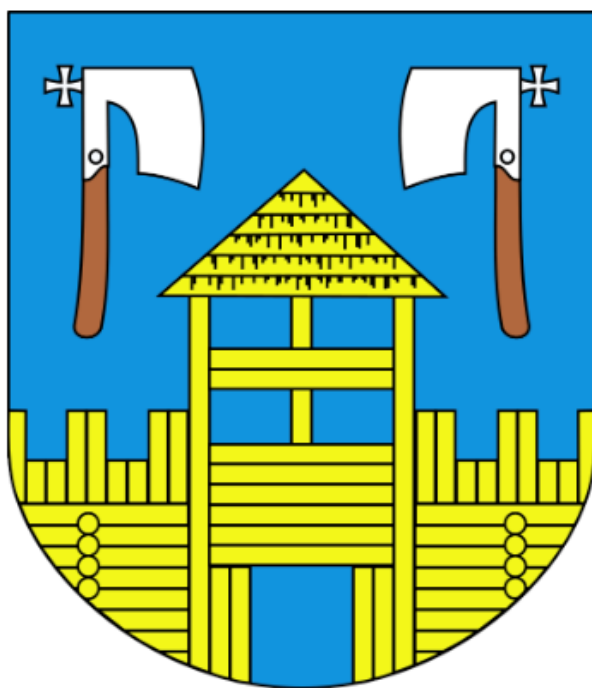


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Żnińskiego



Wersja do konsultacji społecznych

Lipiec 2026 rok

Spis treści

1. Przedmiot opracowania	4
1.1. Cel opracowania	4
1.2. Zakres planu	5
1.3. Definicje i określenia	6
2. Charakterystyka społeczno–gospodarcza obszaru objętego planem	8
2.1. Informacje ogólne o Powiecie Żnińskim	8
2.1.1 Przyroda powiatu	12
2.1.2 Bogactwa naturalne	13
2.1.3 Zabytki	14
2.2. Demografia	15
2.2.1. Prognoza liczby ludności	19
2.3. Gospodarka	22
2.3.1 Przemysł i usługi	22
2.3.2 Rolnictwo	23
2.4. Sfera społeczna	24
2.4.1 Opieka społeczna	26
2.4.2 Ochrona zdrowia	28
2.4.3 Edukacja	31
2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Żnińskiego	33
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Żnińskiego	36
3.1 System transportowy Powiatu Żnińskiego	39
3.1.1 Regionalny osobowy transport drogowy	40
3.1.1.1 Sieć drogowa Powiatu Żnińskiego	40
3.1.1.2 Natężenie ruchu	43
3.1.1.3 Transport indywidualny	45
3.1.2 Transport kolejowy	47
3.1.3 Transport rowerowy	50
3.1.4 Komunikacja międzygminna i między powiatowa	52
3.1.5 Komunikacja gminna	53
3.1.6 Transport publiczny i mobilność lokalna	54
3.1.7 Zezwolenia wydane przez Starostę Żnińskiego	56
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	59
4.1 Zagospodarowanie przestrzenne	59
4.2 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	61
4.3 Ustalenia krajowego planu transportowego	62

4.4	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego	64
4.5	Strategia Rozwoju Powiatu Żnińskiego	65
4.6	Wpływ transportu na środowisko	67
5.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym ..	69
5.1	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	69
5.2	Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Żnińskim	71
5.3	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	72
6.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	95
7.	Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	97
7.1	Linie o charakterze użyteczności publicznej	99
7.2	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	103
7.3	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napelnienie pojazdu i wymagane wyposażenie pojazdów	105
7.4	Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych	106
7.5	Standard w zakresie ochrony środowiska	108
8.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	109
8.1	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	109
8.2	Wybór operatora	111
8.3	Przygotowywanie oferty przewozowej	112
8.4	Zasady projektowania rozkładów jazdy, systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	113
9.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	115
9.1	Formy i źródła finansowania usług przewozowych	115
10.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	117
10.1	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	119
10.2	Informacja pasażerska w pojazdach	121
10.3	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	123
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	125
11.1	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	127
11.2	Kształtowanie węzłów przesiadkowych	128
11.3	Integracja taryfowa transportu publicznego	130
11.4	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	132
11.5	Podsumowanie i wnioski	134

Spis tabel	136
Spis wykresów.....	136
Spis map	136

1. Przedmiot opracowania

Podstawą prawną uchwalenia planu transportowego jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.), zwana dalej „Ustawą”, oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684), zwane dalej „Rozporządzeniem”.

Ustawa oraz akty wykonawcze wydane na jej podstawie określają zakres analiz, założeń i ustaleń planu transportowego, a także zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z zapisami ustawy, organizatorami publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, są: gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. Planowanie rozwoju transportu,
2. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Zakres przedmiotowy planu transportowego został określony w art. 12 Ustawy oraz Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Niniejszy plan transportowy jest ukierunkowany na rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim dla podnoszenia jakości życia mieszkańców, przy równoczesnej poprawie efektywności i konkurencyjności zbiorowego transportu publicznego. Wizja transportu publicznego w Powiecie Żnińskim zakłada 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, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.1. Cel opracowania

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia, oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym, transport publiczny musi przejąć jego rolę. System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, co oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym (kolejowym i autobusowym), ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć jak najszerszą możliwość wyboru środka transportowego. Mieszkańcy oprócz możliwości poruszania się samochodem powinni mieć tworzone warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem, czy pieszo, a ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczać.

Cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu,
- zagwarantowanie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami,
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki powiatu,
- poprawa bezpieczeństwa - redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Zakres planu

Plan transportowy jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewoźnych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewoźową oraz pożądaną standard usług przewoźowych, zasady organizacji rynku przewoźów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy planów transportowych wyższego rzędu, tj. planu krajowego i województwa kujawsko-pomorskiego.

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy oraz rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Elementy planu obejmującego obszar Powiatu Żnińskiego są następujące:

- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem;
- opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewoźów;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewoźów;

- organizację systemu informacji dla pasażera;
- planowana oferta przewozowa oraz pożądaný standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w art. 4 ust. 1 (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- plan transportowy – plan zrównoważonego 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 umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- CNG (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw,
- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru,
- P&R (Park&Ride) – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych, pętlach komunikacji zbiorowej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym,
- operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007/13,

- przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu,
- przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze,
- umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej,
- parking B+R – parking dla rowerów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej,
- gminne (miejskie) przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy (miasta) lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- powiatowe przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Charakterystyka społeczno–gospodarcza obszaru objętego planem

2.1. Informacje ogólne o Powiecie Żnińskim

Powiat Żniński położony jest w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Jego powierzchnia wynosi około 985 km², co stanowi blisko 5,5% powierzchni województwa. Pod względem obszaru powiat należy do większych jednostek samorządu terytorialnego w regionie i jest większy od średniej powierzchni powiatu w Polsce, która wynosi około 830 km².

Powiat zamieszkuje 67 080 mieszkańców, co stanowi około 3,4% ludności województwa kujawsko-pomorskiego. Pod względem demograficznym Powiat Żniński jest jednostką o umiarkowanej liczbie ludności, charakterystyczną dla powiatów o dominującej funkcji rolniczej i turystycznej. Gęstość zaludnienia jest niższa od średniej krajowej, co wynika z dużego udziału terenów wiejskich oraz rozproszonej sieci osadniczej.

Siedzibą władz powiatu jest miasto Żnin, pełniące funkcję administracyjnego, gospodarczego i usługowego centrum regionu. Powiat obejmuje sześć gmin: Barcin, Gąsawa, Janowiec Wielkopolski, Łabiszyn, Rogowo oraz Żnin. Istotnym atutem powiatu są walory przyrodnicze i turystyczne związane z obszarem Pałuk i licznymi jeziorami oraz bogatym dziedzictwem kulturowym, co wpływa na rozwój turystyki, rekreacji i usług.

Mapa 1. Mapa Województwa Kujawsko-Pomorskiego z podziałem na powiaty



Źródło: <https://commons.wikimedia.org>

Mapa 2. Podział administracyjny Powiatu Żnińskiego,



Źródło: https://www.zpp.pl/powiat/419?utm_source=chatgpt.com

W skład Powiatu Żnińskiego wchodzi jedno miasto będące siedzibą władz powiatu – Żnin, pełniące funkcję administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego centrum regionu Pałuk.

Ponadto powiat obejmuje:

gminy miejsko-wiejskie:

- ✓ Barcin
- ✓ Janowiec Wielkopolski
- ✓ Łabiszyn
- ✓ Żnin
- ✓ Gąsawa

gminy wiejskie:

- ✓ Rogowo

Powiat Żniński graniczy z kilkoma powiatami województwa kujawsko-pomorskiego oraz województwa wielkopolskiego, m.in.:

- ✓ Powiat Bydgoski
- ✓ Powiat Nakielski
- ✓ Powiat Inowrocławski
- ✓ Powiat Mogileński
- ✓ Powiat Gnieźnieński (województwo wielkopolskie)
- ✓ Powiat Wągrowiecki (województwo wielkopolskie)

