwie pomorskim, przedstawiono na rysunku 18.

W podróżach ponadgminnych w województwie występowały dwa wyraźnie zaznaczone szczyty przewozowe: poranny i popołudniowy, spowodowane podróżami praca – dom/dom – praca oraz nauka – dom/dom – nauka. Pozostałe typy podróży generują razem dość równy ich poziom w godzinach od 6 do 20. Szczyty przewozowe w województwie pomorskim są szczególnie wyraźne, gdy środkiem transportu jest samochód osobowy, zróżnicowanie w przypadku komunikacji autobusowej i minibusowej jest niższe. Po części jest to spowodowane zbyt ubogą w stosunku do potrzeb ofertą przewozową.



Rys. 18. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim

Źródło: „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1.” Gdańsk, 2014, s. 56.

W województwie pomorskim średni czas podróży ponadgminnej, ale odbywanej w granicach powiatu, wynosił 30 minut, w tym związanej z pracą – 49 minut, a związanej z nauką – 59 minut. Podróż samochodem osobowym była przeciętnie ponad dwukrotnie krótsza niż komunikacją zbiorową. Średnie napelnienie w samochodzie osobowym w województwie w podróżach ponadgminnych odbywanych w obrębie powiatu wynosiło 1,5 osoby.

Powiat kwidzyński nie prowadził dotychczas badań marketingowych związanych z transportem publicznym na jego obszarze – dotyczy to zarówno badań wielkości popytu, jak i badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

W skali województwa, podróże poza gminę wykonywała ponad połowa pracujących i niemal 40% uczących się, a poza powiat – 1/3 pracujących i ponad 20% uczących się.

Strukturę motywacji podróży ponadgminnych odbywanych w dniu roboczym w województwie pomorskim przedstawiono w tabeli 19.

Tab. 19. Rozkład motywacji podróży w województwie pomorskim

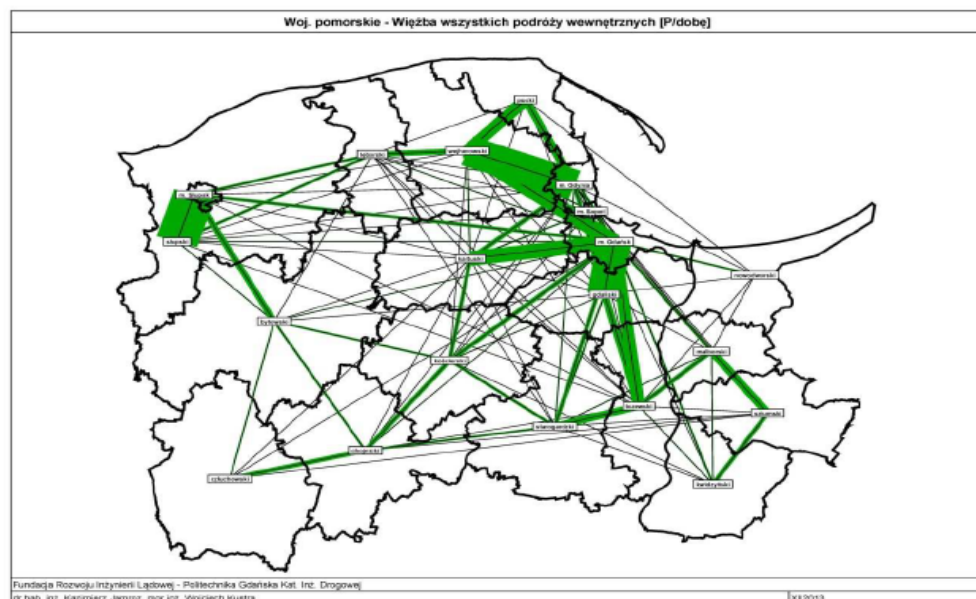
Motywacja podróży	Rodzaj podróży [%]		
	Ponadgminne ogółem	Ponadgminne w granicach powiatu	Ponad-powiatowe
Ze względu na typ podróży			
Dom – Praca	22,1	19,8	23,5
Praca – Dom	20,6	18,3	22,1
Dom – Nauka	5,0	5,4	5,0
Nauka – Dom	4,8	5,1	4,6
Dom – Inne	20,4	22,2	18,7
Inne – Dom	21,4	23,3	20,0
Niezwiązane z domem	5,8	6,0	6,1
Razem	100,0	100,0	100,0
Ze względu na cel podróży			
Dom	46,7	46,6	46,7
Praca	23,1	20,7	24,7
Nauka	5,1	5,5	5,1
Zakupy, usługi, urzędy	13,4	16,1	11,6
Wypoczynek, rozrywka, sport, odwiedziny	6,5	6,4	6,6
Praca w terenie, sprawy służbowe	2,2	1,9	2,1
Podwożenie innych osób	1,7	2,1	1,6
Inne	1,2	0,7	1,6
Razem	100,0	100,0	100,0
Estymowana liczba podróży [tys.]	1 150,3	556,7	673,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1.” Gdańsk, 2014, s. 51.

3.2. Prognoza popytu

W wojewódzkim planie transportowym zamodelowano dla 2025 r. zachowania transportowe w przewozach powiatowych wg trzech scenariuszy rozwoju społeczno-ekonomicznego oraz w trzech wariantach rozwoju publicznego transportu zbiorowego (uwzględniono też dodatkowy wariant 0 – stagnacji, jako wariant bazowy). Uzyskane wyniki wykazały, że realizacja wariantów rozwojowych zwiększy liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym oraz zwiększy pracę przewozową realizowaną tym transportem. Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym wzrośnie o ponad 25%. Modelowanie wykazało także, że podróże międzywojewódzkie odbywane transportem zbiorowym realizowane będą w 84% przewozami kolejowymi.

Jak wynika z przedstawionej na rysunku 19 więźby połączeń, największe obciążenia potokami pasażerskimi dla powiatu kwidzyńskiego wystąpią w połączeniach z powiatem sztumskim, pozostałe kierunki w województwie pomorskim są słabo obciążone.



**Rys. 19. Więźba podróży międypowiatowych w 2025 r.
w województwie pomorskim**

Źródło: „Opracowania transportowe dla województwa pomorskiego. Część I”, Gdańsk 2014, rys. 2.2.

Na rysunku 20 przedstawiono kartogram prognozowanych podróży w przewozach wojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej w wariantie 1, a na rysunku 21 – w wariantie 2.



Rys. 20. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 1

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, s. 67.



Rys. 21. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 2.

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, s. 68.

W modelowaniu więzby połączeń nie uwzględniano podróży do pobliskiego Grudziądza, które też odgrywają istotną rolę w kierunkach połączeń z powiatu kwidzyńskiego.

Jak wynika z przedstawionych kartogramów, międzypowiatowymi przewozami pasażerskimi o charakterze użyteczności publicznej, finansowanymi przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, obsłużona będzie tylko niewielka część obszaru powiatu kwidzyńskiego, a mianowicie:

- miejscowości położone wzdłuż linii kolejowej nr 207 i drogi krajowej nr 55 – w relacjach do Kwidzyna;
- miasto i gmina Prabuty (linia kolejowa nr 9) – w relacjach do Malborka i Iławy, czyli poza powiat kwidzyński;
- miejscowości na trasie Kwidzyn – Prabuty, położone przy drodze wojewódzkiej nr 521.

Pozostałe miejscowości powiatu kwidzyńskiego znajdują się poza zasięgiem przewozów objętych wojewódzkim planem transportowym.

Wszystkie ośrodki gminne w powiecie kwidzyńskim, w relacjach do Kwidzyna, znajdują się na trasie wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej kolejowych (Gardeja, Ryjewo, Sadlinki) lub drogowych (Prabuty). Przewozy te w istotny sposób wpływają więc na zaspokojenie części potrzeb mieszkańców w powiatowych przewozach pasażerskich.

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu kwidzyńskiego, spowodowane koniecznością przemieszczenia się w granicach administracyjnych minimum dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu, są w części zaspokajane przez powiatowe przewozy pasażerskie (także liniami wojewódzkimi), a w części przez przejazdy środkami transportu indywidualnego (samochody osobowe, rowery, itp.).

Część przewozów o charakterze powiatowym realizowana jest w związku z występującymi potrzebami podróży ponadpowiatowych, jako pierwszy ich etap – z przesiadką do innego środka transportu. Dotyczy to w szczególności dojazdów do stacji i przystanków kolejowych i kontynuowania podróży w kierunku Malborka, Gdańska i Grudziądza.

Popyt na przewozy transportem zbiorowym w powiecie kwidzyńskim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości i gmin objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza godzin kursowania;

- alokacji przestrzennej celów podróży i ich atrakcyjności;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie liczby połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie.

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

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem ponadgminnego transportu zbiorowego, realizowanego w granicach powiatu kwidzyńskiego, zalicza się:

- częstotliwość (liczba połączeń) i godziny kursowania;
- koszt przejazdu.

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

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

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów. Jak wynika z badań przeprowadzonych w województwie pomorskim w związku z opracowywaniem planu transportowego podział zadań odbiega od oczekiwanego – aż 82% podróży odbywanych jest samochodem osobowym.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – stabilizację, w stosunku do 2014 r., liczby mieszkańców powiatu (spadek o około 0,5% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują niewielki spadek liczby miesz-

kańców w miastach, przy jednoczesnym minimalnym wzroście liczby mieszkańców w gminach.

Niezbyt korzystnie kształtują się natomiast prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców powiatu, w stosunku do 2014 r. zmniejszy się w 2025 r. o 14%. Zmniejszy się także w 2025 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat – o 6,7% w stosunku do 2014 r. Wzrośnie natomiast (o ponad 65%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną. W przypadku ludności tylko gmin wiejskich, częściej korzystających z dojazdów do miasta powiatowego, spadek liczby mieszkańców młodych do 2025 r. będzie jeszcze większy i wyniesie 17%, liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat zmieni się w niewielkim stopniu (spadek tylko o 1%), zaś liczba osób starszych wzrośnie o 65%.

W tabeli 20 przedstawiono prognozę liczby mieszkańców na obszarze powiatu kwidzyńskiego w 2020 r. i 2025 r.

Tab. 20. Prognoza liczby mieszkańców powiatu kwidzyńskiego do 2025 r.

Rok	Liczba mieszkańców		
	Miast	Gmin	Razem miast i gmin
2013	47 669	35 942	83 611
2020	47 395	36 149	83 544
2025	47 001	36 197	83 198

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 12). Ewentualne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu kwidzyńskiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało dalszym ograniczaniem zakresu funkcjonowania transportu publicznego i dalszym pogorszeniem dostępności komunikacyjnej dla osób nieposiadających możliwości skorzystania z samochodu osobowego.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miasta na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatu – na poziomie 1,8, w tabeli 21 przedstawiono prognozę podróży na obszarze powiatu kwidzyńskiego dla 2020 r. i 2025 r. – ogółem i regionalną komunikacją autobusową. Z uwagi na funkcjonującą w Kwidzynie komunikację miejską przyjęto, że 33% odbywanych podróży w mieście realizowanych jest poza jego granice. Dla gmin założono, że połowa podróży odbywa się poza ich granice. W szacunkach przyjęto,

że udział podróży odbywanych poza powiat kwidzyński wynosi 25% dla miasta i 20% – dla obszarów wiejskich. Założono, że wszystkie podróże poza powiat z miasta odbywają się bez wykorzystania powiatowych przewozów pasażerskich, a dla pozostałego obszaru – że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich odbywa się 50% podróży ponadpowiatowych (dojazdy do miejsc integracyjnych).

Tab. 21. Prognoza liczby podróży na obszarze objętym planem w 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Gminy		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	34,60	34,31	23,75	23,78	58,35	58,09
– w tym poza gminę	11,42	11,32	11,88	11,89	23,29	23,21
– w tym poza powiat	8,65	8,58	4,75	4,76	13,40	13,33
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	2,77	2,75	7,13	7,13	9,89	9,88
– w tym autobusową komunikacją regionalną	0,42	0,41	1,07	1,07	1,48	1,48

Źródło: opracowanie własne.

W szacunkach przyjęto udział autobusowej komunikacji regionalną w podróżach na obszarze powiatu na poziomie dwukrotnie wyższym niż wynikający z badań przeprowadzonych w 2013 r. na zlecenie Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego – jako 15% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe to podróże samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, piesze, itp.).

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

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności

(nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%²⁴. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu zatłoczenia dróg i poprawy warunków życia mieszkańców.

3.3. Prognoza podaży

Najlepsze połączenia z miastem powiatowym – Kwidzynem – mają te miejscowości gminne, przez które prowadzą linie komunikacji zbiorowej autobusowej i kolejowej do ośrodków gminnych. Do takich tras z dużą liczbą połączeń należą:

- Kwidzyn – Tychnowy – Ryjewo;
- Kwidzyn – Mareza – Gurcz – Ryjewo;
- Kwidzyn – Trzciano – Straszewo – Watkowiec;
- Kwidzyn – Rakowiec – Prabuty;
- Kwidzyn – Gardeja;
- Kwidzyn – Sadlinki.

Na trasach tych kursy realizowane są we wszystkie dni tygodnia, zapewniając dobrą dostępność do miasta powiatowego nie tylko w dni nauki szkolnej. Część z tych połączeń realizowana jest przez linie ponadpowiatowe – w relacjach z Kwidzyna do Sztumu i Grudziądzka.

Duża różnorodność pozostałych tras linii rozpoczynających swój bieg w Kwidzynie skutkuje dość dobrym skomunikowaniem wielu miejscowości z miastem powiatowym, ale oferta przewozowa jest przez to – wskutek meandrowania tras – trudna do przyswojenia przez tych pasażerów, którzy tylko sporadycznie korzystają z transportu publicznego. Dobre połączenia z miastem powiatowym mają jednak tylko mieszkańcy gmin: Gardeja, Ryjewo i Sadlinki, aczkolwiek w wymienionych gminach też występują rejony o mniejszej dostępności komunikacyjnej, np. północno-wschodnie obszary gminy Ryjewo czy obszar pomiędzy Rakowcem a Trzcianem.

²⁴ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

W przypadku gminy Prabuty, połączenia z jej centrum zapewnia przede wszystkim linia Prabuty – Kwidzyn. Dla mieszkańców tej gminy kolej nie odgrywa istotnego znaczenia w skomunikowaniu ze stolicą powiatu. Linia kolejowa nr 9 zapewnia możliwość dojazdu do ośrodków regionalnych: Iławy w województwie warmińsko-pomorskim i Malborka w województwie pomorskim, ale dostępność do niej jest dla mieszkańców gminy ograniczona małą liczbą stacji i przystanków – są to tylko Prabuty i Gdakowo. Mieszkańcy miejscowości położonych w gminie Prabuty przy północnym odcinku drogi wojewódzkiej nr 522 Prabuty – Malbork, mają dobre połączenia z Malborkiem linią o charakterze wojewódzkim. Pozostałe miejscowości gminy nie posiadają w ogóle połączeń transportu publicznego lub są obsługiwane jedynie pojedynczymi kursami w dni nauki szkolnej. Nie ma nawet linii łączących te miejscowości z ośrodkiem gminnym w Prabutach.

W tabeli 22 przedstawiono liczbę kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w czasie roku szkolnego (poza wakacjami) przez poszczególnych przewoźników, w tym kolejowych, pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby gmin i największymi miejscowościami w powiecie, a miastem powiatowym – Kwidzynem. Liczbę kursów porównano z liczbą mieszkańców w wieku produkcyjnym (powyżej 14 lat) w 2014 r. – według danych GUS – jako potencjalną grupą mieszkańców najbardziej zainteresowanych ofertą przewozową.

W zestawieniu uwzględniono dostępne dla pasażerów połączenia kolejowe z Gardej, Ryjewa i Sadlinek. W zestawieniu nie uwzględniono linii pospiesznych i przyspieszonych, korzystających jedynie z wybranych, pojedynczych przystanków.

W zestawieniu pominięto ogólnodostępne kursy wykonywane przez PKS Kwidzyn, dedykowane dowozom dzieci do szkół, które nie są udostępniane na stronie internetowej przewoźnika. Kursy takie uznano za bardzo trudno dostępne dla przeciętnego pasażera, a więc niemal nieuczestniczące w ruchu ponadgminnym. W niektórych jednak przypadkach (np. relacja Mątki – Nowa Wieś – Czernin) relacje te przekraczają granice gmin, pomimo ich dedykowania dowozom dzieci do szkół, biorąc tym samym udział w przewozach ponadgminnych dla tej grupy pasażerów. Charakter dowozu dzieci do szkół wskazuje jednak na przyszłościowe traktowanie ich raczej jako przewozy gminne, ewentualnie realizowane w ramach porozumień międzygminnych. Połączenia takie służą bowiem realizacji zadań własnych gmin, a nie zadań własnych powiatu. Możliwe jest natomiast takie prowadzenie komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej, aby w jak największej mierze zaspokajały potrzeby społeczności lokalnych, w tym dojazdów dzieci do pobliskich szkół podstawowych i gimnazjalnych. Niezbędna byłaby w takiej sytuacji odpowiednia partycypacja gmin w kosztach funkcjonowania komunikacji powiatowej.

Mieszkańcy wszystkich miejscowości położonych w pobliżu stacji i przystanków na liniach kolejowych nr 9 i 207 mają bezpośrednie połączenie kolejowe z Malborkiem, Tczewem i Gdańskiem, a na linii nr 207 – także z Grudziądem, mogą więc korzystać z funkcji ponadgminnych realizowanych w tych miastach.

Tab. 22. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i większych miejscowości powiatu do i z Kwidzyna – stan na 31 maja 2015 r.

Miejscowość – siedziba gminy / inna*	Liczba mieszkańców w wieku pow. 14 lat [tys.]	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia			Liczba kursów na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat		
		pn-pt	sob	ndz	pn-pt	sob	ndz
Gardeja	6,8	55	27	27	8,53	3,97	3,97
Prabuty	11,0	45	22	20	3,46	2,00	1,82
Ryjewo	5,0	72	42	36	14,40	8,40	4,20
Sadlinki	4,8	34	20	11	7,08	4,17	2,29
Mareza*	b.d.	60	31	26	-	-	-
Korzeniewo*	b.d.	27	12	12	-	-	-
Licze*	b.d.	45	22	20	-	-	-
Obrzynowo*	b.d.	-	-	-	-	-	-
Rakowiec*	b.d.	52	25	23	-	-	-
Tychnowy*	b.d.	30	14	12	-	-	-
Czarne Dolne*	b.d.	31	14	14	-	-	-
Janowo*	b.d.	19	12	12	-	-	-
Okrągła Łąka*	b.d.	12	4	2	-	-	-
Rozajny*	b.d.	29	19	19	-	-	-
Trumiejki*	b.d.	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kwidzynie i stron internetowych przewoźników, dostęp: 31.05.2015 r.

Dostateczna liczba połączeń z siedzibą powiatu w dni powszednie, w soboty i w niedziele, charakteryzuje ośrodki gminne. Spośród wybranych większych miejscowości niemal wszystkie, poza położonymi w gminie Prabuty, charakteryzują się dobrą lub dostateczną dostępnością transportową z siedziby powiatu w dniu powszednim w roku szkolnym. Brak połączeń występuje tylko dla Karpin, znajdujących się w sąsiedztwie Sadlinek. Znacznie mniejsza

intensywność połączeń występuje w soboty i w niedziele, szczególnie dla miejscowości w dolinie Wisły – w niedziele i święta do wielu miejscowości nie ma żadnych połączeń.