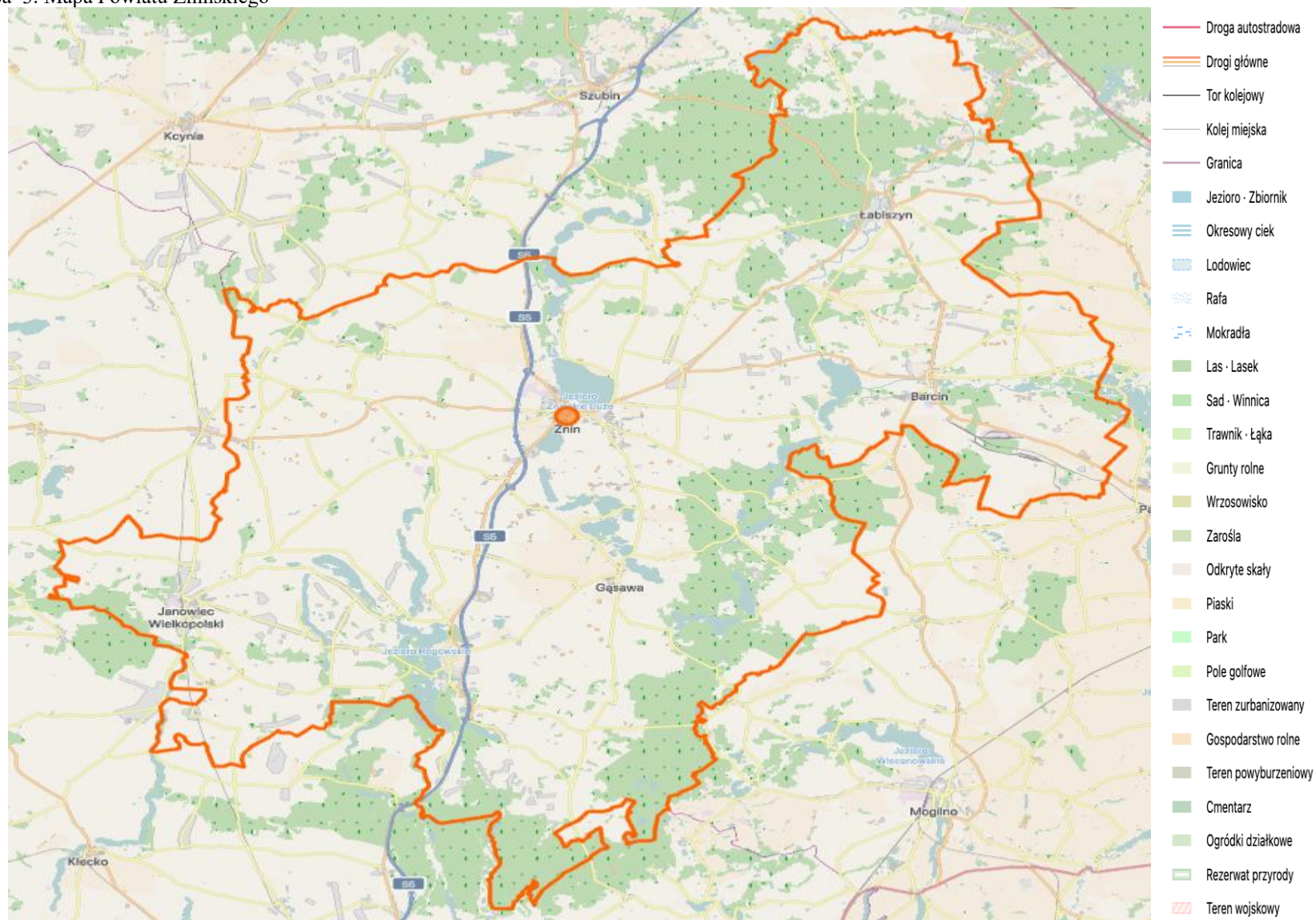
Dzięki swojemu położeniu powiat stanowi ważne ogniwo komunikacyjne pomiędzy województwem kujawsko-pomorskim a województwem wielkopolskim, zapewniając powiązania transportowe pomiędzy Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem i Poznaniem.

Powiat Żniński posiada istotne znaczenie historyczne, kulturowe i turystyczne. Jest położony na obszarze historycznego regionu Pałuk, charakteryzującego się bogatym dziedzictwem kulturowym, licznymi zabytkami oraz wysokimi walorami krajobrazowymi. Szczególne znaczenie mają zabytki związane z początkami państwa polskiego, w tym miejscowość Gąsawa oraz liczne obiekty sakralne i rezydencjonalne.

Z perspektywy gospodarczej i logistycznej:

- ✓ powiat dysponuje rozwiniętą siecią dróg wojewódzkich i powiatowych oraz drogą ekspresową S5, zapewniających połączenia z głównymi ośrodkami regionu,
- ✓ korzysta z bliskości ważnych węzłów transportowych województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego,
- ✓ rozwijają się tu sektory: rolniczy, spożywczy, przemysłowy, budowlany oraz usługowy,
- ✓ istotną rolę odgrywa turystyka i rekreacja oparta na walorach przyrodniczych Pojezierza Pałuckiego, licznych jeziorach oraz dziedzictwie kulturowym regionu,
- ✓ ważnym elementem oferty turystycznej jest działalność Muzeum Archeologicznego w Biskupinie, Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji oraz funkcjonowanie Żnińskiej Kolei Wąskotorowej, stanowiących jedne z najbardziej rozpoznawalnych atrakcji turystycznych powiatu.

Mapa 3. Mapa Powiatu Żnińskiego



Źródło: <https://www.openstreetmap.org/>

2.1.1 Przyroda powiatu

Powiat Żniński, podobnie jak znaczna część województwa kujawsko-pomorskiego, charakteryzuje się krajobrazem nizinnym o genezie polodowcowej. Średnia wysokość terenu wynosi około 90–120 m n.p.m., natomiast najwyżej położone obszary osiągają około 140–150 m n.p.m. Rzeźba terenu została ukształtowana w wyniku działalności lądolodu skandynawskiego podczas zlodowacenia bałtyckiego. Efektem tych procesów są liczne formy polodowcowe, takie jak moreny czołowe i denne, rynny subglacjalne, sandry oraz zagłębienia wytopiskowe.

Zdecydowana większość obszaru powiatu położona jest w obrębie mezoregionu Pojezierza Gnieźnieńskiego oraz historyczno-geograficznego regionu Pałuk, który wyróżnia się wyjątkowo dużą koncentracją jezior. Charakterystycznym elementem krajobrazu są rozległe wysoczyzny morenowe przeplatane licznymi jeziorami rynnowymi i dolinami rzecznyymi. Urozmaicona rzeźba terenu wpływa na wysoką atrakcyjność krajobrazową regionu oraz sprzyja rozwojowi funkcji turystycznych i rekreacyjnych.

Pod względem geologicznym na terenie powiatu dominują utwory czwartorzędowe, przede wszystkim gliny zwałowe, piaski oraz żwiry pochodzenia lodowcowego i wodnolodowcowego. Występują również złoża kruszyw naturalnych wykorzystywanych w budownictwie i drogownictwie. Lokalne znaczenie gospodarcze posiadają także złoża torfu oraz osadów jeziornych wykorzystywanych w rolnictwie i ochronie środowiska.

Przyroda Powiatu Żnińskiego stanowi jeden z najważniejszych walorów rozwojowych regionu. Lesistość powiatu wynosi około 16–18%, co jest wartością niższą od średniej krajowej. Kompleksy leśne koncentrują się głównie w południowej i zachodniej części powiatu. Dominują siedliska borów sosnowych, jednak występują również lasy mieszane oraz niewielkie fragmenty lasów liściastych. Znaczną część powierzchni zajmują użytki rolne, co podkreśla rolniczy charakter regionu.

Na obszarze powiatu występują liczne formy ochrony przyrody. Szczególne znaczenie posiadają obszary objęte ochroną krajobrazową, w tym Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Żnińskich, Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Rogowskich i Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Żędowskich oraz fragmenty innych obszarów chronionych związanych z systemem dolin rzecznych i jezior. Występują tu również rezerваты przyrody, użytki ekologiczne oraz liczne pomniki przyrody. Część terenów objęta jest ochroną w ramach europejskiej sieci Natura 2000 „Ostoja Barcińsko – Gąsawska” i „Równina Szubińsko – Łabiszyńska”.

Jednym z najbardziej charakterystycznych elementów środowiska przyrodniczego powiatu jest rozbudowany system jezior pałuckich. Do najważniejszych akwenów należą Jezioro Żnińskie Duże, Jezioro Żnińskie Małe, Jezioro Biskupińskie, Jezioro Rogowskie, Jezioro Wolskie oraz Jezioro Gąsawskie. Jeziora te pełnią istotne funkcje przyrodnicze, retencyjne, turystyczne i rekreacyjne, stanowiąc jednocześnie ważne siedliska dla wielu gatunków ptaków wodnych i organizmów związanych ze środowiskiem wodnym.

Powiat Żniński położony jest w zlewni rzeki Noteć, jednej z najważniejszych rzek województwa kujawsko-pomorskiego. Kluczową rolę w systemie hydrograficznym odgrywa Rzeką Gąsawka, która przepływa przez centralną część powiatu i odprowadza wody licznych jezior pałuckich do Noteci, jak również rzeka Wełna w zlewni rzeki Warty w północnej części powiatu. Sieć hydrograficzna jest dobrze rozwinięta i stanowi istotny element lokalnego systemu przyrodniczego.

Znaczącą funkcję pełnią również stawy hodowlane, małe zbiorniki retencyjne oraz tereny podmokłe, które wpływają na poprawę bilansu wodnego, zwiększenie bioróżnorodności oraz ograniczanie skutków suszy. Obiekty te mają również znaczenie dla gospodarki rybackiej i rozwoju turystyki przyrodniczej.

Podsumowując, środowisko przyrodnicze Powiatu Żnińskiego charakteryzuje się typowym dla obszarów młodoglacjalnych krajobrazem pojeziernym, z dominacją jezior, wysoczyzn morenowych oraz terenów rolniczych. Bogactwo zasobów wodnych, obecność cennych obszarów chronionych oraz walory krajobrazowe regionu Pałuk sprawiają, że powiat posiada znaczący potencjał przyrodniczy, turystyczny i rekreacyjny, stanowiący istotny czynnik jego społeczno-gospodarczego rozwoju.