Powiat kwidzyński charakteryzuje się dużą liczbą kursów wykonywanych w dni nauki szkolne, dedykowanych dowozom dzieci do i ze szkół, co powoduje – pomimo dużej liczby kursów – zmniejszenie dostępności transportu publicznego dla pozostałych mieszkańców. Liczba kursów autobusowych na obszarze powiatu w dni powszednie wolne od nauki szkolnej nieznacznie spada. Szczególnie duża liczba połączeń dedykowanych dowozom dzieci do szkół występuje w gminach Kwidzyn i Ryjewo. W soboty realizuje się nawet o ponad połowę mniej kursów w stosunku do dni nauki szkolnej. W niedzielę liczba kursów jest jeszcze niższa, często są to już tylko pojedyncze kursy, a niektóre miejscowości nie mają żadnego połączenia ze stolicą powiatu. W lepszej sytuacji są mieszkańcy miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, którzy mogą korzystać z połączeń kolejowych.

Zdecydowanie najgorszą dostępność transportową do Kwidzyna mają miejscowości gminy Prabuty. Dobrą dostępnością transportową charakteryzują się tylko te miejscowości, które znajdują się przy trasach Prabuty – Kwidzyn i Prabuty – Malbork oraz te, które mają dobry dostęp do stacji i przystanków kolejowych. Kursy na wymienionych trasach realizowane są zarówno w dni powszednie, jak i w soboty, niedziele i święta. Jednak do stolicy powiatu dobre połączenia mają tylko mieszkańcy miejscowości położonych przy drodze wojewódzkiej nr 521 na odcinku Prabuty – Kwidzyn.

Szczególnie zła sytuacja występuje we wschodnim i południowym obszarze gminy Prabuty. Nawet duże miejscowości: Obrzynowo, Stańkowo i Sypanica nie posiadają żadnego połączenia z Kwidzynem, ani nawet z Prabutami, natomiast miejscowości: Grodziec, Kołodziejce i Trumiejki posiadają tylko pojedyncze połączenia w dni nauki szkolnej z Prabutami. Mieszkańcy tych miejscowości zmuszeni są do korzystania wyłącznie z samochodów osobowych, co automatycznie powoduje wyłączenie społeczne grup mieszkańców niemogących skorzystać z tego środka transportu.

W aktualnym stanie prawnym, wykonywanie ponadgminnych przewozów pasażerskich na liniach regularnych w krajowym transporcie drogowym, wymaga uzyskania zezwolenia, wydawanego odpowiednio przez: starostę (jeśli przewozy wykonywane są w granicach jednego powiatu lub także powiatu sąsiedniego – przy zezwoleniu wydawanym przez prezydenta miasta na prawach powiatu) albo marszałka województwa (na wykonywanie przewozów przekraczających granice jednego powiatu).

W tabeli 23 przedstawiono specyfikację zezwoleń wydanych przez Starostę Kwidzyńskiego na przewozy ponadgminne – wg stanu na 20 czerwca 2015 r.

Tab. 23. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kwidzyńskiego – stan na 20 czerwca 2015 r.

Nr zezwoleń	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów		
			pn-pt	sob	ndz
4/6	Kwidzyn – Bronno*	PKS Kwidzyn	4	-	-
8/3	Kwidzyn – Klecewo	PKS Kwidzyn	15	2	2
9/5	Kwidzyn – Klecewo	PKS Kwidzyn	6	1	1
12/3	Kwidzyn – Watkowiec Mały	PKS Kwidzyn	14	12	12
16/2	Kwidzyn – Prabuty	PKS Kwidzyn	13	6	6
17/2	Kwidzyn – Prabuty	PKS Kwidzyn	32	8	6
24/3	Kwidzyn – Klecewo	PKS Kwidzyn	6	6	6
26/3	Kwidzyn – Ryjewo	PKS Kwidzyn	30	14	12
27/3	Kwidzyn – Okrągłą Łąka	Transport Osobowy A i C Sławomir Kłos	25	9	3
33/3	Kwidzyn – Klasztorzek	PKS Kwidzyn	7	3	3
36/5	Kwidzyn – Nowy Dwór Kwidzyński*	PKS Kwidzyn	6	-	-
46/6	Kwidzyn – Nowy Dwór Kwidzyński*	PKS Kwidzyn	5	-	-
60	Sadlinki – Olszanica	Transport Osobowy A i C Sławomir Kłos	15	-	-
61	Bronisławowo – Kaniczki*	Transport Osobowy A i C Sławomir Kłos	13	-	-
63	Kwidzyn- Klasztorzek	PKS Kwidzyn	6	6	6
64	Kwidzyn – Jarzębina	PKS Kwidzyn	19	12	12
65	Kwidzyn – Rozpędziny*	PKS Kwidzyn	15	-	-
66	Kwidzyn – Cygany*	PKS Kwidzyn	5	-	-
67	Kwidzyn – Morawy*	PKS Kwidzyn	5	-	-

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 24 przedstawiono specyfikację opinii wydanych przez Starostę Powiatu Kwidzyńskiego do zezwoleń wydawanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego na przewozy ponadpowiatowe wykonywane na obszarze powiatu kwidzyńskiego – według stanu na 20 czerwca 2015 r.

Tab. 24. Opinie wydane przez Starostę Powiatu Kwidzyńskiego od 2012 r. w zakresie połączeń międzypowiatowych – stan na 20 czerwca 2015 r.

Data opinii	Relacja trasy	Przewoźnik
27.08.2012	Kwidzyn – Sztum	PKS Kwidzyn
25.06.2013	Malbork – Sztum – Prabuty	AŻ Rydwan Sp. z o.o. Malbork
22.08.2013	Kwidzyn – Gniew	PKS Kwidzyn
16.09.2013	Kwidzyn – Gdańsk	PKS Kwidzyn
05.11.2013	Sztum – Kwidzyn	PKS Kwidzyn
26.11.2013	Kwidzyn – Gniew	PKS Kwidzyn
11.06.2014	Nowe – Grudziądz – Gardeja	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
19.01.2015	Kwidzyn – Gniew	PKS Kwidzyn

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Kwidzyńskiego.

Wnioskowane przez Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. w czerwcu 2014 r. połączenie na dość osobliwej trasie – pomiędzy Nowym a Grudziądzem przez Gardeję – nie zostało dotychczas uruchomione.

W miarę zmian w sytuacji rynkowej, przewoźnicy występują o zmiany zezwoleń – dostosowując ofertę do występującego popytu.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w powiecie kwidzyńskim to połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich, sieć linii drogowej komunikacji komercyjnej, linie komunikacji miejskiej w Kwidzynie oraz przewozy organizowane przez gminy (dowozy dzieci do szkół).

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie pomorskim są umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowymi realizującymi większość pociągów, są: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. i PKP Intercity S.A. W tabeli 25 przedstawiono liczbę pociągów na liniach kolejowych obejmujących powiat kwidzyński.

Odjazdy i przyjazdy pociągów z Ryjewa i Brachlewa w relacji do i z Kwidzyna odbywają się niemal w ciągu całego dnia – od godzin wczesnoporannych do późnopołudniowych. Miejscowości: Sadlinki, Dziwno i Gardeja mają połączenie z Kwidzynom wczesnoporanne, przedpołudniowe, popołudniowe i wieczorne. Miejscowość Prabuty ma bardzo dobre połączenia kolejowe z Malborkiem i Iławą – pociągami zwykłymi i pospieszonymi – natomiast Gdakowo ma z Prabutami i Iławą tylko połączenia: wczesnoporanne, poranne i popołudniowe.

Tab. 25. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie kwidzyńskim – stan na 20 czerwca 2015 r.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie kwidzyńskim	Nr linii kolejowej	Kierunek	Liczba odjazdów	
			pn-pt	so/nd
Ryjewo Brachlewo	207	Malbork	7	5/4
		Kwidzyn	9	6/5
		Grudziądz	4	4/4
		Gdynia Główna	1	1/1
		Tczew	1	-/-
Kwidzyn	207	Malbork	7	5/4
		Grudziądz	4	4/4
		Gdynia Główna	1	1/1
		Tczew	1	-/-

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie kwidzyńskim	Nr linii kolejowej	Kierunek	Liczba odjazdów	
			pn-pt	so/nd
Sadlinki Dziwno Gardeja	207	Malbork	3	3/3
		Kwidzyn	4	4/4
		Grudziądz	4	4/3
		Gdynia Główna	1	1/1
Prabuty	9	Malbork	10	8/8
		Iława	10	9/7
		Olsztyn	2	2/2
		Działdowo	1	1/1
		Gdańsk Gdynia Główna/Chylonia	3	3/3
		Warszawa Zachodnia	1	1/1
		Kołobrzeg	1	1/1
		Zakopane	1	1/1
Gdakowo	9	Malbork	6	4/4
		Iława/Prabuty	6	5/3
		Działdowo	1	1/1

Źródło: www.rozklad-pkp.pl, dostęp: 20.04.2015 r.

Liczba pasażerów podróżujących pociągami od wielu lat systematycznie spada, co powoduje spadek rentowności linii i ciągłe zwiększanie dopłat ze strony organizatora – Urzędu Marszałkowskiego. Obecna liczba kursów wykonywanych w kolejowych wojewódzkich przewozach pasażerskich przez stację Prabuty jest niższa niż przewidziana w planie transportowym uchwalonym przez samorząd województwa pomorskiego.

Przewoźnikami realizującymi drogowe przewozy pasażerskie, obejmujące co najmniej dwie gminy na obszarze powiatu (o charakterze przewozów powiatowych), są:

- PKS Kwidzyn;
- PKS w Elblągu Sp. z o.o.;
- AŻ Rydwan Sp. z o.o. z Malborka;
- Transport Osobowy Autobusowy i Ciężarowy Sławomir Kłos, Sadlinki;
- Usługi Transportowe „Merc-Bus” Andrzej Zarzeczny, Osieczek;
- PKS Grudziądz Sp. z o.o.;
- Transport Osobowy Mirosław Brzózy, Bukowo;

- Tur-Stach Przedsiębiorstwo Usług Turystycznych Stanisław Dańko, Kwidzyn;
- Szkolenie Kandydatów na Kierowców – Przewóz Osób „ENDURO” Bożena Thiel, Prabuty.

Podstawowym przewoźnikiem na liniach zwykłych w powiecie kwidzyńskim jest PKS Kwidzyn. Przedsiębiorstwo: Transport Osobowy Autobusowy i Ciężarowy Sławomir Kłós obsługuje relacje Kwidzyn – gmina Sadlinki, a AŻ Rydwan – połączenia Kwidzyna ze Sztumem oraz Prabut z Malborkiem.

Część z linii autobusowych funkcjonujących na obszarze powiatu ma charakter przewozów wojewódzkich, a funkcję przewozów powiatowych wypełnia na krótkich odcinkach pomiędzy miejscowościami w granicach powiatu.

Poza połączeniami liniami zwykłymi, miasto Kwidzyn posiada połączenia liniami pośpieszными i przyspieszonymi z: Bydgoszczą, Elblągiem, Gdańskiem, Malborkiem, Grudziądzem, Poznaniem, Świeciem i Tczewem, a w sezonie turystycznym – także z Gdynią, Łebą, Ostrowcem Świętokrzyskim, Płockiem, Radomiem, Starachowicami, Toruniem, Władysławowem i Włocławkiem. Połączenia liniami pośpieszными z powodu wyższej ceny biletu oraz godzin kursów nie uczestniczą w powiatowych przewozach pasażerskich, ale dworzec autobusowy w Kwidzynie jest ważnym punktem przesiadkowym. Miejscowość Gardeja ma połączenia autobusami pośpieszными z: Bydgoszczą, Elblągiem, Kwidzynom i Poznaniem, a miejscowość Korzeniewo – z Gdańskiem. Miasto Prabuty posiada pośpieszne połączenia kolejowe z Gdańskiem, Kołobrzegiem, Krakowem, Warszawą i Zakopanem.

Najlepsze skomunikowanie ze stolicą powiatu mają ośrodki gminne i miejscowości położone przy trasach łączących je z Kwidzynom. Dobre połączenia komunikacyjne posiadają także miejscowości w gminach: Gardeja, Ryjewo i Sadlinki. Wyraźnie gorsze skomunikowanie ze stolicą powiatu posiada gmina Prabuty, w której połączenia bezpośrednie z Kwidzynom posiadają tylko miejscowości położone przy trasie Kwidzyn – Prabuty. Skomunikowanie z przesiadką posiadają także mieszkańcy miejscowości położonych przy drodze wojewódzkiej z Prabut do Malborka oraz okolic Gdakowa. Dwa kursy do i z Prabut charakteryzują natomiast miejscowości przy drodze wojewódzkiej nr 522 – na jej południowym odcinku. Z pozostałych miejscowości nie występują żadne połączenia pasażerskiego transportu zbiorowego – ani z Kwidzynom, ani z Prabutami.

Brak dostępności transportowej stolicy gminy i stolicy powiatu jest poważnym problemem dla mieszkańców wschodnich i południowych rejonów gminy Prabuty, powodującym wykluczenie społeczne mieszkańców nieposiadających samochodu osobowego. Połączenia transportem publicznym ze stolicą powiatu ośrodków gminnych niemających dostępu do linii kolejowej nr 207, w niedzielę w ogóle nie występują.

Połączenie liniami autobusowymi ze stolicą powiatu – o intensywności poniżej 10 par kursów na dobę w dniu powszednim – świadczy o niedostatecznym skomunikowaniu danej miejscowości gminnej ze stolicą powiatu. W powiecie kwidzyńskim, ze względu na niewielką liczebność obsługiwanych mieszkańców, założono jednak mniej rygorystyczne kryterium oceny intensywności połączeń – poniżej 6 par kursów na dobę. Za niedostatecznie skomunikowane ze stolicą powiatu uznano zatem większe miejscowości położone w gminie Prabuty, takie jak: Obrzynowo, Grodziec, czy Trumiejki.

Dostępność transportowa Kwidzyna zdecydowanie zmniejsza się w soboty i w niedziele, a także w dni powszednie w okresie wakacyjnym. Najbardziej oddalone od niego miejscowości, jak np. Benowo, nie posiadają w dni powszednie w wakacje żadnych połączeń. Znacznie mniejsza dostępność transportowa Kwidzyna liniami autobusowymi występuje także w soboty, w które mocno spada liczba realizowanych kursów. W niedziele połączenia autobusowe ze stolicą powiatu w niektórych miejscowościach nie występują (np. Barcice, Nowy Dwór, Jarzębina i Kaniczki), a wiele miejscowości posiada połączenia tylko pojedynczymi kursami. Dostępność stolicy powiatu w niedziele jest dla mieszkańców wszystkich miejscowości o wiele gorsza niż w pozostałych rodzajach dni tygodnia.

W celu zapewnienia odpowiedniej dostępności transportowej Kwidzyna dla mieszkańców miejscowości oddalonych od głównych tras lub najbardziej oddalonych od stolicy powiatu, konieczna będzie interwencja powiatu.

Na obszarze powiatu kwidzyńskiego funkcjonuje kilkaset przystanków autobusowych, zarządzanych przez różne jednostki samorządowe oraz 8 czynnych stacji i przystanków kolejowych. Spośród nich kilka pełni funkcję węzłów integracyjnych (integracyjnych). Są to podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe wymienione w wojewódzkim planie transportowym:

- Kwidzyn – zespół dworców autobusowego i kolejowego przy ulicach Kościuszki i Konopnickiej – integrujący wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: wojewódzkim, powiatowym, komercyjnym dalekobieżnym i regionalnym, z transportem indywidualnym (w tym rowerowym) oraz z komunikacją miejską;
- Prabuty, dworzec kolejowy – oddalony o około 1,5 km od centrum miasta – integrujący wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: wojewódzkim, powiatowym i komercyjnym regionalnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym).

Węzłami integracyjnymi są ponadto przystanki przesiadkowe:

- Gardeja, przystanek autobusowy – integrujący pasażerski transport autobusowy: wojewódzki, powiatowy i gminny, przewozy komercyjne regionalne oraz transport indywidualny, w tym rowerowy;
- Ryjewo, przystanki: autobusowy i kolejowy – integrujące wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: powiatowym i gminnym, komercyjnym regionalnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym).
- Sadlinki, przystanki: autobusowy i kolejowy – integrujące wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: powiatowym i gminnym, komercyjnym regionalnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym).
- Korzeniewo, przystanek autobusowy – integrujący pasażerski transport autobusowy: wojewódzki, powiatowy i gminny, przewozy komercyjne regionalne oraz transport indywidualny, w tym rowerowy.

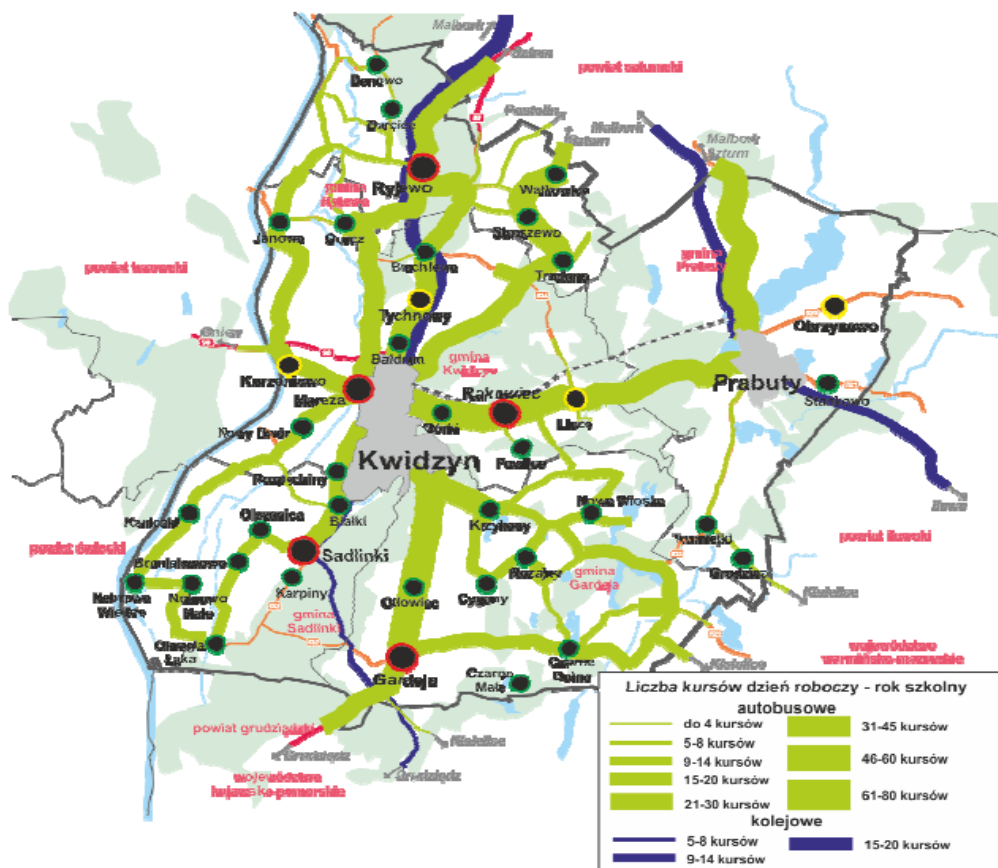
Autobusy przyspieszone w kursach z Kwidzyna do Gdańska zatrzymują się także w Korzeniewie. Przystanek zlokalizowany jest w wąskim pasie drogi, został wyposażony w zatoki i wiaty, bez miejsc postojowych dla samochodów w sąsiedztwie i bez parkingów rowerowych, a peron oczekiwania i wsiadania do pojazdu jest jednocześnie chodnikiem dla pieszych. Używanie tych przystanków jako przesiadkowych jest więc utrudnione i ogranicza się do ewentualnego sporadycznego przesiadania się, Korzeniewo w dalszych analizach pominięto więc jako docelowy węzeł przesiadkowy.

Na dworcu autobusowym w Kwidzynie lub pobliskim przystanku „Kościuszki PKP” zatrzymują się wszystkie autobusy pospieszne przejeżdżające przez powiat, większość autobusów realizujących kursy komunikacji ponadpowiatowej i większość kursów komunikacji ponadgminnej, w tym obsługiwanych przez: PKS Kwidzyn, Transport Osobowy A i C Sławomir Kłós, AŻ Rydwan Sp. z o.o. i Usługi Transportowe „Merc-Bus” Andrzej Zarzeczny. Przystanek przy ul. Kościuszki zlokalizowany jest przy wyjściu z budynku dworca kolejowego, w pobliżu dworca autobusowego. Kursy dalekobieżne pospieszne korzystają wyłącznie z dworca autobusowego. Odległość dojścia pieszego pomiędzy obydwooma dworcami wynosi 350 m.

Funkcję dworca zintegrowanego w Prabutach pełni dworzec kolejowy. Na placu przed budynkiem dworca zlokalizowany jest przystanek autobusowy. Obydwa dworce oddalone są jednak od centrum miejscowości o około 1,2 km. Dla większości kursów funkcję przystanku końcowego pełni w Prabutach przystanek przy „Sanatorium”, a rolę przystanków integrujących publiczny transport autobusowy z transportem indywidualnym – dodatkowo przystanki „Grunwaldzka” i „Parkowa”. Z uwagi na brak lokalnych linii obsługujących gminę, funkcję przystanków przesiadkowych pełnią w ograniczonym zakresie także pozostałe przystanki autobusowe w tym mieście.



Na rysunku 22 przedstawiono obecną intensywność funkcjonowania linii transportu publicznego na obszarze powiatu kwidzyńskiego w dniu powszednim nauki szkolnej, na rysunku 23 – w dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej, a na rysunku 24 – w sobotę i w niedzielę w okresie nauki szkolnej.



Rys. 22. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim nauki szkolnej na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.

Źródło: opracowanie własne.

Przystanki autobusowe w Ryjewie i Sadlinkach zlokalizowane są w sąsiedztwie dworców kolejowych. Specyficzna sytuacja występuje natomiast w Gardaji, gdzie odległość przystanku autobusowego od stacji kolejowej wynosi 2,3 km, a od pobliskiego przystanku kole-



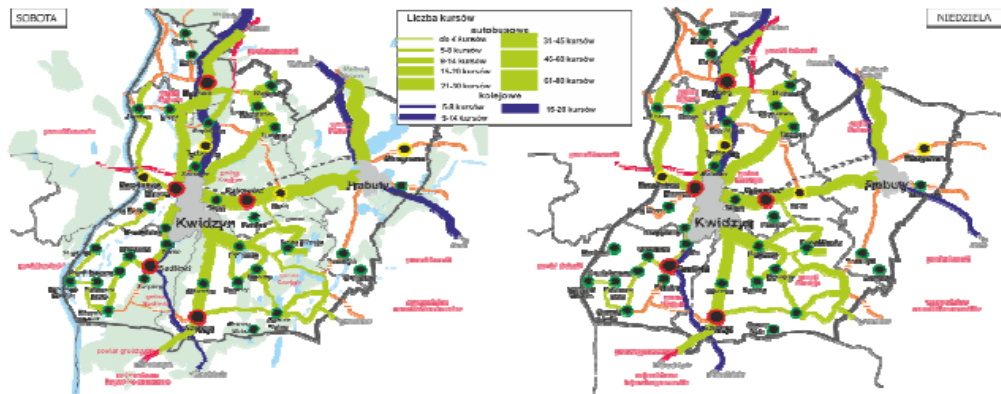
owego Dziwno – 3,6 km. Nie można więc uznać tych przystanków kolejowych za przystanki integrujące różne systemy transportu publicznego.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna oraz miejscowości docelowe kursów linii autobusowych obsługujących powiat. Najgorsza sytuacja występuje w gminie Prabuty, w której jedyne przystanki przesiadkowe znajdują się w Prabutach.



Rys. 23. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim wolnym od nauki na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 24. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w sobotę i w niedzielę w okresie nauki szkolnej na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.

Źródło: opracowanie własne.

Istotnym elementem realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż transportem zbiorowym – w przypadku powiatu kwidzyńskiego czas przejazdu transportem publicznym jest nawet o ponad połowę dłuższy. Ponadto, transport publiczny zapewnia połączenia przeważnie z centrum stolicy powiatu – i w określonych porach – z zakładami przemysłowymi w jej południowej części, a do innych celów ruchu pasażer musi dodatkowo przemieścić się innym środkiem lokomocji lub dojść pieszo.

W tabeli 26 przedstawiono podział gmin powiatu ze względu na czas dojazdu transportem zbiorowym ze stolicy gminy do miasta powiatowego.

Bardzo zła dostępność transportem publicznym do stolicy powiatu charakteryzuje obszar wiejski gminy Prabuty. Z wyłączeniem miasta Prabuty, liczba mieszkańców gminy wynosi ok. 4,4 tys. osób, co stanowi ponad 5% wszystkich mieszkańców powiatu, a niemal 10% mieszkańców powiatu poza Kwidzynom. Tak znacząca część mieszkańców powiatu jest pozbawiona dogodnych połączeń publicznym transportem zbiorowym z jego stolicą.

Tab. 26. Czas dojazdu transportem zbiorowym z ośrodka gminnego do Kwidzyna

Wyszczególnienie	Miejscowość – siedziba gminy				
	Gardeja	Kwidzyn	Prabuty	Ryjewo	Sadlinki
Czas dojazdu ze stolicy gminy do miasta Kwidzyna [minut]:					
- transportem publicznym – kolej	18	-	ponad 80	12	7
- transportem publicznym – autobus	22	11	35	26-30	23
- samochodem osobowym	18	10	22	20	14
Liczba mieszkańców gminy [tys.]	8,46	11,22	13,24	6,05	5,91
Udział w liczbie mieszkańców powiatu [%]	10,1	13,4	15,8	7,2	7,1
Udział w liczbie mieszkańców powiatu z wyłączeniem Kwidzyna [%]	18,9	25,0	29,5	13,5	13,2

Źródło: opracowanie własne.

Czasy dojazdu do stolicy powiatu z miejscowości stanowiących siedziby gmin przedstawia się dość korzystnie. Długie czasy dojazdu transportem publicznym dotyczą miejscowości położonych przy granicach powiatu. Czas dojazdu do Kwidzyna z Grodźca i Trumiejek w połączeniach autobusowych z przesiadką przekracza 60 minut, a czas dojazdu do Watkowic, Trumiej i Okrągłej Łąki, wynosi 30-50 minut. Są to czasy zmniejszające dostępność transportową stolicy powiatu i utrudniające codzienne podróże. Krótszy czas dojazdu oraz mała liczba kursów w transporcie publicznym decyduje o wyborze samochodu osobowego – o największym stopniu dostępności praktycznie w każdym czasie

W stolicy powiatu funkcjonuje komunikacja miejska. Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym jej organizatorem jest Burmistrz Miasta Kwidzyna.

Formalnym, instytucjonalnym organizatorem transportu miejskiego w Kwidzynie jest Urząd Miejski w Kwidzynie. Zadania związane z prowadzeniem dokumentacji i sprawowaniem nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej – zgodnie z umową zawartą z operatorem – oraz nadzór nad utrzymaniem czystości na drogach miejskich i przystankach oraz estetyki wiat i słupków przystankowych, wykonuje Zespół ds. Gospodarki Miejskiej i Ochrony Środowiska.

Wg stanu na dzień 20 maja 2015 r., kwidzyńska komunikacja miejska obsługiwała tylko jedną jednostkę samorządu terytorialnego – miasto Kwidzyn. Sieć linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej tworzyło 5 dziennych linii autobusowych:

- 1 linia całotygodniowa, funkcjonująca z relatywnie wysoką częstotliwością;

- 3 linie całotygodniowe z kilkoma kursami na dobę;
- 1 linia funkcjonująca od poniedziałku do soboty, także z kilkoma kursami na dobę.

Oferta przewozowa kwidzyńskiej komunikacji miejskiej jest zróżnicowana. Główną linię nr 11 charakteryzuje dość wysoka, rytmiczna częstotliwość kursowania pojazdów – co 30 minut w dniu powszednim oraz co 120 minut w soboty i w niedziele. Pozostałe linie pełnią funkcję uzupełniającą – są dedykowane obsłudze konkretnych grup pasażerów. Te grupy linii charakteryzuje również rytmiczna częstotliwość kursowania. Co do zasady, funkcjonowanie takich linii powinno być dostosowywane do lokalnych potrzeb.

Sieć linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej obsługuje obszar zamieszkały przez 39 tys. osób. Specyficzną cechą kwidzyńskiej komunikacji miejskiej jest brak obsługi obszaru gminy Kwidzyn, pomimo, że niektóre miejscowości na jej obszarze graniczą z miastem.

Trasy poszczególnych linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej – wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. – przedstawiono w tabeli 27.

Tab. 27. Trasy linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej
– stan na 20 czerwca 2015 r.

Linia	Przebieg trasy
1	Dworzec PKS – Warszawska – Braterstwa Narodów Poczta – Stare Miasto – Targowa – Hallera – Łużycka – Toruńska – Grunwaldzka Szkoła – Żwirowa Stadion – Lotnicza Lacroix – Urząd Celny – Lotnicza IP
3	Dworzec PKS – Braterstwa Narodów Poczta – Malborska – Długa – Osiedle Bajkowe – Sokola – Warszawska – Grunwaldzka – Mickiewicza – Wschodnia – Polna – Zacisze – Zielna – Lotnicza Areszt – Lotnicza Lacroix – Żwirowa PKS – Lotnicza IP
4	Dworzec PKS – Braterstwa Narodów Poczta – Malborska Graniczna – Malborska Dom Opieki – Malborska Szkoła – Malborska Skrz. – Długa Skrz. – Długa Przejazd Kolejowy – Osiedle Bajkowe – Sokola II – Osiedle Piastowskie – Warszawska Chrobrego – Grunwaldzka Daszyńskiego – Mickiewicza – Wschodnia – Polna – Sportowa PZZ – Miłosna – Miłosna Plati – Miłosna Jabil
10	Dworzec PKS – Kościuszki PKP – Kościuszki ZUM – Grunwaldzka szkoła – Sportowa – Sportowa Orlen – Strumykowa – Sportowa Orlen – Młynarska – Sportowa – Kościuszki ZUM – Kościuszki PKP – Dworzec PKS
11	Furmańska Cmentarz – Długa – Sybiraków – Sokola II – Osiedle Piastowskie Sokola – Warszawska – Braterstwa Narodów (wybrane kursy: Żwirki i Wigury – Gdańska – Podjazdowa) – Targowa – Hallera – Łużycka – Toruńska – Kościuszki – Dworzec PKS – Mickiewicza – Polna (wybrane kursy: Żeromskiego – Korczaka) – Osiedle Zacisze Wiejska – Zielna – Lotnicza Areszt – Lotnicza Lacroix – Żwirowa PKS – Lotnicza Lacroix – Lotnicza Areszt – Miłosna – Miłosna Jabil

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.pskkwidzyn.pl, dostęp: 20.06.2015 r.

Zakres funkcjonowania komunikacji miejskiej w Kwidzynie w zasadzie wyklucza korzystanie przez pasażerów z przesiadek. Węzłami przesiadkowymi, koordynującymi różne rodzaje transportu, są dworzec komunikacji autobusowej i dworzec kolejowy, a przystanki przy nich zlokalizowane służą pasażerom jako miejsca zmiany środka transportu.

Ważną cechą oferty przewozowej kwidzyńskiej komunikacji miejskiej jest wspólny przystanek dla wszystkich linii – dworzec PKS przy ul. Konopnickiej. Zajazd na ten przystanek odbywa się w każdym kursie. Jest to jednocześnie główny węzeł przesiadkowy dla autobusowej komunikacji regionalnej i dalekobieżnej. Przystanek położony przy dworcu PKP obsługiwany jest dwiema liniami, w tym linią główną nr 11.

Kolejną ważną cechą oferty przewozowej jest wyznaczenie tras linii w taki sposób, że obejmują one większość najważniejszych celów i źródeł ruchu w mieście. Trasa głównej linii nr 11 prowadzi poprzez niemal wszystkie osiedla miasta, a jej przystankami końcowymi są obydwa obszary przemysłowe: w rejonie ul. Lotniczej oraz nowa strefa przemysłowa w Miłosnej. Efektem takiego wyznaczenia trasy linii jest wyjątkowo rozbudowana wielowariantowość tras, rzadko spotykana w innych miastach.

W rozkładach jazdy linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej zachowana jest rytmiczność odstępów pomiędzy kursami. Cechą charakterystyczną oferty przewozowej kwidzyńskiej komunikacji miejskiej jest bardzo niewielkie zróżnicowanie podaży na głównej linii w okresie szczytów komunikacyjnych, w okresie międzyszczytowym oraz poza szczytami porannym i popołudniowym. Redukcja wielkości podaży występuje dopiero w godzinach wieczornych. Pozostałe linie funkcjonują tylko w okresie szczytu przewozowego – dojazdów i powrotów z pracy albo rytmicznie w ciągu całego dnia (linia 10).

Wg stanu na dzień 15 kwietnia 2015 r., w ramach publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Kwidzyn, wykonywano 75 kursów w dni powszednie (także w wakacje), 36 kursów w soboty i 32 kursy w niedziele. W soboty i niedziele wykonywano odpowiednio 48,0 i 42,3% liczby kursów oferowanych w dniu powszednim. Dla dnia powszedniego poza wakacjami zaplanowano 954 wozokilometry, dla soboty – 466 wozokilometrów, a dla niedzieli – 406 wozokilometrów (48,9 i 42,5% pracy eksploatacyjnej zaplanowanej dla dnia powszedniego).

W tabeli 28 porównano podstawowe parametry sieci kwidzyńskiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach”, dotyczące 2013 r., wybierając sieci komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Kwidzyna.

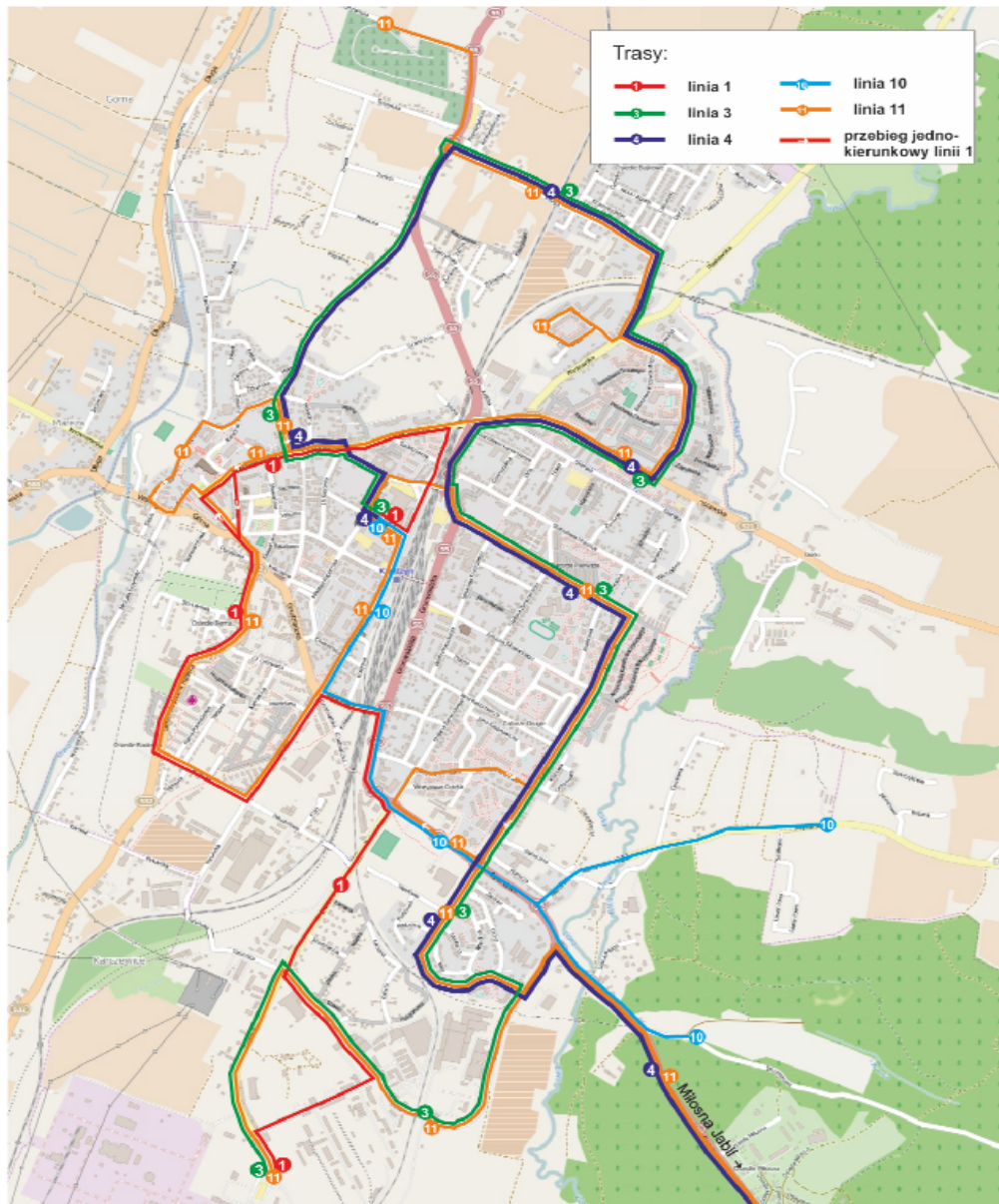
Tab. 28. Porównanie parametrów kwidzyńskiej komunikacji miejskiej oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Długość linii [km]	Liczba linii [km]	Liczba obsługiwanych gmin
		wzkm [tys.]	wozów w ruchu			
Chojnice	40,3	899,0	18	206,6	10	2
Bolesławiec	40,0	906,6	19	135,8	12	2
Oświęcim	40,0	2 370,5	31	422,0	27	5
Sanok	39,2	898,4	15,9	200,0	20	3
Kwidzyn	38,9	287,6	9	60,3	5	1
Brzesko	36,3	413,0	10	142,0	6	1
Cieszyn	36,1	731,0	14	88,7	9	4
Lębork	35,7	417,0	6,9	74,2	6	2

Źródło: „Komunikacja Miejska w Liczbach”, 2014 nr 2/12. IGKM Warszawa, s. 18-23.

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 28, polityka poszczególnych miast odnośnie sposobu realizacji zadań przewozowych jest odmienna. Niektóre z poddanych analizie miast charakteryzuje znaczna długość linii (Oświęcim, Chojnice i Bolesławiec), a komunikacja miejska obsługuje ponadto dużą liczbę gmin. W niektórych z miast utrzymuje się rozbudowaną ofertę przewozową, zapewniającą wiele połączeń bezpośrednich lub o trasach obejmujących sąsiedztwo wszystkich istotniejszych celów ruchu, ale o niskich częstotliwościach, w innych zaś – przy podobnej liczbie wozokilometrów – wymaga się od pasażerów akceptacji konieczności przesiadania się i mniejszej dostępności przestrzennej sieci komunikacyjnej, przy większej częstotliwości kursów na poszczególnych liniach. Miasto Kwidzyn nie wypada w tym zestawieniu zbyt dobrze, wielkość pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej jest najniższa spośród wszystkich porównywanych miast. Liczba wozokilometrów przypadająca na mieszkańca należy do najniższych w tej grupie wielkości miast, zdecydowanie najmniejsza jest też długość linii komunikacji miejskiej. W świetle zaprezentowanego porównania, wielkość oferty przewozowej kwidzyńskiej komunikacji miejskiej nie powinna ulegać dalszemu zmniejszaniu, gdyż znacząco odstawać będzie od standardów oferowanych w innych miastach o podobnej liczbie mieszkańców i powierzchni.

Na rysunku 25 przedstawiono trasy linii komunikacji miejskiej w Kwidzynie – wg stanu na 20 czerwca 2015 r.