2.1.2 Bogactwa naturalne

Na terenie Powiatu Żnińskiego dominują utwory geologiczne pochodzące z okresu czwartorzędu, które zostały ukształtowane przede wszystkim podczas zlodowaceń plejstocénskich. Krajobraz regionu tworzą rozległe wysoczyzny morenowe, rynny polodowcowe oraz liczne jeziora, będące charakterystycznym elementem Pałuk. Powierzchnię terenu pokrywają głównie gliny zwałowe, piaski i żwiry polodowcowe, natomiast w obniżeniach terenowych oraz dolinach rzecznych występują osady holocénskie, takie jak torfy, namuły i piaski rzeczne. Budowa geologiczna powiatu sprzyja występowaniu surowców mineralnych o znaczeniu lokalnym, wykorzystywanych przede wszystkim w budownictwie, rolnictwie i gospodarce komunalnej.

Pod względem zasobów bogactw naturalnych Powiat Żniński zajmuje istotną pozycję w województwie kujawsko – pomorskim – głównie dzięki eksploatacji unikalnych w skali regionu złóż wapieni i margli do przemysłu cementowego. Ponadto bogactwem naturalnym Powiatu Żnińskiego są kruszywa naturalne – piaski oraz żwiry, które występują w licznych złożach związanych z działalnością lodowca oraz wód roztopowych. Surowce te odgrywają istotną rolę w realizacji inwestycji budowlanych i infrastrukturalnych, stanowiąc podstawowy materiał wykorzystywany w budownictwie mieszkaniowym, drogowym i inżynieryjnym. Eksploatacja prowadzona jest głównie metodą odkrywkową w lokalnych kopalniach, zaspokajających potrzeby rynku regionalnego.

Znaczące miejsce wśród zasobów naturalnych zajmują również złoża torfu oraz kredy jeziornej, związane z licznymi obszarami podmokłymi oraz dawnymi zbiornikami wodnymi. Torf wykorzystywany jest przede wszystkim w ogrodnictwie i rolnictwie jako materiał poprawiający właściwości gleb, natomiast kreda jeziorna znajduje zastosowanie jako naturalny środek wapnujący, służący do odkwaszania gruntów rolnych. Choć ich znaczenie gospodarcze ma charakter lokalny, zasoby te stanowią cenne uzupełnienie potencjału surowcowego powiatu.

Na obszarze Powiatu Żnińskiego występują również gliny i iły, które mogą być wykorzystywane do produkcji materiałów ceramicznych, takich jak cegły czy dachówki. Ich znaczenie gospodarcze jest jednak ograniczone i nie doprowadziło do rozwoju dużych ośrodków przemysłu ceramicznego. Surowce te są wykorzystywane głównie na potrzeby lokalne, wspierając działalność niewielkich zakładów produkcyjnych oraz inwestycje budowlane.

Powiat Żniński nie dysponuje znaczącymi złożami surowców energetycznych ani rud metali o znaczeniu przemysłowym. Brak strategicznych zasobów mineralnych sprawia, że roz-

wój gospodarczy regionu opiera się przede wszystkim na rolnictwie, przetwórstwie rolno-spożywczym, turystyce oraz usługach. Szczególne znaczenie mają walory przyrodnicze i krajobrazowe Pałuk, które wspierają rozwój funkcji rekreacyjnych i turystycznych.

Istotnym zasobem naturalnym powiatu są również wody podziemne oraz zasoby wodne związane z licznymi jeziorami, w tym jeziorami Żnińskim Dużym i Żnińskim Małym, a także jeziorami rynnowymi położonymi na terenie Pałuk. Wody podziemne stanowią podstawowe źródło zaopatrzenia mieszkańców w wodę pitną, natomiast zasoby powierzchniowe pełnią ważną funkcję gospodarczą, rekreacyjną i przyrodniczą. Ich odpowiednie wykorzystanie może stanowić jeden z istotnych kierunków rozwoju regionu, szczególnie w obszarze turystyki i rekreacji.

Podsumowując, bogactwa naturalne Powiatu Żnińskiego mają przede wszystkim charakter surowców pospolitych, takich jak piaski, żwiry, torfy, kreda jeziorna oraz gliny. Choć nie stanowią podstawy dla rozwoju dużego przemysłu wydobywczego, odgrywają ważną rolę w funkcjonowaniu lokalnej gospodarki, zwłaszcza w sektorze budowlanym i rolniczym. Dodatkowym atutem regionu są cenne zasoby wodne oraz walory przyrodnicze, które wzmacniają potencjał turystyczny i rekreacyjny Powiatu Żnińskiego.

2.1.3 Zabytki

Historia Powiatu Żnińskiego jest nierozzerwalnie związana z dziejami regionu Pałuk – jednego z najstarszych historycznie obszarów Polski. Osadnictwo na tych terenach sięga czasów prehistorycznych, o czym świadczą liczne stanowiska archeologiczne odkryte w okolicach Żnina, Wenecji i Biskupina. Szczególne znaczenie region zyskał we wczesnym średniowieczu jako obszar położony na pograniczu Wielkopolski i Kujaw, przez który przebiegały ważne szlaki handlowe i komunikacyjne. W kolejnych wiekach Powiat Żniński rozwijał się jako ośrodek rolniczy, rzemieślniczy i handlowy, zachowując bogate dziedzictwo kulturowe oraz historyczne.

Najcenniejszym zabytkiem Powiatu Żnińskiego jest bez wątpienia osada obronna w Biskupinie, uznawana za jedno z najważniejszych stanowisk archeologicznych w Europie. Odkryta w 1933 roku osada kultury łużyckiej z VIII wieku p.n.e. stanowi wyjątkowe świadectwo życia społeczności zamieszkujących ziemie polskie w epoce żelaza. Działające na tym terenie Muzeum Archeologiczne w Biskupinie prowadzi działalność naukową, edukacyjną i popularyzatorską, a coroczny Festyn Archeologiczny przyciąga tysiące turystów z kraju i zagranicy.

Istotnym elementem dziedzictwa kulturowego regionu są zabytki średniowieczne związane z historią Żnina. W centrum miasta zachował się historyczny układ urbanistyczny z rynkiem oraz licznymi kamienicami reprezentującymi architekturę XIX i początku XX wieku. Szczególną uwagę zwraca gotycka Baszta Żnińska, będąca pozostałością dawnych murów miejskich. Obiekt ten jest jednym z najbardziej rozpoznawalnych symboli miasta i świadectwem jego średniowiecznej przeszłości.

Ważne miejsce wśród zabytków sakralnych zajmują kościoły o wysokiej wartości historycznej i artystycznej. Na szczególną uwagę zasługuje kościół pw. św. Floriana w Żninie, którego początki sięgają średniowiecza, a także liczne świątynie zlokalizowane w miejscowościach powiatu, reprezentujące style gotycki, barokowy i neogotycki. Obiekty te stanowią ważny element krajobrazu kulturowego Pałuk oraz świadectwo wielowiekowych tradycji religijnych regionu.

Powiat Żniński posiada również bogaty zasób zabytków rezydencjonalnych. Na jego terenie znajdują się liczne pałace, dwory oraz zespoły parkowo-pałacowe, będące pozostałością dawnych majątków ziemskich. Szczególne znaczenie posiada zespół pałacowo-parkowy w Lubostroniu. Klasycystyczny Pałac w Lubostroniu, wzniesiony pod koniec XVIII wieku według projektu Stanisława Zawadzkiego, należy do najcenniejszych rezydencji tego typu w Polsce. Obecnie pełni funkcję instytucji kultury oraz ważnego ośrodka organizacji wydarzeń artystycznych i edukacyjnych.

Wyjątkowym elementem dziedzictwa kulturowego regionu jest również Wenecja – miejscowość znana z ruin średniowiecznego zamku wzniesionego w XIV wieku przez Mikołaja Nałęcza. Zachowane fragmenty warowni stanowią cenny przykład architektury obronnej średniowiecznej Polski. W Wenecji znajduje się także Muzeum Kolei Wąskotorowej, dokumentujące historię transportu kolejowego na Pałukach i będące jedną z największych tego typu placówek w kraju.

Istotną rolę w zachowaniu dziedzictwa techniki odgrywa również Żnińska Kolej Wąskotorowa – jedna z najdłuższych funkcjonujących kolei wąskotorowych w Polsce. Linia łącząca Żnin, Wenecję, Biskupin i Gąsawę stanowi nie tylko atrakcję turystyczną, ale także cenny zabytek techniki, dokumentujący rozwój lokalnego transportu na przełomie XIX i XX wieku.

Dziedzictwo historyczne Powiatu Żnińskiego odgrywa istotną rolę w rozwoju turystyki kulturowej, edukacyjnej i krajoznawczej. Region jest jednym z najważniejszych punktów na mapie turystycznej województwa kujawsko-pomorskiego, przyciągając odwiedzających zainteresowanych archeologią, historią, architekturą oraz dziedzictwem techniki. Szczególne znaczenie mają działania związane z ochroną, konserwacją i rewitalizacją zabytków, które umożliwiają zachowanie ich wartości dla przyszłych pokoleń.

Podsumowując, Powiat Żniński dysponuje bogatym i zróżnicowanym dziedzictwem kulturowym obejmującym zabytki archeologiczne, sakralne, rezydencjonalne oraz techniczne. Obiekty takie jak Biskupin, Pałac w Lubostroniu, ruiny zamku w Wenecji czy Żnińska Kolej Wąskotorowa stanowią ważne świadectwo historii regionu i znaczący potencjał dla rozwoju turystyki, edukacji oraz działalności kulturalnej.

2.2. Demografia

Pod względem liczby ludności Powiat Żniński należy do grupy średniej wielkości powiatów województwa kujawsko-pomorskiego. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2024 roku obszar powiatu zamieszkiwało 67 080 mieszkańców. Liczba ludności oraz struktura osadnicza wskazują na typowy charakter powiatu o dominujących funkcjach rolniczych, z rozproszoną siecią miejscowości oraz ograniczoną liczbą większych ośrodków miejskich.

Gęstość zaludnienia Powiatu Żnińskiego wynosi około 69 osób/km², co jest wartością niższą zarówno od średniej krajowej, jak i wojewódzkiej. Niska gęstość zaludnienia stanowi istotne uwarunkowanie dla organizacji publicznego transportu zbiorowego, ponieważ powoduje konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej rozległych obszarów wiejskich przy jednoczesnym zachowaniu efektywności ekonomicznej przewozów.