**Rys. 25. Trasy linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej
– stan na 20 czerwca 2015 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kwidzynie.

PKS Kwidzyn wykonuje przewozy w komunikacji miejskiej w dniu roboczym 9 pojazdami w ruchu – marki MAN – z których 7 dostosowanych jest do potrzeb osób niepełnosprawnych. Strukturę taboru autobusowego eksploatowanego na liniach kwidzyńskiej komunikacji miejskiej ustala obecnie operator. Zakłada się, że w okresie planistycznym miasto Kwidzyn będzie systematycznie wprowadzało określone wymogi odnośnie użytkowanego w komunikacji miejskiej taboru, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska i potrzeb osób niepełnosprawnych.

W przypadku decyzji o zakupie taboru, organizator kwidzyńskiej komunikacji miejskiej założył, że każdy nowowprowadzany pojazd będzie niskopodłogowy, wyposażony w tablice elektroniczne z zewnątrz i wewnątrz pojazdu, zapowiedzi głosowe przystanków oraz w wewnętrzny i zewnętrzny monitoring. Przyjęto również, że nowy fabrycznie tabor spełniać będzie obowiązujące normy EURO (obecnie EURO-6).

Sieć komunikacyjna publicznego miejskiego transportu zbiorowego zaplanowana w projekcie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Kwidzyna obejmuje obszar tylko miasta Kwidzyna. W dokumencie tym nie wykluczono jednak, że w okresie planowania miasto Kwidzyn zawrze porozumienia z okolicznymi gminami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Wówczas obszar planowanej sieci transportu publicznego obejmie także te gminy sąsiadujące z miastem, które zawrą takie porozumienia.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane co najmniej wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie minimalnej dostępności transportowej do stolicy powiatu.

Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były jednocześnie zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości do miasta powiatowego oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- ograniczonym zakresem przewozów kolejowych, zapewniających połączenia z Kwidzynem zaledwie dla kilku miejscowości powiatu kwidzyńskiego;

- brakiem wojewódzkich linii autobusowych organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (są dopiero planowane);
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na niektórych lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich, jak: Kwidzyn – Prabuty, Kwidzyn – Sztum i Prabuty – Malbork.

Powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Starostę – jako zadanie własne powiatu – powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić co najmniej minimalną dostępność transportową mieszkańcom powiatu do centrów usług ponadgminnych, przy uwzględnieniu przedstawionych wyżej determinant. Zaleca się jednak uruchomienie docelowo powiatowych przewozów pasażerskich w zakresie określonym poniżej jako optymalny. Uruchomienie przewozów w zakresie szerszym niż minimalny może jednak wymagać wsparcia finansowego zainteresowanych gmin. Przewozy powinny być zorganizowane w ścisłej współpracy zainteresowanymi gminami. Nie wyklucza się także zorganizowania w przyszłości przewozów w ramach związku utworzonego z gminami, jako przewozy powiatowo-gminne.

Ważnym zagadnieniem jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami powiatowymi. Niezbędne jest też zapewnienie połączeń z węzłem integracyjnym w powiecie w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą używać samochodu osobowego, dojazd i powrót do miasta powiatowego w ciągu jednego dnia.

W tabeli 29 przedstawiono proponowane minimalne kryteria połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi. Kursy powinny tworzyć pary, gwarantujące połączenia do i z miasta powiatowego (każde dwa kursy to jeden do miasta powiatowego i jeden w przeciwnym kierunku).

Kryterium minimalnej liczby kursów będzie spełnione, jeśli liczba kursów będzie równa lub wyższa od uznanej za minimalną w określonym rodzaju dnia tygodnia – nawet, jeśli wykonywane będą one w innych przedziałach czasowych niż określone w tabeli 29 (pkt 2). Należy jednak zauważyć, że kilka linii prowadzonych w części o zbliżonej trasie, ale o małej liczbie kursów w dobie, powoduje koncentrację kursów w godzinach dojazdu i powrotu do pracy i szkół. Skutek jest taki, że nawet jeśli w okresie szczytu przewozowego oferta przewozowa

będzie zapewniona, to w okresach międzyszczytowych będzie ona niedostateczna, albo nie będzie jej w ogóle. Proponowane częstotliwości kursów należy więc uznać za minimalne.

Tab. 29. Minimalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Kryterium dostępności – minimalne					
1. Liczba kursów na tysiąc mieszkańców w wieku produkcyjnym (pow. 14 lat)					
Rodzaj dnia tygodnia	Poniedziałek – piątek			Sobota, niedziela i święto	
Minimalna liczba kursów na tysiąc mieszkańców	3			1	
2. Liczba kursów według przedziałów czasowych – kryterium minimalne					
Rodzaj dnia tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-22:30	Cała doba
Poniedziałek – piątek	4	2	2	4	12
Sobota	1	2	2	1	6
Niedziela	2	-	-	2	4

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 30 przedstawiono proponowane optymalne kryteria połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi. Zasada łączenia kursów w pary obowiązuje jak dla kryteriów minimalnych.

Kryteria minimalnej i optymalnej liczby kursów, także z określeniem przedziałów czasowych wykonywania określonej liczby kursów, powinny być stosowane także dla poszczególnych linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej. Wykonywanie kursów w określonych przedziałach czasowych powinno być jednocześnie dostosowane do lokalnych potrzeb. Taką potrzebą może być np. konieczność dowozu pracowników na zmiany w największych zakładach pracy, odbywające się o godzinach: 6, 14 i 22.

Potrzeba uruchomienia połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – z powodu obecnej niskiej dostępności transportowej – występuje w odniesieniu do miejscowości położonych w gminie Prabuty oraz innych miejscowości, oddalonych od głównych szlaków komunikacyjnych. Potrzeba ta dotyczy zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym do stolicy powiatu mieszkańcom miejscowości, które nie są położone przy trasach o dużych potokach pasażerskich.

Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu umożliwienia dojazdu młodzieży do szkół ponadpodstawowych. Wytyczenie tras łączących mniejsze miejscowości

z Kwidzynom przez ośrodki gminne zapewnią podwójną rolę takiej komunikacji: zaspokajanie potrzeb przewozowych w podróżach ponadgminnych oraz związanych z podróżami w granicach gmin. Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez Starostę Powiatu konieczna jest współpraca z gminami, które obejmują ich trasy, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu takich przewozów. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej w zakresie, w którym przewozy te zaspokoją potrzeby mieszkańców dotyczące przemieszczeń wewnątrzgminnych.

Tab. 30. Optymalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu kwidzyńskiego

Kryterium dostępności – optymalne					
1. Liczba kursów na tysiąc mieszkańców w wieku produkcyjnym (pow. 14 lat)					
Rodzaj dnia tygodnia	Poniedziałek – piątek		Sobota	Niedziela i święto	
Minimalna liczba kursów na tysiąc mieszkańców	5,0		2,5	1,5	
2. Liczba kursów według przedziałów czasowych – kryterium optymalne					
Rodzaj dnia tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-22:30	Cała doba
Poniedziałek – piątek	4	3	3	4	14
Sobota	2	2	2	2	8
Niedziela	2	1	1	2	6

Źródło: opracowanie własne.

Niezależnie od powyższych kryteriów, dla połączeń ponadpowiatowych obowiązują wymogi dostępności usług użyteczności publicznej zalecane dla przewozów z obszarów ciężenia do stolic powiatów, określone w planie transportowym dla województwa pomorskiego.

Przedstawione powyżej wymogi minimalne i optymalne funkcjonowania komunikacji zbiorowej stanowią kryteria, których brak spełnienia w relacjach obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych oraz przez przewozy kolejowe i autobusowe organizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, powinien spowodować uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – z zaangażowaniem finansowym starostwa i zainteresowanych gmin. Istnieje jednak ryzyko, że po zmianie zasad refundacji strat z tytułu stosowania ulg ustawowych, połączenia komercyjne będą

ograniczone. Komunikacja zbiorowa o charakterze użyteczności publicznej może być więc organizowana przez Starostę Powiatu Kwidzyńskiego także wtedy, gdy nie ma pewności, że połączenia o charakterze przewozów wojewódzkich (kolejowe i autobusowe) oraz pozostałe połączenia – komercyjne, zapewnią kryteria minimalne lub optymalne. Organizowanie przewozów powiatowych możliwe będzie także, gdy wystąpi niezaspokojone zapotrzebowanie na przewozy komunikacją zbiorową, potwierdzone badaniami wśród mieszkańców danego obszaru.

Potrzeby przewozowe, które zaspokoją powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej, zależą przede wszystkim od:

- zakresu realizacji przewozów pasażerskich kolejowych, w tym użyteczności publicznej, pomiędzy miejscowościami położonymi w powiecie kwidzyńskim;
- zakresu realizacji przewozów drogowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego, pomiędzy miejscowościami położonymi w powiecie kwidzyńskim;
- oferty przewozów komercyjnych przekraczających granicę jednej gminy w powiecie kwidzyńskim.

Stopień zaspokojenia potrzeb przewozowych dla ośrodków gminnych oraz miejscowości liczących powyżej 0,5 tys. mieszkańców, wg zaproponowanych kryteriów liczby kursów, przedstawiono w tabeli 31 (dla kryteriów minimalnych i optymalnych). W tabeli uwzględniono połączenia kolejowe organizowane przez samorząd województwa pomorskiego (wzięto pod uwagę aktualną częstotliwość kursów) oraz planowane uruchomienie wojewódzkich autobusowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – na liniach:

- nr 22-13 – w relacji: Kwidzyn – Gniew – Pelpin – Tczew przez Korzeniewo (4 pary kursów);
- nr 22-23 – w relacji: Starogard Gdański – Pelpin – Gniew – Kwidzyn przez Korzeniewo (4 pary kursów);
- nr 22-24 – w relacji: Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn – Prabuty przez Korzeniewo i Rakowiec (4 pary kursów);
- nr 22-32 – w relacji: Sztum – Prabuty przez Kamienną (4 pary kursów).

W zestawieniu nie uwzględniano natomiast wojewódzkich linii autobusowych interwencyjnych – w relacjach: Grudziądz – Gardeja – Kwidzyn – Malbork i Kwidzyn – Prabuty – Kisielice – Iława – z uwagi na priorytetowe potraktowanie przewozów kolejowych w planie transportowym dla województwa pomorskiego i związane z tym mniejsze prawdopodobieństwo uruchomienia interwencyjnych linii autobusowych.

Liczby brakujących kursów – po uwzględnieniu planowanych wojewódzkich linii autobusowych – podano w tabeli 31 w nawiasach.

Należy mieć na uwadze, że nie jest wykluczone, iż uruchamiane w niewielkiej liczbie kursy w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich, będą jedynie zastępować kursy wycofujących się przewoźników – nie wpłyną więc na poprawę dostępności komunikacyjnej.

Tab. 31. Zakres spełniania kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach i większych miejscowościach powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.

Miejscowość – gmina / inna*	Kryteria minimalne [brakujących par kursów]			Kryteria optymalne [brakujących par kursów]		
	pn-pt	sobota	niedziela	pn-pt	sobota	niedziela
Gardeja	-	-	-	-	-	-
Prabuty	-	-	-	5 (1)	3 (-)	--
Ryjewo	-	-	-	-	-	-
Sadlinki	-	-	-	-	-	-
Mareza*	-	-	-	-	-	-
Korzeniewo*	-	-	-	-	-	--
Licze*	-	-	-	-	-	-
Obrzynowo*	6	3	2	7	4	3
Rakowiec*	-	-	-	-	-	-
Tychnowy*	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Przyjmuje się, że interwencja powiatu powinna mieć miejsce zawsze tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewnią minimalnej lub optymalnej dostępności komunikacyjnej, przy podstawowej zasadzie zapewnienia połączeń centrów gminnych i największych miejscowości w powiecie z miastem powiatowym. Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie komunikacją zbiorową były jednocześnie zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości w powiecie oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. Zakłada się, że niezbędne przewozy

na obszarze gmin realizowane będą jako przewozy komercyjne albo będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat kwidzyński może podjąć decyzję o organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nawet jeśli spełnione są obecnie kryteria minimalnej i optymalnej dostępności komunikacyjnej do miasta powiatowego. Podjęcie decyzji o organizacji takich przewozów umożliwi operatorom, z którymi powiat podpisze umowy, otrzymywanie refundacji strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych. Możliwość otrzymywania środków z budżetu państwa i brak strat, spowoduje ograniczenie konieczności podwyższenia cen biletów dla utrzymania przez przedsiębiorstwa przewozowe minimalnej rentowności. Z kolei utrzymanie obecnego poziomu cen biletów wpłynie pozytywnie na wybór transportu zbiorowego jako środka przemieszczania się mieszkańców powiatu.

Decyzja o organizacji powiatowych przewozów pasażerskich będzie miała więc pozytywny wpływ na utrzymanie co najmniej obecnego zakresu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a przez to – ograniczenie wzrostu kongestii i zanieczyszczenia środowiska.

W dniu powszednim dla wszystkich dużych miejscowości, poza Obrzynowem, kryteria minimalnej dostępności komunikacyjnej są obecnie spełniane. Dla zapewnienia optymalnych warunków dostępności komunikacyjnej w dniu powszednim i w soboty powinna być nieznacznie zwiększona liczba kursów do Prabut. Dla niedziel warunki dostępności są obecnie spełnione dla wszystkich dużych miejscowości poza Obrzynowem. Interwencja ekonomiczna powiatu jest więc w dniu dzisiejszym wymagana jedynie dla obszaru gminy Prabuty.

Należy jednak zwrócić uwagę, że część linii autobusowych obsługujących powiat, rozpoczynających swój bieg w Kwidzynie lub w Prabutach, ma charakter wojewódzkich przewozów pasażerskich, ale nie została ujęta w planie transportowym województwa jako przewozy planowane do zorganizowania przez samorząd województwa pomorskiego (dotyczy to np. połączeń z Kwidzyna do Gniewu i Sztumu). Na tych liniach może zostać ograniczona liczba kursów lub nawet mogą być one zlikwidowane po utracie przez przewoźnika prawa do refundacji z tytułu stosowania ulg ustawowych. Może to wpłynąć na znaczne ograniczenie dostępności transportowej miejscowości powiatu i – w rezultacie – brak spełnienia kryteriów dostępności. Należy zatem rozważyć możliwość przedłużenia niektórych linii powiatowych do miejscowości w powiatach sąsiednich, po zawarciu odpowiednich porozumień z tymi powiatami.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności transportowej szeregu miejscowości powiatu kwidzyńskiego.

W przypadku nieuruchomienia takich linii przez samorząd województwa oraz w sytuacji dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych, uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością.

Od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Niezorganizowanie przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów, albo też do rezygnacji z obsługi części kursów lub całości linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych, zwłaszcza do mniejszych miejscowości oraz skrącanie długości linii. Pozostaną tylko te połączenia, gdzie duże potoki pasażerów umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. Efektem będzie znaczne pogorszenie dostępności do miasta powiatowego mieszkańców gmin, poza miejscowościami położonymi przy głównych ciągach komunikacyjnych. Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadającym samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz pogorszy dostępność do usług ponadgminnych.

Powiat kwidzyński powinien rozważyć uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej na swoim obszarze – niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi lub operatorom na kontynuację procesu refundacji strat przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych ze środków budżetu państwa za pośrednictwem organizatora – powiatu kwidzyńskiego. Zapewni to nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie procesu likwidacji połączeń.

Linie uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich powinny zapewniać dojazd z ośrodka gminnego do centrum powiatowego oraz do węzłów integracyjnych. Trasy linii powinny obejmować jak najwięcej dużych jednostek osadniczych w powiecie. Z komunikacją uruchamianą przez starostę powiatu powinna być skoordynowana komunikacja gminna, w tym miejska, umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

W tabeli 32 zaproponowano trasy połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej. Trasy linii wytyczono dość szeroko, ale każde uruchomienie połączenia w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone bieżącą analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych

przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami. Zakłada się, że w ramach linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich użyteczności publicznej, będzie także realizowana obsługa miejscowości położonych w niewielkim oddaleniu od wytyczonych tras z dojazdem drogami gminnymi. Powiatowe przewozy pasażerskie na wyznaczonych liniach powinny być bowiem poprowadzone tak, by w możliwie wysokim stopniu zaspokoić potrzeby mieszkańców na realizację podróży ponadgminnych, docierając do przystanków najbliższych wobec źródeł ruchu. Dopuszczalne jest więc poprowadzenie tras linii do tych przystanków drogami gminnymi o odpowiedniej nawierzchni. Droga przeznaczona do przejazdu pojazdu komunikacji powiatowej powinna być utwardzona o nawierzchni ulepszonej, pozbawiona elementów utrudniających podróżowanie takich jak garby poprzeczne, przełomy, znaczne ubytki nawierzchni lub elementy uspokojenia ruchu zmuszające do znacznego ograniczenia prędkości (np. poniżej 20 km/h). W miejscu zakończenia trasy linii powiatowej powinna być urządzona pętla, umożliwiająca zawracanie bez manewru cofania, o nawierzchni spełniającej powyższe standardy.

W przypadku połączenia nr 16, jego uruchomienie powinno być wcześniej potwierdzone przez zainteresowane gminy. Pozostałe relacje linii zamieszczone w nawiasach dotyczą realizacji do tych miejscowości tylko wybranych kursów, a zaznaczone gwiazdką – możliwego przedłużenia przebiegu linii na teren sąsiadującego powiatu (po zawarciu odnośnego porozumienia pomiędzy zainteresowanymi powiatami, o wspólnej organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej). W przypadku braku takiego porozumienia przedłużenie przebiegu linii poza powiat kwidzyński nie może mieć miejsca. Linie od 20 do 37 dedykowane są głównie przewozom szkolnym i ich godziny i częstotliwość kursowania powinny być uzgodnione z zainteresowanymi gminami.