Struktura przestrzenno-osadnicza Powiatu Żnińskiego ma charakter miejsko-wiejski. Najważniejszym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, edukacyjnym i usługowym jest Żnin,

który skupia znaczną część funkcji ponadlokalnych oraz stanowi główny cel codziennych podróży mieszkańców powiatu. Istotną rolę pełnią również miasta Barcin, Janowiec Wielkopolski oraz Łabiszyn, które stanowią lokalne centra usługowe i miejsca koncentracji ruchu mieszkańców z otaczających obszarów wiejskich.

Pomimo obecności kilku ośrodków miejskich Powiat Żniński charakteryzuje się wysokim udziałem ludności zamieszkującej tereny wiejskie, która stanowi około 55–60% ogółu mieszkańców. Rozproszony charakter zabudowy oraz znaczna liczba miejscowości wiejskich powodują zwiększone zapotrzebowanie na zapewnienie dostępnych połączeń transportowych umożliwiających mieszkańcom dostęp do edukacji, rynku pracy, usług publicznych i opieki zdrowotnej.

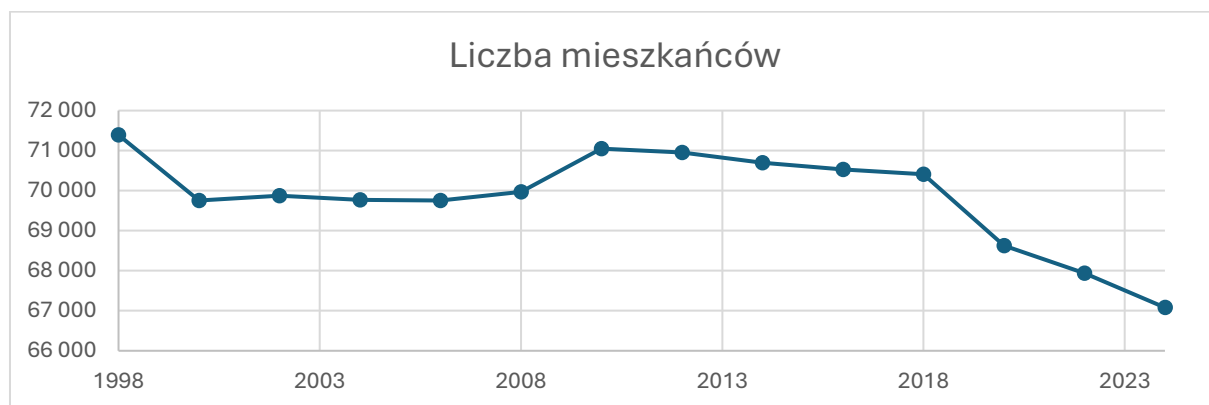
Analiza zmian liczby ludności w długim okresie wskazuje na utrzymywanie się niekorzystnych trendów demograficznych. W 1998 roku Powiat Żniński zamieszkiwało 71 390 osób, natomiast w 2024 roku liczba mieszkańców zmniejszyła się do 67 080 osób. Oznacza to spadek populacji o 4 310 osób, czyli około 6% w analizowanym okresie.

Tabela 1. Liczba ludności w Powiecie Żnińskim w latach 1998 – 2024

Rok	Liczba mieszkańców
1998	71 390
2000	69 755
2002	69 871
2004	69 772
2006	69 754
2008	69 967
2010	71 052
2012	70 957
2014	70 696
2016	70 528
2018	70 413
2020	68 626
2022	67 936
2024	67 080

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Wykres 1. Wykres liczby ludności w Powiecie Żnińskim w latach 1998 – 2024



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

W analizowanym okresie można wyróżnić dwa zasadnicze etapy zmian demograficznych. Do około 2010 roku liczba mieszkańców utrzymywała się na względnie stabilnym poziomie, a w niektórych latach odnotowywano nawet niewielki wzrost populacji. Od 2010 roku nastąpiło wyraźne przyspieszenie procesu depopulacji, szczególnie widoczne po 2018 roku. W latach 2018–2024 liczba mieszkańców zmniejszyła się o ponad 3,3 tys. osób, co wskazuje na nasilenie niekorzystnych procesów demograficznych.

Głównymi przyczynami spadku liczby ludności są przede wszystkim:

- ✓ utrzymujący się ujemny przyrost naturalny wynikający z niskiej liczby urodzeń;
- ✓ migracje młodych mieszkańców do większych ośrodków miejskich, takich jak Bydgoszcz, Poznań czy Toruń;
- ✓ odpływ osób w wieku produkcyjnym poszukujących atrakcyjniejszych możliwości zatrudnienia;
- ✓ zmniejszanie się liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym.

Procesy migracyjne mają szczególne znaczenie dla obszarów o charakterze rolniczym, gdzie lokalny rynek pracy oferuje ograniczoną liczbę wysoko wyspecjalizowanych miejsc zatrudnienia. Szczególnie istotny jest odpływ absolwentów szkół ponadpodstawowych, którzy często kontynuują naukę lub podejmują pracę poza granicami powiatu.