Tab. 32. Proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
1	Kwidzyn – Baldram – Tychnowy – Brachlewo – Ryjewo (– Barcice) (– Bernowo)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 2-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
		Ryjewo	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 2, 19, 32-34 3) Indywidualnymi
2	Kwidzyn – Mareza – Gurcz – Ryjewo (– Borowy Młyn) (– <i>Sztum</i> *)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1, 3-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Ryjewo	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 1, 19, 32-34 3) Indywidualnymi
3	Kwidzyn – Mareza – Korzeniewo – Janowo – Jarzębina (– Rudniki)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1, 2, 4-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
4	Kwidzyn – Rozpędziny – Sadlinki (– Olszanica) – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Glina (– Rusinowo)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-3, 5-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Sadlinki	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 36 7) Indywidualnymi
5	Kwidzyn – Białki – Olszanica – Bronisławowo – Nebrowo Wielkie	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-4, 6-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
6	Kwidzyn – Mareza – Grabowo – Nebrowo Wielkie – Nebrowo Małe – Rusinowo	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-5, 7-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
7	Kwidzyn – Bądkki – Otlówko – Gardeja (<i>– Grudziądz*</i>)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-6, 8-15, 18-30, 34-36 4) Gminnymi 5) Indywidualnymi
		Gardeja	1) Kolejowym RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym (ew. nr 22-54) 3) Powiatowymi nr 8, 16 i 30 4) Indywidualnymi
8	Kwidzyn – Bądkki – Otlówko – Gardeja – Czarne Dolne – Trumieje – Pawłowo (<i>– Klecewo</i>) (<i>– Kisielice – Itawa*</i>)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-7, 9-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Gardeja	1) Kolejowym RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym – ew. nr 22-54 3) Powiatowymi nr 7, 16 i 30 4) Indywidualnymi
9	Kwidzyn – Bądkki – Krzykoso – Cygany – Rozajny – Wandowo – Klasztorok – Morawy – Otoczyn – Krzykoso – Kwidzyn	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-8, 10-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
10	Kwidzyn – Bądky – Krzykosy (– Cygany) (– Rożajny) (– Wandowo) – Jaromierz – Trumieje – Klecewo (– <i>Kisielice – Itawa*</i>)	Kwidzyn	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1-9, 11-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
11	Kwidzyn – Górki – Rakowiec – Otoczyn – Morawy – Klasztorzek	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-10, 12-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
12	Kwidzyn – Górki – Rakowiec (– Pawlice) (– Licze) (– Ośno) (– Bronno) – Prabuty (– Stańkowo) – <i>Susz*</i>	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-11, 13-15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Prabuty	1) Kolejowymi nr RPK-05 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-24 (ew. 22-59) 3) Powiatowymi nr 13, 14, 17 i 37 4) Indywidualnymi
13	Kwidzyn – Górki – Rakowiec – Licze – Prabuty	Kwidzyn	1) Kolejowymi nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-12, 14, 15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Prabuty	1) Kolejowymi nr RPK-05 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-24 (ew. 22-59) 3) Powiatowymi nr 12, 14, 17 i 37 4) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
14	Kwidzyn – Górki – Rakowiec – Licze – Prabuty – Kołodzieje – Pólko – Trumiejki – Grodziec (– <i>Kisielice*</i>)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-13, 15, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Prabuty	1) Kolejowymi nr RPK-05 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-24 (ew. 22-59) 3) Powiatowymi nr 12, 13, 17 i 37 4) Indywidualnymi
15	Kwidzyn – Kamionka – Dubiel – Trzciano – Straszewo – Watkowiec – <i>Sztum/Malbork*</i>	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-14, 18-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
16	(Gardeja – Czarne Dolne – Trumiejki – Kołodzieje – Prabuty – Gonty – Górowychy – Rodowo)	Gardeja	1) Kolejowym RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym – ew. nr 22-54 3) Powiatowymi nr 7, 8 i 30 4) Indywidualnymi
		Prabuty	1) Kolejowymi RPK-05 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-24 (ew. 22-59) 3) Powiatowymi nr 12-14, 17 i 37 4) Indywidualnymi
17	(Prabuty – Gonty – Antonin – Kamienna – Rodowo – <i>Mikołajki Pomorskie</i> – <i>Sztum/Malbork*</i>)	Prabuty	1) Kolejowymi RPK-05 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-24 (ew. 22-59) 3) Powiatowymi nr 12-14, 16 i 37 4) Indywidualnymi
18	(Kwidzyn – Korzeniewo – <i>Opalenie – Aplinki</i> – <i>Gniew*</i>)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 19-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
19	Kwidzyn – Brachlewo – Ryjewo – Barcice – Benowo (– <i>Sztum</i> *)	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowymi nr 1-15, 18, 20-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Ryjewo	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 1, 2, 32-34 3) Indywidualnymi
20	Kwidzyn – Bądko – Krzykosy – Rozajny – Czarne Dolne	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18, 19, 21-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
21	Kwidzyn – Rozpędziny – Białki – Grabówko – Obory – Mareza – Korzeniewo – Kwidzyn	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-20, 22-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
22	Kwidzyn – Podzamcze – Gurcz – Pastwa – Janowo – Gniewskie Pole – Lipianki – Korzeniewo – Mareza – Nowy Dwór Kwidzyński	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-21, 23-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
23	Kwidzyn – Gurcz – Szkaradowo – Rudniki – Jarzębina – Szałwinek – Janowo – Gurcz – Podzamcze – Mareza – Korzeniewo – Mareza – Nowy Dwór Kwidzyński	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-22, 24-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
24	Kwidzyn – Baldram – Nowa Wieś – Tychnowy – Brachlewo – Dubiel – Brokowo – Ośno – Licze – Rakowiec – Kwidzyn	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-23, 25-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
25	Kwidzyn – Górki – Rakowice – Rakowiec – Pawlice – Licze – Bronno – Gilwa – Licze – Rakowiec	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-24, 26-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
26	Kwidzyn – Mareza – Nowa Wieś – Tychnowy – Brokowo – Kamionka – Baldram – Dubiel – Tychnowy – Brachlewo – Tychnowy	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-25, 27-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
27	Kwidzyn – Bądko – Krzykosy – Otoczyn – Albertowo – Morawy – Nowa Wioska – Klasztorok – Wandowo – Rozajny – Małe – Rozajny – Cygany	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-26, 28-30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
28	Kwidzyn – Bądko – Krzykosy – Cygany – Rozajny – Rozajny Małe – Wandowo – Klasztorok – Nowa Wioska – Morawy	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-27, 29, 30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
29	Klecewo – Wilkowo – Trumieje – Wraclawek – Jaromierz – Wandowo – Bądko – Kwidzyn	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-28, 30, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
30	Kwidzyn – Bądko – Czachówek – Otlówko – Otlowiec (– Osadniki) – Otlowiec – Gardeja – Czarne Małe – Czarne Dolne – Czarne Górne	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-29, 34-36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Gardeja	1) Kolejowym RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym – ew. nr 22-54 3) Powiatowymi nr 7, 8 i 16 4) Indywidualnymi
31	Jaromierz – Wraclawek (– <i>Butowo*</i>) – Wilkowo – Klecewo – Trumieje	brak	
32	Trzciano – Straszewo – Watkowice (– <i>Polaszki*</i>) (– <i>Postolin*</i>) – Klecewko – Ryjewo	Ryjewo	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 1, 2, 19, 33 i 34 3) Indywidualnymi
33	Szałwinek – Jarzębina – Rudniki (– Benowo) – Ryjewo	Ryjewo	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 1, 2, 19, 32 i 34 3) Indywidualnymi
34	Kwidzyn – Brachlewo – Ryjewo – Mątowskie – Pastwiska – Barcice – Benowo	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-30, 35, 36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Ryjewo	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 1, 2, 19, 32 i 33 3) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
35	Rusinowo – Głina – Nebrowo Małe – Nebrowo Wielkie – Wiśliny – Kaniczki – Grabowo – Grabówko – Nowy Dwór Kwidzyński – Obory – Mareza – Kwidzyn	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-30, 34, 36 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
36	Rozpędziny – Białki – Sadlinki – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Karpiny – Sadlinki	Kwidzyn	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-13, 22-23, 22-24 (ew. 22-54, 22-59) 3) Powiatowym nr 1-15, 18-30, 34, 35 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Sadlinki	1) Kolejowym nr RPK-13 2) Powiatowym nr 4 3) Indywidualnymi
37	Prabuty – Obrzynowo (– Jakubowo) – <i>Kamieniec*</i>	Prabuty	1) Kolejowym nr RPK-05 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-24, (ew. 22-59) 3) Powiatowym nr 12-14, 16 i 17 4) Indywidualnymi

* – w przypadku podpisania porozumienia z powiatem sąsiadującym.

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku połączeń nr 17 i 18 do ich uruchomienia niezbędne jest zawarcie porozumienia z powiatem tczewskim, gdyż bez takiego porozumienia linia 17 stanowiłaby przewozy gminne, a uruchomienie linii 18 jedynie w ramach powiatu kwidzyńskiego nie ma uzasadnienia.

W tabeli 33 przedstawiono proponowaną liczbę par kursów w powiatowej komunikacji zbiorowej użyteczności publicznej w skali zapewniającej spełnienie kryteriów dostępności czasowej określonych w tabelach 29 i 30. Trasy linii przyjęto z uwzględnieniem propozycji przedstawionych w tabeli 32.

Tab. 33. Proponowana minimalna intensywność połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim

Lp.	Relacja	Liczba par kursów					
		minimalnie			optymalnie		
		pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd
1	Kwidzyn – Baldram – Tychnowy – Brachlewo – Ryjewo (– Barcice) (– Bernowo)	6	3	2	12	6	4
2	Kwidzyn – Mareza – Gurcz – Ryjewo (– Borowy Młyn – <i>Sztum</i> *)	6	3	2	12	6	4
3	Kwidzyn – Mareza – Korzeniewo – Janowo – Jarzębina (– Rudniki)	6	3	2	6	4	2
4	Kwidzyn – Rozpędziny – Sadlinki (– Olszanica) – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Glina (– Rusinowo)	6	3	2	6	4	2
5	Kwidzyn – Białki – Olszanica – Bronisławowo – Nebrowo Wielkie	6	3	2	12	6	6
6	Kwidzyn – Mareza – Grabowo – Nebrowo Wielkie – Nebrowo Małe – Rusinowo	6	3	2	6	4	2
7	Kwidzyn – Bądko – Otłótko – Gardeja (– <i>Grudziądz</i> *)	6	3	2	12	6	4
8	Kwidzyn – Bądko – Otłótko – Gardeja – Czarne Dolne – Trumieje – Pawłowo (– Klecewo) (– <i>Kisielice – Iława</i> *)	6	3	2	6	4	2
9	Kwidzyn – Bądko – Krzykosy – Cygany – Rozajny – Wandowo – Klasztorzek – Morawy – Otoczyn – Krzykosy – Kwidzyn	6	3	2	6	3	2
10	Kwidzyn – Bądko – Krzykosy (– Cygany) (– Rozajny) (– Wandowo) – Jaromierz – Trumieje – Klecewo (– <i>Kisielice – Iława</i> *)	6	3	2	6	3	2
11	Kwidzyn – Górki – Rakowiec – Otoczyn – Morawy – Klasztorzek	6	3	2	6	3	2
12	Kwidzyn – Górki – Rakowiec (– Pawlice) (– Licze) (– Ośno) (– Bronno) – Prabuty (– Stańkowo) – <i>Susz</i> *	6	3	2	12	6	6
13	Kwidzyn – Górki – Rakowiec – Licze – Prabuty	6	3	2	10	4	2
14	Kwidzyn – Górki – Rakowiec – Licze – Prabuty – Kołodziejewo – Pólko – Trumiejki – Grodziec (– <i>Kisielice</i> *)	6	3	2	6	4	2
15	Kwidzyn – Kamionka – Dubiel – Trzciano – Straszewo – Watkowice – <i>Sztum/Malbork</i> *	6	3	2	6	3	2

Lp.	Relacja	Liczba par kursów					
		minimalnie			optymalnie		
		pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd
16	(Gardeja – Czarne Dolne – Trumiejki – Kołodzieje – Prabuty – Gonty – Górowychy – Rodowo)	(6)	(3)	(2)	(6)	(3)	(2)
17	(Prabuty – Gonty – Antonin – Kamienna – Rodowo – <i>Mikołajki Pomorskie</i> – <i>Sztum/Malbork*</i>)	6	3	2	6	3	2
18	(Kwidzyn – Korzeniewo – <i>Opalenie – Aplinki – Gniew*</i>)	wg uzgodnień			wg uzgodnień		
19	Kwidzyn – Brachlewo – Ryjewo – Barcice – Benowo (- <i>Sztum*</i>)	1-2	-	-	1-2	-	-
20	Kwidzyn – Bądky – Krzykosy – Rozajny – Czarne Dolne	1-2	-	-	1-2	-	-
21	Kwidzyn – Rozpędziny – Białki – Grabówko – Obory – Mareza – Korzeniewo – Kwidzyn	1-2	-	-	1-2	-	-
22	Kwidzyn – Podzamcze – Gurcz – Pastwa – Janowo - Gniewskie Pole – Lipianki – Korzeniewo – Mareza – Nowy Dwór Kwidzyński	1-2	-	-	1-2	-	-
23	Kwidzyn – Gurcz – Szkaradowo – Rudniki – Jarzębina – Szałwinek – Janowo – Gurcz – Podzamcze – Mareza – Korzeniewo – Mareza – Nowy Dwór Kwidzyński	1-2	-	-	1-2	-	-
24	Kwidzyn – Baldram – Nowa Wieś – Tychnowy – Brachlewo – Dubiel – Brokowo – Ośno – Licze – Rakowiec – Kwidzyn	1-2	-	-	1-2	-	-
25	Kwidzyn – Górki – Rakowice – Rakowiec – Pawlice – Licze – Bronno – Gilwa – Licze – Rakowiec	1-2	-	-	1-2	-	-
26	Kwidzyn – Mareza – Nowa Wieś – Tychnowy – Baldram – Kamionka – Baldram – Dubiel – Tychnowy – Brachlewo – Tychnowy	1-2	-	-	1-2	-	-
27	Kwidzyn – Bądky – Krzykosy – Otoczyn – Albertowo – Morawy – Nowa Wioska – Klasztorzek – Wandowo – Rozajny – Małe – Rozajny – Cygany	1-2	-	-	1-2	-	-

Lp.	Relacja	Liczba par kursów					
		minimalnie			optymalnie		
		pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd
28	Kwidzyn – Bądky – Krzykosy – Cygany – Rozajny – Rozajny Małe – Wandowo – Klasztorzek – Nowa Wioska – Morawy	1-2	-	-	1-2	-	-
29	Klecewo – Wilkowo – Trumieje – Wraclawek – Jaromierz – Wandowo – Bądky – Kwidzyn	1-2	-	-	1-2	-	-
30	Kwidzyn – Bądky – Czachówek – Otlówko – Otlowiec (– Osadniki) – Otlowiec – Gardeja – Czarne Małe – Czarne Dolne – Czarne Górne	1-2	-	-	1-2	-	-
31	Jaromierz – Wraclawek (– <i>Butowo*</i>) – Wilkowo – Klecewo – Trumieje	1-2	-	-	1-2	-	-
32	Trzciano – Straszewo – Watkowice (– <i>Polaszki*</i>) (– <i>Postolin*</i>) – Klecewko – Ryjewo	1-2	-	-	1-2	-	-
33	Szałwinek – Jarzębina – Rudniki (– Benowo) – Ryjewo	1-2	-	-	1-2	-	-
34	Kwidzyn – Brachlewo – Ryjewo – Mątownskie – Pastwiska – Barcice – Benowo	1-2	-	-	1-2	-	-
35	Rusinowo – Głina – Nebrowo Małe – Nebrowo Wielkie – Wiśliny – Kaniczki – Gra- bowo – Grabówko – Nowy Dwór Kwidzyński – Obory – Mareza – Kwidzyn	1-2	-	-	1-2	-	-
36	Rozpędziny – Białki – Sadlinki – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Karpiny – Sadlinki	1-2	-	-	1-2	-	-
37	Prabuty – Obrzynowo (– Jakubowo) – <i>Kamieniec*</i>	1-2	-	-	1-2	-	-

* – w przypadku podpisania porozumienia z powiatem sąsiadującym.

Źródło: opracowanie własne.

Proponowana intensywność obsługi poszczególnych linii ma charakter minimalny. W niektórych relacjach, jeśli zapotrzebowanie mieszkańców na przewozy jest znacznie wyższe, liczba uruchomianych kursów w poszczególne rodzaje dni tygodnia może być nawet znacznie wyższa. Uruchamiana liczba kursów na danej linii powinna być uzgadniana z zainteresowanymi gminami.

Intensywność obsługi określona jako optymalna, odpowiada obecnej skali zapotrzebowania na przewozy autobusowym transportem publicznym na obszarze powiatu. W zależności

ści od warunków lokalnych, intensywność obsługi może być zmniejszana lub zwiększana, z zachowaniem kryteriów minimalnych, w zależności od potrzeb mieszkańców i zainteresowanych gmin. W wersji optymalnej, zaprezentowana intensywność obsługi zaspokaja także w znacznej mierze zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie transportem publicznym w granicach gmin. Zainteresowane gminy powinny współdziałać w konstruowaniu rozkładów jazdy.

W przypadku organizacji powiatowych przewozów pasażerskich w wariantcie optymalnej intensywności obsługi, wskazane jest, aby godzin kursów dostosowane były również do lokalnych (gminnych) potrzeb, a zainteresowane gminy partycypowały w funkcjonowaniu transportu publicznego na ich obszarze, o ile taka partycypacja będzie niezbędna.

Trasy linii i ich przebieg mogą być zmieniane w zależności od występujących lokalnych potrzeb, w szczególności zakres funkcjonowania wybranych linii może być dostosowany do potrzeb realizacji dowozu dzieci do szkół. W takim przypadku, gdy linie powiatowe zaspokajają w części lub w całości potrzeby gmin na takie dowozy, niezbędne będzie zaangażowanie finansowe gmin w postaci wsparcia dla powiatu w tym zakresie, w celu utrzymania nierentownych połączeń.

W okresie wakacji liczba kursów może być zmniejszana. W tabeli 34 zestawiono liczby par kursów z siedzib gmin i z największych miejscowości w powiecie do Kwidzyna.

Tab. 34. Liczby par kursów obsługujących gminne i największe miejscowości w powiecie kwidzyńskim przy spełnieniu kryterium minimalnego i optymalnego

Miejscowość – gmina / inna*	Liczba par kursów – kryterium minimalne			Liczba par kursów – kryterium optymalne			Kryterium dostępności [tak/nie]
	pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd	
Gardeja	22	13	10	28	17	12	tak
Prabuty	18	9	6	28	14	10	tak
Ryjewo	33	21	17	45	28	21	tak
Sadlinki	10	7	6	16	10	10	tak
Mareza*	24	12	8	30	18	10	tak
Korzeniewo*	20	14	12	20	16	12	tak
Licze*	18	9	6	28	14	10	tak
Obrzynowo*	6	3	2	10	4	2	tak
Rakowiec*	28	16	12	38	21	16	tak
Tychnowy*	6	3	2	12	6	4	tak

Źródło: opracowanie własne.

W zestawieniu uwzględniono obecne połączenia linią kolejową nr 207, nie uwzględniono natomiast linii autobusowych ujętych w planie transportowym przyjętym przez województwo pomorskie. Nie uwzględniono także linii powiatowych od nr 20 do 37 dedykowanych przewozom szkolnym.

W zaproponowanej intensywności obsługi nie zostały ujęte linie autobusowe, które będą w przyszłości zorganizowane przez samorząd województwa pomorskiego. Po uruchomieniu wojewódzkich autobusowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w niektórych relacjach (np. do Prabuty, Korzeniewa) liczba niezbędnych do uruchomienia kursów w powiatowych przewozach pasażerskich na pokrywających się trasach może być zmniejszona do wysokości zaspokajającej rzeczywiste potrzeby mieszkańców.

Brak interwencji, polegający na zaniechaniu organizowania linii autobusowych w ramach publicznego transportu zbiorowego przez województwo pomorskie oraz przez powiat kwidzyński, uniemożliwi otrzymywanie rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych w opłatach za przejazd przez przewoźników komercyjnych, co wpłynie na spadek konkurencyjności przewozów i spowoduje dalszy spadek liczby pasażerów, a w rezultacie – ograniczenie przez przewoźników liczby realizowanych kursów. Najmniejszym ograniczeniom podlegać będą przewozy na trasach o dużych potokach pasażerskich, a także realizowane taborem kolejowym oraz przewozy szkolne. W przypadku powiatu kwidzyńskiego może zaistnieć sytuacja spełnienia kryteriów dostępności z siedzib gmin do Kwidzyna nawet bez interwencji po-

wiatu. Ograniczonej skali redukcji podaży można więc oczekiwać na trasach do: Gardei, Prabut, Ryjewa czy Trzciana. Mniejsze miejscowości, szczególnie położone poza głównymi drogami, mogą być jednak takich połączeń pozbawione.

Wśród miejscowości obecnie obsługiwanych transportem zbiorowym w połączeniach z Kwidzynem, najbardziej zagrożone utratą połączeń są miejscowości oddalone od centrum gminy oraz zlokalizowane na końcówkach linii. Są to:

- w gminie Gardeja – Cygany, Klecewo, Klasztor, Morawy, Otoczyn i Rozajny;
- w gminie Kwidzyn – Bronno, Dubiel, Gniewskie Pole, Grabówko, Janowo, Kamionka, Nowy Dwór, Ośno, Pastwa i Pawlice;
- w gminie Ryjewo – Barcice, Jarzębina, Klecewko, Straszewo i Watkowice;
- w gminie Sadlinki – Bronisławowo, Głina, Grabowo, Kaniczki, Nieborowo i Okrągła Łąka.

Sytuacja może stać się podobną występującej w gminie Prabuty, w której dojazd z ośrodka gminnego do Kwidzyna jest dobry, ale z niektórych pozostałych miejscowości gminy połączenia transportem publicznym z Kwidzynem nie są oferowane.

Przy małej liczbie kursów na każdej linii, nawet duża liczba połączeń na wspólnych odcinkach tras nie będzie rozłożona równomiernie, tylko skoncentrowana w szczytach przewozowych – w porach dojazdów do szkół i miejsc pracy oraz powrotów z nich. Poza tymi porami potrzeby przewozowe nadal będą musiały być zaspokajane transportem indywidualnym.

Zmniejszająca się liczba pasażerów, spowodowana wzrostem cen biletów z uwagi na wygaśnięcie prawa przewoźników do refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych, wpłynie na spadek rentowności linii i ograniczenia – początkowo liczby kursów, a w dalszej kolejności – likwidacje linii o mniejszych potokach pasażerskich. Zapobiec takiej sytuacji może tylko podjęcie przez województwo, powiat i gminy interwencji, polegającej na organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Już samo utrzymanie prawa do refundacji ulg ustawowych wpłynie na zdecydowaną poprawę rentowności linii, szczególnie obsługujących trasy dojazdów do szkół różnych szczebli. Znaczna część obecnych linii komunikacyjnych będzie mogła nadal funkcjonować bez dopłat ze strony samorządów, jednak pod warunkiem utrzymania refundacji ulg.

Na rysunku 26 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu kwidzyńskiego. Na tych trasach mogą być uruchomione linie w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Zakłada się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy i powroty z pracy oraz szkół w Kwidzynie. W niedziele i święta

kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – także w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego.

Przewozy planowane do uruchomienia przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego na liniach obejmujących powiat kwidzyński, częściowo zapewnią spełnienie określonych wyżej kryteriów dostępności i zmniejszą niezbędny stopień zaangażowania powiatu kwidzyńskiego w organizację przewozów powiatowych.

Przyjmuje się, że dodatkowe niezbędne przewozy o charakterze użyteczności publicznej na obszarze gmin albo będą organizowane przez powiat kwidzyński we współpracy z zainteresowaną gminą (także finansowej) albo też będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie lub będą realizowane jako przewozy komercyjne.

Podjęcie decyzji o ewentualnym uruchomieniu nowych połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej wymaga przeprowadzenia, w porozumieniu z zainteresowaną gminą, badań rzeczywistych potrzeb pasażerów. Badania takie mogą zachęcić przewoźników komercyjnych do uruchomienia kursów oczekiwanych przez pasażerów w takim zakresie, że finansowa interwencja powiatu nie będzie wymagana. Nie wyklucza się także sytuacji braku lub znikomego zainteresowania mieszkańców takimi połączeniami w niedziele i święta – musi ona jednak zostać potwierdzona stosownymi badaniami albo faktycznym brakiem pasażerów na danych trasach. Podobnie podjęcie decyzji o uruchomieniu linii dedykowanej przewozom szkolnym powinno być wcześniej uzgodnione z zainteresowanymi gminami.



Rys. 26. Mapa sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzińskim

Źródło: opracowanie własne.

Zaleca się uruchomienie nowych przewozów powiatowych nawet przy minimalnym zainteresowaniu mieszkańców. Publiczny transport zbiorowy obsługujący gminy pozbawione obecnie obsługi w soboty, niedziele i święta, może wpłynąć na zwiększenie ich atrakcyjności turystycznej i – w rezultacie – zwiększenie liczby miejsc pracy i wzrost dochodów mieszkańców. Wszelkie decyzje o uruchomieniu połączeń powinny być konsultowane z władzami gmin. Dopuszcza się wspólne finansowanie takich linii – w celu zwiększenia ich dostępności dla mieszkańców.

W przypadku linii kończących się w pobliżu granicy powiatu, zasadne byłoby ich przedłużenie na teren powiatu sąsiedniego – po podpisaniu odnośnego porozumienia pomiędzy

powiatami o wspólnej organizacji takich linii – wraz z określeniem ewentualnej partycypacji w kosztach. Propozycje takich połączeń przedstawiono w tabeli 32.

Władze powiatu kwidzyńskiego mogą podpisać porozumienia z powiatami sąsiadującymi, szczególnie iławskim i sztumskim, o wspólnym organizowaniu publicznego transportu zbiorowego na liniach przekraczających granice powiatu. Mogłoby to zapewnić obsługę komunikacyjną powiatowymi przewozami pasażerskimi o charakterze użyteczności publicznej do i z Kwidzyna szeregu miejscowości, które obecnie obsługiwane są liniami komercyjnymi o trasach przekraczających granicę powiatu kwidzyńskiego.

Władze powiatu powinny ponadto współpracować z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najwyższego stopnia zaspokojenia potrzeb mieszkańców powiatu, nie tylko w podróżach międzypowiatowych, ale i w podróżach wewnątrz powiatu, realizowanych z wykorzystaniem linii komunikacyjnych planowanych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Transport publiczny w granicach powiatu kwidzyńskiego będzie wymagał ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

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

W tabeli 35 przedstawiono: węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planie transportowym dla województwa pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu kwidzyńskiego.

Tab. 35. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu kwidzyńskiego

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie minimalne			
			Zadane miejsca siedzące	Informacja	P&R/ B&R/ K&R	Zakup biletu
Kwidzyn dworce: kolejowy i autobusowy	Lokalny węzeł integracyjny L-4	kolejowy – krajowy, wojewódzki, autobusowy – dalekobieżny i regionalny komercyjny, wojewódzki, powiatowy, komunikacja miejska, indywidualny, rowerowy	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	parkingi miejskie/ 20 stan./ 4 poj.	tak
Prabuty dworzec kolejowy	Lokalny węzeł integracyjny L-8	kolejowy – krajowy, wojewódzki, autobusowy – regionalny komercyjny, wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny, rowerowy	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	20 poj./ 20 stan./ 4 poj.	tak
Gardeja	Przystanek integracyjny zintegrowany	kolejowy – wojewódzki, autobusowy – krajowy i regionalny komercyjny, wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny, rowerowy	10 miejsc	schematy rozkłady	5 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Ryjewo	Przystanek integracyjny zintegrowany	kolejowy – wojewódzki, autobusowy – krajowy i regionalny komercyjny, wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny, rowerowy	10 miejsc	schematy rozkłady	5 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Sadlinki	Przystanek integracyjny zintegrowany	kolejowy – wojewódzki, autobusowy – krajowy i regionalny komercyjny, wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny, rowerowy	10 miejsc	schematy rozkłady	3 poj. 10 stan. 1 poj.	nie

Źródło: opracowanie własne.

Największe znaczenie w powiecie mają węzły integracyjne w Kwidzynie i Prabutach. Węzeł integracyjny w Kwidzynie składa się obecnie z dworca kolejowego – z przystankami autobusowymi na placu przed dworcem – oraz z dworca autobusowego oddalonego o około

350 m. Miasto Kwidzyn planuje w najbliższym horyzoncie finansowym UE realizację zadania inwestycyjnego związanego z budową węzła integracyjnego – wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca kolejowego.

Węzeł integracyjny w Prabutach składa się ze stacji kolejowej oraz przystanku autobusowego w jej bezpośrednim sąsiedztwie, przed budynkiem dworca. Przystanek jest wyposażony w wiatę i miejsca do siedzenia, a wsiadanie odbywa się z poziomu chodnika. Pomieszczenia kas biletowych i poczekalnie dla podróżnych znajdują się w budynku dworca kolejowego.

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

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków integracyjnych, zgodne z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiaty lub zadaszenie zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporna na akty wandalizmu;
- niezbędna liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu;
- zatoka przystankowa umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów, jeśli natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m od każdej strony o szerokości ca 1,5 m, z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (led lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki regularnie opróżniany.

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

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

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

Zintegrowany węzeł integracyjny zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 150 m (wyjątkowo – do 350 m w Kwidzynie – do czasu uruchomienia zastępującego obecny dworzec PKS węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego).

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

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

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

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

Obecnie powiat kwidzyński, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – przede wszystkim na zasadach komercyjnych. Do 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem urzędu marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich w Kwidzynie – jako komunikacja miejska oraz w gminach – jako przewóz dzieci do szkół.

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

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

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

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

Miasto Kwidzyn, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy – na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Kwidzynie jest finansowane z dwóch źródeł. Pierwsze z tych źródeł stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – dopłaty z budżetu miasta Kwidzyna.

Wpływy ze sprzedaży biletów stanowią w Kwidzynie przychód operatora. Rekompensata dla operatora, czyli wysokość dopłaty, jest określana w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego. Wielkość dopłaty jest zdefiniowana odrębnie dla każdego rodzaju biletu – w formie procentowej dopłaty do wartości ich sprzedaży.

Wielkość kosztów funkcjonowania kwidzyńskiej komunikacji miejskiej, przychodów ze sprzedaży biletów i pozostałych opłat oraz sumy dopłat budżetowych w 2013 r. i w 2014 r., przedstawiono w tabeli 36.

W związku ze zmianami demograficznymi (rosnącym udziałem segmentu mieszkańców nabywających prawo do przejazdów bezpłatnych), w planie transportowym dla miasta Kwidzyna zakłada się, że w okresie planowania wskaźnik odpłatności usług będzie spadać.

Tab. 36. Finansowanie komunikacji miejskiej w Kwidzynie w 2013 r. i w 2014 r.
[tys. zł]

Rok	Wielkość pracy eksploatacyjnej [tys. wozokm]	Koszt pracy eksploatacyjnej	Przychody ze sprzedaży biletów	Dopłaty z budżetu miasta	Wskaźnik odpłatności [%]
2013	282,8	2 000,9	1 028,3	972,6	51,4
2014	287,6	1 933,7	999,0	934,7	51,7

Źródło: dane Urzędu Miejskiego w Kwidzynie.

Porównanie finansowania komunikacji miejskiej w Kwidzynie oraz w innych, wybranych miastach o porównywalnej wielkości w kraju, przedstawiono w tabeli 37.

Tab. 37. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Kwidzynie oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność miasta [tys.]	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Dopłata z budżetu [tys. zł]	Koszt/wzkm [tys. zł /wzkm]	Wskaźnik odpłatności	Liczba wzkm na mieszkańca
Chojnice	40,3	1 695	3 177	5,68	33,2	22,3
Bolesławiec	40,0	1 628	3 550	7,40	24,3	22,7
Oświęcim	40,0	4 777	7 052	5,33	37,8	59,3
Sanok	39,2	2 770	2 183	5,58	55,2	22,9
Kwidzyn	38,9	1 028	973	6,93	51,4	7,4
Brzesko	36,3	348	795	4,04	20,8	11,4
Cieszyn	36,1	2 228	2 084	6,43	47,4	20,2
Lębork	35,7	1 232	1 082	5,82	50,1	11,7

Źródło: „Komunikacja Miejska w Liczbach” 2014 nr 2/12. IGKM, Warszawa s. 18-51.

Na tle innych miast o porównywalnej liczbie mieszkańców, Kwidzyn wyróżniał się w 2013 r. wysokim wskaźnikiem odpłatności, natomiast wartość liczby wozokilometrów, przypadającej na jednego mieszkańca, należała do najniższych.

W okresie planowania zakłada się utrzymanie zasady pokrywania kosztów organizowania i świadczenia usług przewozowych przychodami z biletów, a finansowania inwestycji – ze środków własnych operatora, ewentualnie wspomaganymi zakupami taboru przez miasto Kwidzyn. W inwestycjach taborowych miasta preferowany będzie tabor niskoemisyjny.

W przypadku, gdy powiat kwidzyński podejmie decyzję o organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, co zostanie potwierdzone przez zainteresowane gminy, których te przewozy dotyczą, może zostać podjęta decyzja o ich dofinansowaniu ze środków budżetowych powiatu i zainteresowanych gmin.

Operator wykonujący przewozy zostanie wyłoniony w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Powiat kwidzyński jest w znacznym zakresie obsługiwany liniami wykorzystującymi główne ciągi komunikacyjne, na których występują znaczne potoki pasażerów, można więc oczekiwać, że ewentualna rekompensata z budżetu powiatu i zainteresowanych gmin, ponad dopłaty z budżetu państwa z tytułu stosowania biletów ulgowych, może w ogóle nie wystąpić.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim będzie polegać na:

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

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych oraz dodatkowo, o ile wystąpi taka konieczność – środki budżetowe samorządu powiatowego, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Rentowność linii komunikacyjnych komercyjnego transportu publicznego jest na ogół niska, zauważalne są powszechne oszczędności w zakupach i wyposażeniu taboru. Należy jednak przyjąć, że suma wpływów z biletów i otrzymywanej rekompensaty z budżetu państwa zapewnia przewoźnikom co najmniej pokrycie kosztów bezpośrednich. Udział wpływów z biletów ulgowych w całości wpływów z biletów zależy od charakteru linii. Najwyższy udział

przychodów ze sprzedaży biletów ulgowych charakteryzuje linie dedykowane przewozom szkolnym, sięga nawet ponad 95%, a najniższy – charakteryzuje linie międzypowiatowe i funkcjonujące w godzinach dojazdów do i pracy. Przeciętnie, na liniach obsługujących powiat kwidzyński, udział wpływów z biletów ulgowych (wraz z refundacją ulg), wynosi 42%. Wysokość refundacji z tytułu stosowania ulg ustawowych przyznawanej obecnie przewoźnikom zależy od struktury pasażerów korzystających z tego rodzaju biletów. W przypadku przewozów dedykowanych dowozom dzieci do szkół, wysokość refundacji jest porównywalna z wysokością wpływów z biletów ulgowych, a dla linii gdzie udział uczniów jest mniejszy, udział refundacji przyjmuje zwykle niższe wielkości.

W celu oszacowania kosztów, przychodów i niezbędnej dopłaty do powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, przyjęto następujące założenia:

- koszt wozokilometra – w przeciętnej wysokości 4,00 zł;
- przy spełnieniu kryteriów optymalnych – wskaźnik odpłatności w wysokości 70%, udział pasażerów korzystających z prawa do przejazdu ulgowego w wysokości 42%, a współczynnik średnich dopłat do biletów ulgowych w wysokości 75% wpływów z tego rodzaju biletów;
- przy spełnieniu kryteriów minimalnych – wskaźnik odpłatności w wysokości 65%, udział pasażerów korzystających z prawa do przejazdu ulgowego w wysokości 50%, a współczynnik średnich dopłat do biletów ulgowych – w wysokości 80%;
- dla przewozów szkolnych 40% współczynnik odpłatności przy spełnieniu kryteriów optymalnych i minimalnych, przy współczynniku średnich dopłat w wysokości 95%.

Dla linii z fakultatywnymi przedłużeniami kursów w obrębie powiatu przyjęto szacunkowo realizację na wydłużonych trasach połowy wszystkich kursów. Odcinki te zaspokajają głównie potrzeby w zakresie gminnych przewozów pasażerskich (dojazd do linii powiatowej), uznano więc za zasadne wsparcie finansowe gmin w organizacji powiatowych przewozów pasażerskich w tym zakresie.

Wysokość niezbędnych dopłat zależna będzie od prowadzonej polityki taryfowej, dostępności pełnej informacji o organizowanej komunikacji regionalnej, warunków oczekiwania i podróżowania, czy dostosowania godzin kursowania do występujących potrzeb pasażerów. Powiat, jako organizator, powinien także oferować zainteresowanym przedsiębiorstwom w postępowaniu wyłaniającym operatorów takie pakiety linii, aby linie rentowne, o dużych potokach pasażerskich, były w stanie zrekompensować straty na liniach nierentownych, na których istnieje konieczność utrzymywania przewozów ze względów społecznych lub w celu zapewnienia minimalnej dostępności transportowej. Nie można wykluczyć sytuacji, że dofinansowanie do linii powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności

publicznej, poza zwrotem strat z tytułu honorowania ulg ustawowych, w ogóle nie będzie wymagane.

Wysokość oszacowanych kosztów i przychodów oraz niezbędne roczne dofinansowanie dla spełnienia kryteriów minimalnych i optymalnych przedstawiono w tabeli 38.

Tab. 38. Roczne finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim – dla zapewnienia kryteriów dostępności

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość – przy spełnieniu kryteriów	
		minimalnych	optymalnych
Roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	1 878,1	2 351,1
w tym przewozy szkolne	[tys. wozokm]	543,7	543,7
Liczba kursów w roku	[tys.]	71,1	92,1
w tym kursy szkolne	[tys.]	14,0	14,0
Koszt pracy eksploatacyjnej	[tys. zł]	7 512,3	9 404,5
Wpływy z biletów	[tys. zł]	4 339,3	5 930,8
Dopłaty do biletów ulgowych	[tys. zł]	2 561,1	2 420,6
Dopłaty do wozokilometrów jednostek samorządowych	[tys. zł]	611,9	1 053,2
w tym do przewozów szkolnych	[tys. zł]	478,4	478,4
Wskaźnik dopłat do wozokilometra	[%]	8,1%	11,2%

Źródło: opracowanie własne.

Zaleca się uruchomienie docelowo powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w zakresie optymalnym. Zakres szerszy niż minimalny może jednak wymagać znaczącego wsparcia finansowego ze strony zainteresowanych gmin. Zaproponowane połączenia mogą być zatem współfinansowane przez powiat kwidzyński oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję linii komunikacji gminnej. W przypadku uruchamiania połączeń szkolnych, takich których główną funkcją będzie dowóz dzieci i młodzieży do szkół podstawowych i gimnazjalnych, powiat kwidzyński może uzależnić zorganizowanie takiego połączenia od odpowiedniej partycypacji w jego kosztach ze strony odpowiednich samorządów gminnych.

Powiat kwidzyński będzie finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Alternatywą braku interwencji powiatu będzie dalsze ograniczanie przewozów przez przewoźników i niespełnianie kryteriów dostępności przedstawionych w tabeli 29.

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

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach powiatowych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Wpływ na wysokość współczynnika odpłatności, a w efekcie niezbędnego dofinansowania z budżetów jednostek samorządowych, ma także stosowana polityka preferencji w dostępie do dróg i infrastruktury przystankowej dla publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Traktowanie w równy sposób przewozów komercyjnych, transportu indywidualnego i publicznego transportu zbiorowego zwiększa kongestję w miastach, stwarza konkurencję komercyjnych przewozów pasażerskich na trasach o największych potokach pasażerskich i w efekcie powoduje zmniejszanie atrakcyjności transportu publicznego oraz postępujący spadek liczby pasażerów. Dla zahamowania tendencji spadkowych, szczególnie w segmencie pasażerów wnoszących opłaty za przejazd, ponad wynikające ze zmian demograficznych, konieczne jest systematyczne wprowadzanie preferencji dla transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej.

Elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim są nakłady inwestycyjne z nim związane. W latach 2009-2014 wszystkie nakłady inwestycyjne ponoszone przez powiat kwidzyński w dziale transport związane były z budową, remontami oraz przebudową dróg. Powiat kwidzyński korzystał także ze środków pomoco-

wych z budżetu państwa oraz z programów pomocowych województwa pomorskiego w ramach funduszy pomocowych Unii Europejskiej. Powiat kwidzyński współpracował przy realizacji projektów z zainteresowanymi gminami, wspólnie finansując wkład własny w projektach.

Do najważniejszych inwestycji należały w tym okresie dwa projekty: „Rozbudowa infrastruktury transportowo-komunikacyjnej w powiecie kwidzyńskim poprzez budowę małej obwodnicy miasta Kwidzyna – Etap I i II” oraz „Przebudowa drogi powiatowej (Etap II) Kwidzyn – Trzciano – Straszewo od km 7+780,00 do km 12+900,00”, zrealizowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013.

Projekt budowy małej obwodnicy zrealizowany został w ramach Osi Priorytetowej 4. Regionalny system transportowy, Działania 4.1. Rozwój regionalnej infrastruktury drogowej, z poziomem dofinansowania unijnego równym 75%.

Projekt przebudowy drogi powiatowej zrealizowany został w ramach Osi Priorytetowej 8. Lokalna infrastruktura podstawowa, Poddziałania 8.1.1. Lokalna infrastruktura drogowa, z poziomem dofinansowania unijnego równym 63%.

W ramach tych projektów wybudowano 1,5 km nowych dróg, przebudowano 6,4 km dróg istniejących, wybudowano obiekt mostowy, chodniki i ścieżki rowerowe. Łączny koszt projektów wyniósł ponad 43 mln zł.

W tabeli 39 przedstawiono nakłady inwestycyjne ponoszone przez powiat w poszczególnych latach.

Tab. 39. Inwestycje w zakresie rozbudowy systemu transportowego zrealizowane przez powiat kwidzyński w latach 2009-2014 [tys. zł]

Zadanie inwestycyjne	Rok budżetowy						Razem
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Budowa dróg	19 907,2	-	-	-	-	-	19 907,2
Przebudowa dróg	3 822,0	9 585,5	2 814,4	11,1	-	1 868,3	18 101,3
Parkingi, miejsca postojowe, chodniki i ścieżki rowerowe	-	-	-	46,0	-	-	46,0
Razem rok	23 729,2	9 585,5	2 814,4	57,1	0,0	1 868,3	38 504,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kwidzynie.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki

transportu i różnych przewoźników. Miasto Kwidzyn planuje w najbliższym horyzoncie czasowym realizację kilku zadań inwestycyjnych, wynikających ze strategii zrównoważonego rozwoju miasta i związanych z rozwojem systemów transportowych:

- budowę węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP;
- kontynuowanie działań zmierzających do realizacji zachodniej obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 55;
- systematyczną dalszą rozbudowę sieci ścieżek rowerowych w mieście.

Budowa węzła integracyjnego – centrum przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego przy ul. Kościuszki 54 i na działkach sąsiednich – jest zadaniem inwestycyjnym zgodnym z założeniami „Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu Mobilne Pomorze”, opracowanego przez samorząd województwa pomorskiego. Projekt będzie realizowany jako jeden z elementów programu inwestycyjnego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa pomorskiego, oś priorytetowa nr 9: mobilność i priorytetu inwestycyjnego 4.5²⁵. „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”.

W ramach opisywanego przedsięwzięcia planuje się:

- utworzenie nowoczesnego węzła integrującego poszczególne podsystemy transportu zbiorowego – powiązanego z istniejącą infrastrukturą rowerową;
- zmodernizowanie budynku dworca i przystosowanie go do nowych funkcji uzupełniających podstawową funkcję dworca jako węzła integracyjnego;
- utworzenie punktu samodzielnego wypożyczania i bezpiecznych parkingów dla rowerów;
- budowę parkingów spełniającego założenia systemu „Park&Ride”, „Bike&Ride” oraz miejsc parkingowych „Kiss&Ride”;
- zorganizowanie miejsc przystankowych komunikacji miejskiej, krajowej, międzynarodowej i przewoźników prywatnych – wraz z cyfrowym systemem informacyjnym;
- uruchomienie kas biletowych dla transportu kolejowego i autobusowego oraz pomieszczeń dla obsługi przewozów cargo;
- objęcie węzła transportowego systemem monitoringu wizyjnego wewnętrznego i zewnętrznego.

Przebudowa istniejącego zabytkowego budynku w zakresie zewnętrznym i wewnętrznym zrealizowana będzie wraz z odrestaurowaniem elewacji budynku, detali małej architektury

²⁵ Zintegrowane Porozumienie Terytorialne dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna parafowane w dniu 16.07.2014 r.

tury, polichromii, monochromii i dekoracji ściennych – w celu zachowania jego zabytkowego charakteru.

Obiekt dworca, poza funkcjami centrum przesiadkowego, wzbogacony będzie o funkcje społeczne, w tym pomieszczenia biblioteki miejsko-powiatowej – o rozwiniętych funkcjach multimedialnych.

W wyniku realizacji inwestycji zintegrowane zostaną podsystemy transportu zbiorowego: kolejowy, komunikacji autobusowej dalekobieżnej i regionalnej, komunikacji miejskiej oraz systemu ścieżek rowerowych w mieście. Celem zadania inwestycyjnego jest także zwiększenie liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego oraz wzrost zainteresowania pasażerów korzystających z węzła komunikacją miejską, a w efekcie – zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń w mieście oraz uspokojenie ruchu drogowego.

Węzeł wzbogacony zostanie o inteligentny system informacji dla podróżnych, ułatwiający przesiadanie się i korzystanie z różnych środków transportu publicznego. Działania te mają na celu stworzenie wyraźnej alternatywy dla podróżujących wobec indywidualnego transportu samochodami osobowymi. Szacunkowy koszt całego zadania wynosi 19,3 mln zł.

Zakłada się ponadto, że w okresie planowania przystanki komunikacji autobusowej na obszarze powiatu kwidzyńskiego będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe będą wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek będzie wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z nadjeżdżającego pojazdu, kosz na odpadki oraz w tablicę z aktualnymi rozkładami jazdy. Wszystkie przystanki zostaną wyposażone w miejsca siedzące dla oczekujących pasażerów, a w rejonach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca także w wiaty (z miejscami do siedzenia) zabezpieczające przed opadami i wiatrem.

Wyposażanie przystanków w miejsca do siedzenia i wiaty jest bardzo ważne, ponieważ warunki oczekiwania są jedną z istotnych determinant wyboru transportu publicznego jako sposobu przemieszczania się. W przypadku realizacji przewozów szkolnych właściwe wyposażenie przystanku jest elementem zapewnienia bezpieczeństwa przewożonym dzieciom i młodzieży. Docelowo wiaty powinny być zamontowane na wszystkich peronach przystanków w powiecie, na których dominują pasażerowie wsiadający, pozbawione wiat mogą być natomiast przystanki ze zdecydowaną przewagą wysiadających.

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

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

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Preferencje pasażerów

Zasady funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim wyznaczają: „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020” oraz „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”. Kierunkiem działań w tych strategiach jest m.in. rozwój systemów transportu zbiorowego. Rozwiązania poprawiające jakość usług transportu zbiorowego przyjęte w strategiach mają przyczynić się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach w stosunku do samochodów osobowych, m.in. poprzez rozwój systemów zarządzania ruchem z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego, koordynację działań organizatorów, integrację taryfowo-biletową i promocję transportu zbiorowego.

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

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

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

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, częstotliwości,

niskiego kosztu – zarówno w skali sieci komunikacyjnej całego powiatu kwidzyńskiego, jak i w przekroju poszczególnych gmin.

Systematycznie ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i zmniejszenie jego atrakcyjności powiatu. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji transportu publicznego organizowanego przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

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

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

W powiecie kwidzyńskim nie prowadzono dotychczas badań marketingowych satysfakcji i preferencji komunikacyjnych mieszkańców i osób przyjeżdżających do miasta. Badania takie powinny być okresowo prowadzone dla zdefiniowania rzeczywistych potrzeb i preferencji pasażerów, aby na podstawie ich wyników maksymalnie dostosować funkcjonowanie transportu zbiorowego organizowanego przez powiat do potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych.

Celem takich badań jest ocena komunikacji regionalnej obsługującej obszar powiatu oraz poznanie głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów, w tym:

- ustalenie hierarchii postulatów przewozowych;
- wyznaczenie obszarów wymagających poprawy;
- poznanie oczekiwanego standardu wygody w podróżach transportem publicznym;
- ustalenie, jakie środki transportu są najczęściej wykorzystywane w codziennych podróżach;
- poznanie innych opinii, postulatów i uwag.

W trakcie badania respondenci powinni wyrazić swoje opinie o pożądanym przez nich brakujących połączeniach, zakresie wykonywania podróży z przesiadkami, częstotliwości korzystania z transportu publicznego, motywacji wyboru środka transportu, itp.

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – z jej dostosowaniem do preferencji transportowych mieszkańców. W badaniach przeprowadzonych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego w 2013 r., na brak dostatecznych połączeń bezpośrednich wskazało 35% mieszkańców powiatu kwidzyńskiego, w tym tylko 18% wskazało na brak połączeń poza powiat. Wskazywane kierunki pożądanego połączenia w powiecie kwidzyńskim to najczęściej Prabuty (które 13% mieszkańców powiatu wskazało jako pożądaną kierunek połączenia) i Gdańsk (8%). Powiat kwidzyński został uznany jako powiat o umiarkowanym oczekiwaniu przez mieszkańców nowych połączeń.

Wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych przy planowaniu oferty przewozowej jest bardzo ważne, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami.

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.7 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi ((autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego) posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedoświadczonym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w komunikacji miejskiej powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi przewozów powiatowych, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

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

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

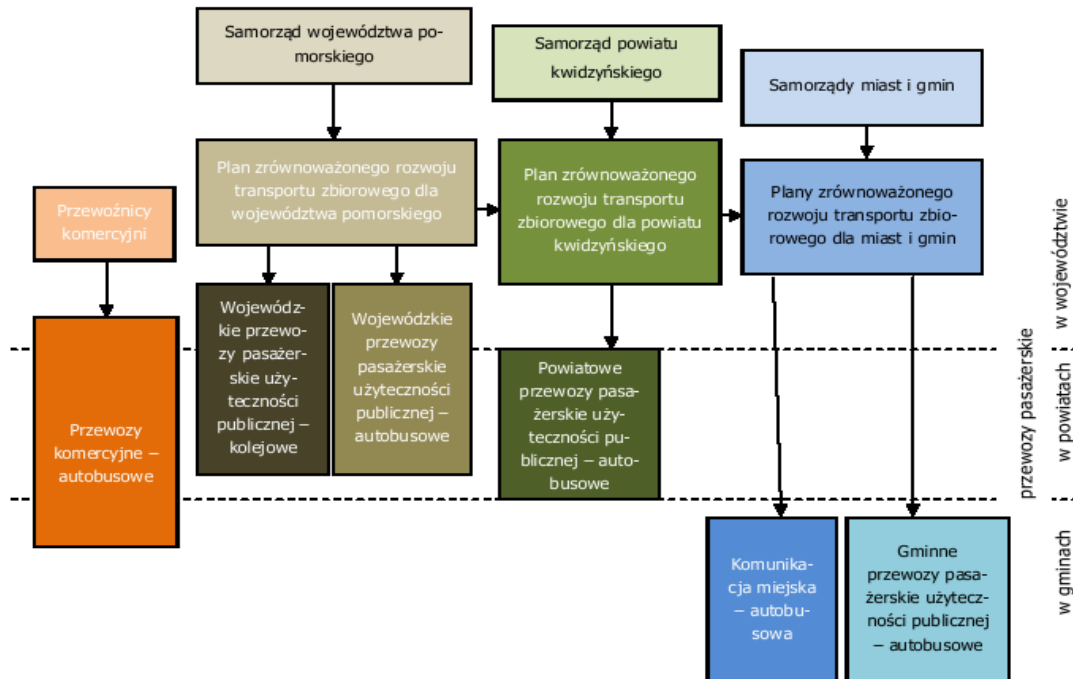
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków),
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

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

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 27.



Rys. 27. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim – stan na 30.06.2015 r.

Źródło: opracowanie własne.

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

poza granice powiatu. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje starosta powiatu.

Do zadań organizatora powiatowych przewozów pasażerskich należy:

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym – planowanie sieci komunikacyjnej.
2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera.
4. Określanie zasad korzystania z przystanków – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
5. Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.
6. Wybór operatorów i kontraktowanie usług przewozowych.
7. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej.
8. Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługi świadczone przez operatora.
9. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości.
10. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – według zasad ustalonych w umowach.
11. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Organami starostwa powiatowego są: Rada Powiatu i Zarząd Powiatu. Zadania Rady i Zarządu Powiatu Kwidzyńskiego określa Statut Powiatu Kwidzyńskiego²⁶. Organem wykonawczym powiatu jest Zarząd Powiatu. Jednostką, za pomocą której Zarząd Powiatu wykonuje swoje zadania, jest Starostwo Powiatowe. Organizację i zasady działania tej jednostki oraz zakresy spraw załatwianych przez wewnętrzne komórki organizacyjne określa Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Kwidzynie.

Obecnie obowiązujący Regulamin przyjęty został uchwałą nr XXI/137/2008 Rady Powiatu Kwidzyńskiego z dnia 26.05.2008 r., ze zmianami przyjętymi uchwałami:

- nr XXXIII/197/2009 z dnia 22.06.2009 r.;
- nr XXXVIII/227/2009 z dnia 30.11.2009 r.;
- nr XIV/102/2012 z dnia 30.01.2012 r.

²⁶ Statut Powiatu Kwidzyńskiego uchwalony Uchwałą Rady Powiatu nr X/70/2011 z dnia 29.08.2011 r., (stwierdzona nieważność części – § 9 ust. 4 i § 13).

Komórką organizacyjną właściwą w zakresie transportu jest Wydział Komunikacji, Bezpieczeństwa Obywateli i Zarządzania Kryzysowego w Starostwie Powiatowym.

Aktualne zadania Wydziału Komunikacji, Bezpieczeństwa Obywateli i Zarządzania Kryzysowego w Starostwie Powiatowym w zakresie transportu obejmują sprawy związane z rejestracją i ewidencją pojazdów, uprawnieniami do kierowania i ewidencją kierowców, ośrodkami szkolenia kierowców, stacjami kontroli pojazdów, transportu drogowego oraz organizacji ruchu na drogach powiatowych na terenie powiatu kwidzyńskiego.

Zadania w zakresie transportu drogowego są następujące:

1. Wydawanie licencji i wypisów z licencji w krajowym drogowym przewozie osób i rzeczy.
2. Wydawanie zaświadczeń i wypisów z zaświadczeń przedsiębiorcom, potwierdzających wykonywanie przewozów drogowych na potrzeby własne.
3. Wydawanie przewoźnikom zezwoleń i wypisów z zezwoleń w krajowym regularnym i regularnym specjalnym przewozie osób w uzgodnieniu z wójtami i burmistrzami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej na obszarze powiatu.
4. Uzgadnianie zezwoleń (w zakresie powiatu) na prowadzenie regularnych przewozów na linii komunikacyjnej obejmującej powiaty sąsiadujące.
5. Wykonywanie (lub zlecenie do wykonania podmiotom wyspecjalizowanym) analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób.
6. Przeprowadzanie (lub powierzenie innemu organowi) kontroli przedsiębiorcy w zakresie zgodności wykonywania transportu drogowego lub przewozów na potrzeby własne z wymogami ustawy i warunkami udzielonej licencji lub zezwolenia albo zaświadczenia.

Wydział prowadzi także sprawy związane z zapewnieniem bezpieczeństwa, zarządzaniem kryzysowym, ochroną przed powodzią, obroną cywilną i sprawami obronnymi.

W przypadku podjęcia decyzji przez powiat kwidzyński o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji, Bezpieczeństwa Obywateli i Zarządzania Kryzysowego w Starostwie Powiatowym zostaną odpowiednio rozszerzone lub utworzony zostanie odrębny wydział.

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

W okresie objętym planem zakłada się zakontraktowanie operatora (operatorów) na liniach komunikacyjnych, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Powiatu Kwidzyńskiego, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej

sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się – w przypadku tworzenia pakietów – grupowanie linii w taki sposób, aby charakteryzowała je zróżnicowana rentowność oraz aby funkcjonowały na takim obszarze, by koszty przejazdów technicznych były jak najniższe.

Powiat kwidzyński będzie finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej we własnym zakresie. Nie wyklucza się uzależnienia uruchomienia niektórych linii, o dużym znaczeniu w przewozach gminnych, pod warunkiem otrzymania wsparcia finansowego ze strony samorządów zainteresowanych gmin.

Zorganizowanie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nie wyklucza utworzenia w przyszłości związku powiatowo-gminnego, jako organizatora takich przewozów.

Podział zadań pomiędzy organizatorem a operatorem powiatowych przewozów pasażerskich może być następujący:

A. Zadania organizatora:

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

B. Zadania operatorów (operatora):

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

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

Poza powiatowymi przewozami pasażerskimi na obszarze powiatu wykonywane są przewozy w ramach komunikacji miejskiej w Kwizdzyńsku, której organizatorem jest Burmistrz Miasta Kwizdzyńskie oraz gminne przewozy szkolne. Pozostałe przewozy pasażerskie mają charakter komercyjny i są organizowane we własnym zakresie przez poszczególnych przewoźników.

Jednostką organizacyjną wykonującą zadania organizatora w imieniu Burmistrza Kwizdzyńskie jest Urząd Miejski w Kwizdzyńsku. Zadania związane z prowadzeniem dokumentacji i sprawowaniem nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej zgodnie z zawartą umową oraz nadzór nad utrzymaniem czystości na drogach miejskich i przystankach oraz estetyki wiat i słupków przystankowych wykonuje Zespół do spraw Gospodarki Miejskiej i Ochrony Środowiska. Zadanie zarządzania drogami publicznymi zostało przydzielone Zespołowi do spraw Inżynierii Miejskiej.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

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

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

W województwie pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową i wojewódzką komunikacją kolejową. Organizator transportu regionalnego wprowadzi bilety zintegrowane (traktowane jako minimalny zakres integracji taryfowo-biletowej), umożliwiające realizowanie podróży w dowolnych relacjach i wszystkimi środkami transportu, które będą obsługiwać te relacje w ramach sieci użyteczności publicznej. Z tytułu honorowania biletów zintegrowanych operatorzy będą otrzymywać dopłatę do usług.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednego zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej przystąpi także Starosta Kwidzyński, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, o ile wystąpi taka potrzeba społeczna wśród mieszkańców powiatu.

Od dnia 1 stycznia 2017 r. ulegają zmianie zasady przekazywania z budżetu państwa dopłat na pokrycie strat przychodów przewoźników i operatorów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych w przewozach pasażerskich publicznym transportem zbiorowym. Prawo do takich dopłat utracą całkowicie przewoźnicy, refundacja strat z budżetu państwa będzie możliwa wyłącznie w przewozach realizowanych przez operatorów. Wyłączenie komunikacji miejskiej z tego prawa zostanie utrzymane.

Różne traktowanie w przepisach prawa organizatorów komunikacji miejskiej i pozostałego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej utrudnia efektywne prowadzenie procesu integracji biletowej. Obecnie ma miejsce okres przejściowy – samorządy województwa są organizatorami przewozów kolejowych i dopiero przystępują do działań zmierzających do zorganizowania publicznego transportu zbiorowego autobusowego, a samorządy powiatowe z reguły nawet jeszcze nie ogłosiły zamiaru zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Z kolei przewoźnicy prywatni do końca 2016 r. będą otrzymywali dopłaty i nie są zainteresowani podjęciem negocjacji dotyczących integracji taryfowej. Do czasu wdrożenia nowego systemu rozliczeń wdrożenie integracji ta-

ryfowej jest więc niemal niemożliwe. Nie oznacza to jednak, że nie należy rozpocząć prac zmierzających do wprowadzenia w życie rozwiązań integracyjnych, w szczególności dotyczących transportu regionalnego na obszarze powiatu.

Regionalny transport zbiorowy autobusowy, komunikacja miejska oraz kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu regionalnego autobusowego oraz komunikacji miejskiej (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Ważnym elementem integrującym jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach integracyjnych. Integracja transportu regionalnego kolejowego i autobusowego oraz transportu miejskiego wymaga podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. Podstawowym zadaniem inwestycyjnym w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będzie budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP – jako centrum przesiadkowego, integrującego transport pasażerski kolejowy, autobusowy dalekobieżny i regionalny oraz komunikację miejską.

Intermodalny zintegrowany dworzec, będzie skupiał wszystkich przewoźników regionalnych i międzyregionalnych, stanowić też będzie istotny punkt startowy dla komunikacji lokalnej oraz miejsce dogodnych przesiadek dla pasażerów do i z pojazdów komunikacji miejskiej. Lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego oraz ich skomunikowanie z komunikacją miejską, zapewnią będzie przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie i w dogodnych warunkach oraz szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego. Dworzec intermodalny, wyposażony w pełną informację pasażerską, dotyczącą wszystkich rodzajów transportu publicznego, stanowić będzie znaczne ułatwienie w podróżach do i z miasta oraz do pobliskich miejscowości.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy będzie zapewniał bezpośrednie i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz bez barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

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

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnych węzłach integracyjnych i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu kwidzyńskiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

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

Podstawowymi zadaniami inwestycyjnymi w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będą:

- urządzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego i dworca autobusowego w Kwidzynie;
- rozbudowa przystanków integrujących o miejsca dogodnego przesiadania się do i z autobusów komunikacji obsługującej ciężący obszar gmin – wraz z ciągami pieszymi;
- utworzenie niezbędnych parkingów, miejsc oczekiwania i systemów informacji pasażerskiej – co najmniej w wielkości zalecanej w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”.

W działaniach integrujących różne rodzaje transportu będą uczestniczyć zarządzający dworcami i przystankami, organizatorzy transportu publicznego oraz gminy, na których terenie te przystanki się znajdują, przy udziale przewoźników komercyjnych.

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

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

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat kwidzyński, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców miasta była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 40.

Tab. 40. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów ▪ objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 300 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską Kwidzyna ▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 300 mieszkańców ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami ▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych ▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ funkcjonowanie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego Kwidzynie ▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym ▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego ▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² ▪ uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej ▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące ▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków ▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu regionalnego i miejskiego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz na dworcach, przystankach węzłowych i przesiadkowych ▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego oraz komunikacji miejskiej w węźle integracyjnym
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej ▪ wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych ▪ uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet ▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stała kontrola realizacji kursów i punktualności przez operatorów i przewoźników komercyjnych ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej ▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% ▪ sukcesywna odnowa taboru autobusowego
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wzrost obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% ▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% ▪ wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ wskaźnik przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych ▪ uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

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

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

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

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

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza wszędzie dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

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

Do końca 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (dotychczasowe brzmienie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2016 r. – Dz. U. 2013 poz. 1414).

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

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewoźników organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
 - w węzłach i na przystankach integracyjnych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portale pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach integracyjnych, opłatach, ulgach, regulaminie przewoźników i stosowanych procedurach.

W celu uatrakcyjnienia powiatu kwidzyńskiego dla odwiedzających podróżujących biznesowo oraz dla turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim i niemieckim.

W regionalnym węźle integracyjnym w Kwidzynie, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system informacji dynamicznej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej, wyposażony także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny

się znajdować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie.

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

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

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

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

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

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów.

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

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

Powiat kwidzyński, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napelnień w pojazdach. Obecna podaż usług transportu publicznego jest nierównomierna, skutkiem czego jest postępujący spadek jego atrakcyjności na znacznych obszarach powiatu na rzecz samochodów osobowych i postępujący wzrost kongestii drogowej. Dostępność transportu

indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury (p. 2.6.-2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.5. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój.

Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiecie kwidzyńskim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie kwidzyńskim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację budynku dworca PKP wraz z jego otoczeniem i stworzenie regionalnego węzła integracyjnego dla różnych środków transportu;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;

- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- systematyczne prowadzenie monitoringu transportu zbiorowego i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardów ich wyposażenia;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Aktualny stan istniejących połączeń ponadgminnych w komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu kwidzyńskiego wymaga zahamowania procesu systematycznej likwidacji połączeń do mniejszych miejscowości – zmniejszającej dostępność komunikacyjną dla ich mieszkańców. Interwencja powiatu staje się koniecznością dla powstrzymania tych tendencji i realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje większość większych miejscowości w powiecie, pozostają jednak obszary powiatu, z których przewoźnicy komercyjni wycofali swą ofertę przewozową. W perspektywie utraty prawa przewoźników do refundacji strat wynikających z udzielanych ulg ustawowych po 31 grudnia 2016 r., skutkującej faktyczną utratą rentowności części linii, istnieje uzasadniona obawa następowania dalszej szybkiej likwidacji połączeń o mniejszych potokach pasażerskich. Interwencja powiatu powinna więc docelowo obejmować wszystkie linie określone w p. 4 planu – w zakresie co najmniej zapewnienia minimalnej dostępności komunikacyjnej.

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

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

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras i częstotliwości kursowania będą konstruowane z zastosowaniem zasady rytmiczności kursowania w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły i przystanki przesiadkowe oraz mogą ulegać modyfikacjom – w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
4. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
5. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie realizacja zadania inwestycyjnego – budowa intermodalnego węzła integracyjnego – jako centrum przesiadkowego – w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego.
6. Drugim ważnym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
7. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
8. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych, poprawiać warunki oczekiwania przez pasażerów na przystanku oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.

9. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
10. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więzłą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 8 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.

Wszelkie zmiany w taryfie powinny mieć na celu przede wszystkim pobudzenie dodatkowego popytu – poprzez jego wygenerowanie w segmencie osób korzystających w realizacji potrzeb przewozowych przede wszystkim z samochodów osobowych i rezygnujących z usług transportu publicznego ze względu na nieatrakcyjne ceny.

Ze względu na konieczność zapewnienia określonej przychodowości systemu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim, należy przyjąć założenie dążenia do utrzymania w okresie planowania uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w zakresie do wynikającym tylko z przepisów ustawowych. Wszelkie dodatkowe ulgi, jeśli będą wprowadzane, stosowane będą rozważnie z jednoczesną analizą finansową skutków ich wdrożenia i jedynie wtedy, gdy będzie istniało uzasadnione zapotrzebowanie społeczne na ich ustanowienie.

Planowany w p. 4 planu transportowego kształt sieci komunikacyjnej oraz jej parametry, wynikające z rozkładów jazdy, stosowanej taryfy, a także zmian w popycie, wpłyną na wskaźnik dopłat do komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim. Wysokość wskaźnika dopłat zależeć będzie od udziału tras o znacznych potokach pasażerskich, tras obsługujących miejscowości zagrożone wykluczeniem społecznym oraz tras linii dedykowanych do obsługi dowozu dzieci do szkół. Uzyskanie oczekiwanego wskaźnika dopłat wymaga efektywnego kształtowania oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy, częstotliwości kursowania) oraz odpowiedniej taryfy, a z drugiej strony – intensywnej kontroli świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

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

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

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

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

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

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat kwidzyński w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów pla-

nu transportowego dla powiatu kwidzyńskiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 41 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 41. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu kwidzyńskiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
<p>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
<p>Efektywność ekonomiczna transportu osób</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat kwidzyński ▪ wskaźnik dopłat do usług organizowanych przez powiat kwidzyński: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ struktura i wielkość popytu i ich zmiany ▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	22
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie kwidzyńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	27
Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu kwidzyńskiego w latach 2008-2013 – dane GUS.....	45
Tab. 4. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2008-2013	47
Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kwidzyński.....	49
Tab. 6. Liczba szkół ponadgimnazjalnych i zawodowych na obszarze powiatu kwidzyńskiego oraz liczba uczęszczających do nich uczniów – stan na 31 grudnia 2013 r.	52
Tab. 7. Szkoły średnie ponadgimnazjalne w powiecie kwidzyńskim i w poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2013 r.	53
Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie kwidzyńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	53
Tab. 9. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 31 grudnia 2013 r.....	54
Tab. 10. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie kwidzyńskim – stan na 31 grudnia 2014 r.....	58
Tab. 11. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie kwidzyńskim wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.....	58
Tab. 12. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie kwidzyńskim– stan na 31 grudnia 2014 r.....	59
Tab. 13. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie kwidzyńskim w 2014 r.....	60
Tab. 14. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych na obszarze powiatu kwidzyńskiego	60
Tab. 15. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych.....	64
Tab. 16. Lokalizacja największych placówek oświatowych w powiecie kwidzyńskim – stan na 30 września 2014 r.	66
Tab. 17. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w powiecie kwidzyńskim – stan na 15 maja 2015 r.....	68
Tab. 18. Główne obiekty sportowe w powiecie kwidzyńskim – stan na 15.03.2015 r.....	69
Tab. 19. Rozkład motywacji podróży w województwie pomorskim	83
Tab. 20. Prognoza liczby mieszkańców powiatu kwidzyńskiego do 2025 r.....	88



Tab. 21. Prognoza liczby podróży na obszarze objętym planem w 2020 r. i 2025 r. [mln] ...	89
Tab. 22. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i większych miejscowości powiatu do i z Kwidzyna – stan na 31 maja 2015 r.	92
Tab. 23. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kwidzyńskiego – stan na 20 czerwca 2015 r.	94
Tab. 24. Opinie wydane przez Starostę Powiatu Kwidzyńskiego od 2012 r. w zakresie połączeń międzypowiatowych – stan na 20 czerwca 2015 r.	95
Tab. 25. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie kwidzyńskim – stan na 20 czerwca 2015 r.	96
Tab. 26. Czas dojazdu transportem zbiorowym z ośrodka gminnego do Kwidzyna	104
Tab. 27. Trasy linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej – stan na 20 czerwca 2015 r.	105
Tab. 28. Porównanie parametrów kwidzyńskiej komunikacji miejskiej oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.	107
Tab. 29. Minimalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej	111
Tab. 30. Optymalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu kwidzyńskiego	112
Tab. 31. Zakres spełniania kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach i większych miejscowościach powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.	114
Tab. 32. Proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim	117
Tab. 33. Proponowana minimalna intensywność połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim	125
Tab. 34. Liczby par kursów obsługujących gminne i największe miejscowości w powiecie kwidzyńskim przy spełnieniu kryterium minimalnego i optymalnego	129
Tab. 35. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu kwidzyńskiego	135
Tab. 36. Finansowanie komunikacji miejskiej w Kwidzynie w 2013 r. i w 2014 r. [tys. zł] ..	140
Tab. 37. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Kwidzynie oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2013 r.	140
Tab. 38. Roczne finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w powiecie kwidzyńskim – dla zapewnienia kryteriów dostępności	143
Tab. 39. Inwestycje w zakresie rozbudowy systemu transportowego zrealizowane przez powiat kwidzyński w latach 2009-2014 [tys. zł]	145
Tab. 40. Požadany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.	161



Tab. 41. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu kwidzyńskiego.....	173
--	-----

Spis rysunków

Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym.....	19
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.....	25
Rys. 3. Miejsce powiatu kwidzyńskiego wśród ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego.....	25
Rys. 4. Podział administracyjny powiatu kwidzyńskiego.....	26
Rys. 5. Największe miejscowości powiatu kwidzyńskiego	29
Rys. 6. Dostępność samochodowa do głównych ośrodków w województwie pomorskim	29
Rys. 7. Kierunki zagospodarowania przestrzennego Kwidzyna	34
Rys. 8. Mapa sieci dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na obszarze powiatu kwidzyńskiego.	43
Rys. 9. Trasy rowerowe w powiecie kwidzyńskim	44
Rys. 10. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu kwidzyńskiego [% , tys. osób] – stan na 31 grudnia 2014 r.....	48
Rys. 11. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców miast powiatu kwidzyńskiego w 2025 r. [tys. osób, %].....	50
Rys. 12. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie kwidzyńskim i jej prognoza do 2025 r.	51
Rys. 13. Liczba i struktura pasażerów kwidzyńskiej komunikacji miejskiej w latach 2009-2014 [tys. pasażerów]	56
Rys. 14. Mapa obszarów chronionych na obszarze powiatu kwidzyńskiego.....	62
Rys. 15. Źródła ruchu na obszarze powiatu kwidzyńskiego	70
Rys. 16. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego	75
Rys. 17. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 planu transportowego.....	76
Rys. 18. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim	82
Rys. 19. Więźba podróży międzypowiatowych w 2025 r. w województwie pomorskim	84
Rys. 20. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 1	85
Rys. 21. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 2.	85
Rys. 22. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim nauki szkolnej na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.....	101
Rys. 23. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim wolnym od nauki na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.	102



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego...

Rys. 24. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w sobotę i w niedzielę w okresie nauki szkolnej na obszarze powiatu kwidzyńskiego – stan na 20 maja 2015 r.....	103
Rys. 25. Trasy linii kwidzyńskiej komunikacji miejskiej – stan na 20 czerwca 2015 r.	108
Rys. 26. Mapa sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim	133
Rys. 27. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim – stan na 30.06.2015 r.....	153

Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim



Załącznik nr 2

Sprawozdanie z konsultacji społecznych projektu

„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego”

SO.III.7141.05.2015

Kwidzyn, 16.10. 2015 r.

Konsultacje społeczne do projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2015 – 2025” (*zwanego dalej Planem Transportowym*) były przeprowadzone w dniach 24.09.2015 r. – 16.10.2015 r. na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), projektu Planu Transportowego.

Treść dokumentu była dostępna:

- w siedzibie Starostwa Powiatowego w Kwidzynie przy ul. Kościuszki 29b, w Wydziale Komunikacji, Bezpieczeństwa Obywateli i Zarządzania Kryzysowego – pokój nr 13, w godzinach pracy urzędu,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Kwidzynie pod adresem: <http://bip.powiatkwidzynski.pl/strony/4834.dhtml>
- na stronie internetowej Starostwa Powiatowego w Kwidzynie pod adresem: <http://powiatkwidzynski.pl/index.php/powiat/aktualnosci>
- w lokalnej prasie Kurier Kwidzyński emisja 23 września 2015 r.

Instytucje oraz osoby zainteresowane miały możliwość składania uwag do przedmiotowego opracowania w formie pisemnej na adres: Starostwo Powiatowe w Kwidzynie, ul. Kościuszki29b lub faksem na nr 55 646 10 40 oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na adres e-mail: transport@powiatkwidzynski.pl .

W trakcie całego okresu trwania konsultacji społecznych, zgłoszonych zostało w formie papierowej i elektronicznej 6 uwag, wniosków i propozycji. Opinie i uwagi nadsyłane były przez przedstawiciela jednostki samorządu terytorialnego.

Poniżej zamieszczone zostało szczegółowe zestawienie uwag, zawierające ustosunkowanie się do opinii zgłaszanych w trakcie konsultacji wraz z uzasadnieniem dla każdej z nich oraz projekt *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzińskiego*, uwzględniający przyjęte uwagi i propozycje.

Tabela. Wnioski złożone do projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Opola”.

Lp.	Data	Autor	Punkt /strona	Treść uwagi/proponowany zapis	Ustosunkowanie się do uwagi/proponowanego zapisu
1.	04.09.2015r.	Z-ca Wójta Gminy Kwidzyn	2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu Str. 42	Opis dróg wojewódzkich – jest: nr 588 o trasie: Opalenie – rzeka Wisła – Grabówko – Kwidzyn Winno być: o trasie: Opalenie – rzeka Wisła – Grabówko – Kwidzyn Początek DW 588 jest w Opaleniu zaś jej koniec jest w Marezie na zbiegu ulic długiej i grabowskiej w Marezie. Od ul. Grabowskiej w Marezie biegnie w kierunku miasta droga gmina gminy Kwidzyn nr 247047G a dalej jest drogą gminną Miasta Kwidzyna.	Uwzględniono
2.			2.6. Sieć komunikacyjna	▪ Transport Osobowy Mirosław Brzozy, Bukowo;	Uwzględniono

			cyjna na obszarze planu Str. 43	Właściwa nazwa msc. to Brokowo	
3.			2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu Str. 44	W powiecie kwidzińskim urządzono ścieżki rowerowe o łącznej długości 30,5 km, w tym przy drogach wojewódzkich – 6,4 km, powiatowych – 0,7 km i gminnych – 23,4 km ¹ . Ścieżki rowerowe występują w mieście Kwidzynie (16,8 km), w gminie Kwidzyn (8,3 km) ¹ Stan na 31.12.2013 r. wg Banku Danych Lokalnych GUS. Na terenie Gminy Kwidzyn mamy następujące ilości ścieżek pieszo rowerowych wzdłuż następujących dróg: DK 55 – 3,5 km DW 521 – 1,5 km DW 588 – 2,5 km DP 3204G – 0,5 km Droga gminna Korzeniewo – Mareza – 4,0 km	Źródłem danych statystycznych w Programie jest Bank Danych Lokalnych GUS. Podane informacje są zgodne ze dostępnym źródłem na ostatni publikowany okres. Długość ścieżek rowerowych jest informacją pomocniczą i nie ma istotnego znaczenia dla postanowień planu.
4.			4.1. charakterystyka istniejącej sieci Str. 98	Miejscowość Gardeja ma połączenia autobusami pospieszными z: Bydgoszczą, Elblągiem, Kwidzynie i Poznaniem, a miejscowość Korzeniewo – z Gdańskiem. Wydaje się, że autobus jadący z Kwidzyna do Gdańska	Zapis w Planie poprawny. Obecnie miejscowość Korzeniewo ma bezpośrednie połączenie autobusowe z Gdańskiem.

				jeździ poprzez DK 91 a więc omija zupełnie Korzeniewo. Wobec tego nieuzasadnionym jest umieszczanie informacji o połączeniu Korzeniewa z Gdańskiem.	
5.			Str. 99 i 100	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korzeniewo, przystanek autobusowy – integrujący pasażerski transport autobusowy: wojewódzki, powiatowy i gminny, przewozy komercyjne regionalne oraz transport indywidualny, w tym rowery. <p>Skąd się bierze informacja o tym, że przystanek w Korzeniewie jest węzłem integracyjnym?</p>	Zapis w Planie jest poprawny.
6.			Str. 117 – 125	<p>Tab. 42. Proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim</p> <p>Rys. 28. Mapa sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kwidzyńskim</p> <p>W tabeli znajdują się wszystkie trasy na których zależało Gminie Kwidzyn poza trasą przebiegającą przez Dankowo. Proponuje się dopisanie msc. Dankowo w poz. 12 tabeli np. zamiast wymienionej msc Górki.</p> <p>W tabeli pod poz. 36 str. 125 relacja powinna się zacytować w msc Kwidzyn a nie Rozpędziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Utworzenie nowej powiatowej linii autobusowej użyteczności publicznej przebiegającej drogą powiatową nr 3205G w miejscowości Gniewskie Pole jest nieuzasadnione, z powodu zaplanowanej równoległej linii autobusowej w w/w miejscowości drogą powiatową nr 3204G, która zapewnia dostęp do transportu publicznego lokalnej społeczności. 2) Odcinek DP 3201G od miejscowości Tychnowy do miej-

				<p>Na rysunku jednak nie zaznaczono wszystkich tras. Poniżej przedstawiamy trasy które winny zostać uwzględnione na rys 26:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Droga powiatowa 3205G w Gniewskim Polu (droga przez tzw. międzywale nie jest zaznaczona) 2) Odcinek DP 3201G od Tychnow do Brokowa (Kamionki) 3) Odcinek DP 3210G od Tychnow przez Dubiel do granicy gm. Kwidzyn w kierunku Straszewa 4) DP 3209G przez Dankowo 	<p>scowości Brokovo – jest uwzględniony w Planie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) Odcinek DP 3210G od miejscowości Tychnowy przez miejscowość Dubiel do granicy gm. Kwidzyn w kierunku miejscowości Straszewo nie może być uwzględniony w sieci powiatowych przewozów pasażerskich – nie spełnia warunków infrastrukturalnych (brak pętli autobusowej). 4) Linia komunikacyjna przez miejscowość Dankowo funkcjonowała od stycznia do sierpnia 2015 r. i została zamknięta ze względu na brak zainteresowania mieszkańców.
--	--	--	--	---	--