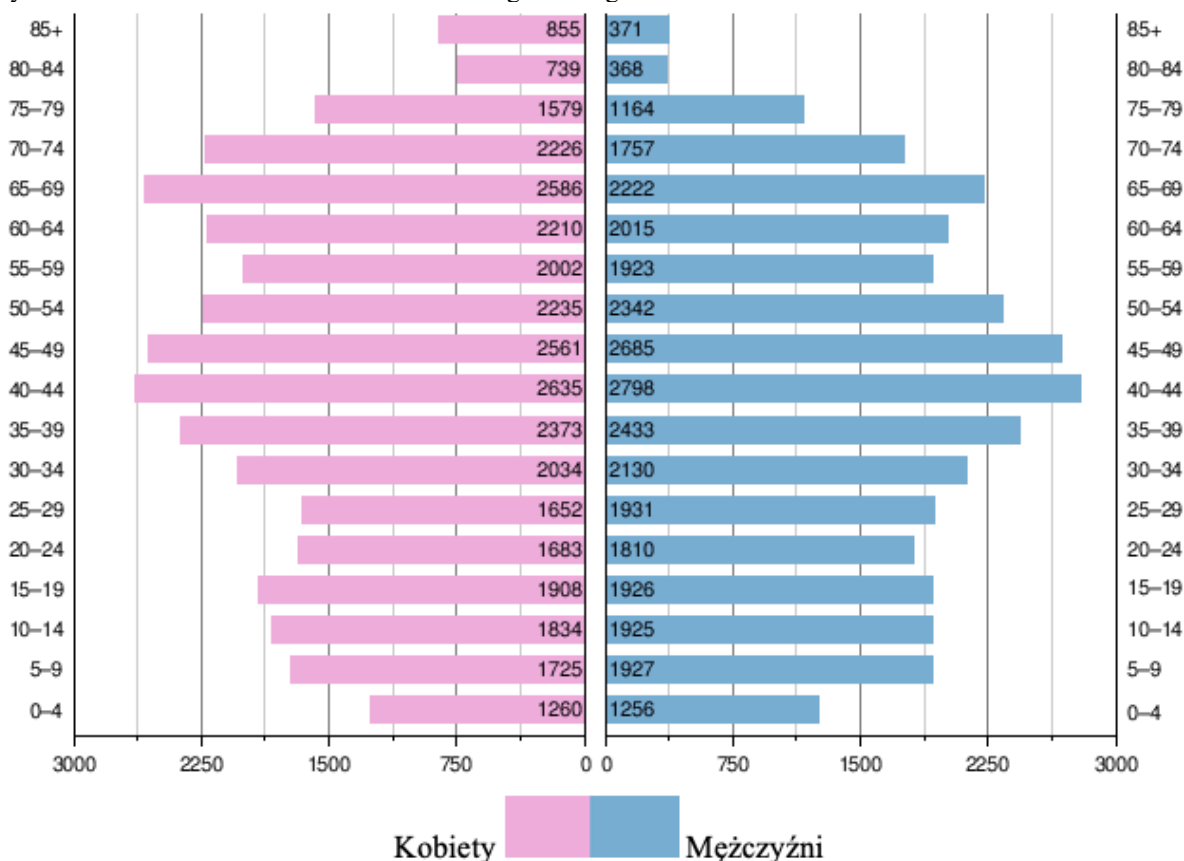
Jednocześnie Powiat Żniński, podobnie jak większość jednostek samorządu terytorialnego w Polsce, doświadcza procesu starzenia się społeczeństwa. Systematycznie zwiększa się udział osób w wieku poprodukcyjnym, natomiast maleje liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym. Zjawisko to wpływa na zmianę zapotrzebowania na usługi publiczne, w tym transport zbiorowy, który coraz częściej pełni funkcję nie tylko środka przemieszczania się, lecz także narzędzia przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu osób starszych i osób niemających dostępu do samochodu.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego szczególne znaczenie ma przestrzenny charakter zmian demograficznych. Największa koncentracja ludności występuje w rejonie Żnina oraz pozostałych miast powiatu, natomiast obszary wiejskie charakteryzują się niższą gęstością zaludnienia i większym rozproszeniem mieszkańców. Powoduje to konieczność dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb, w szczególności poprzez zapewnienie połączeń umożliwiających dojazd do głównych ośrodków usługowych i przesiadkowych.

W perspektywie długookresowej kluczowym wyzwaniem dla Powiatu Żnińskiego będzie przeciwdziałanie negatywnym skutkom zmian demograficznych poprzez zwiększanie atrakcyjności osiedleńczej regionu, rozwój infrastruktury społecznej, wspieranie przedsiębiorczości oraz poprawę dostępności komunikacyjnej. Szczególne znaczenie może mieć wykorzystanie potencjału turystycznego Pałuk, rozwój funkcji rekreacyjnych oraz wzmacnianie lokalnych centrów gospodarczych i usługowych.

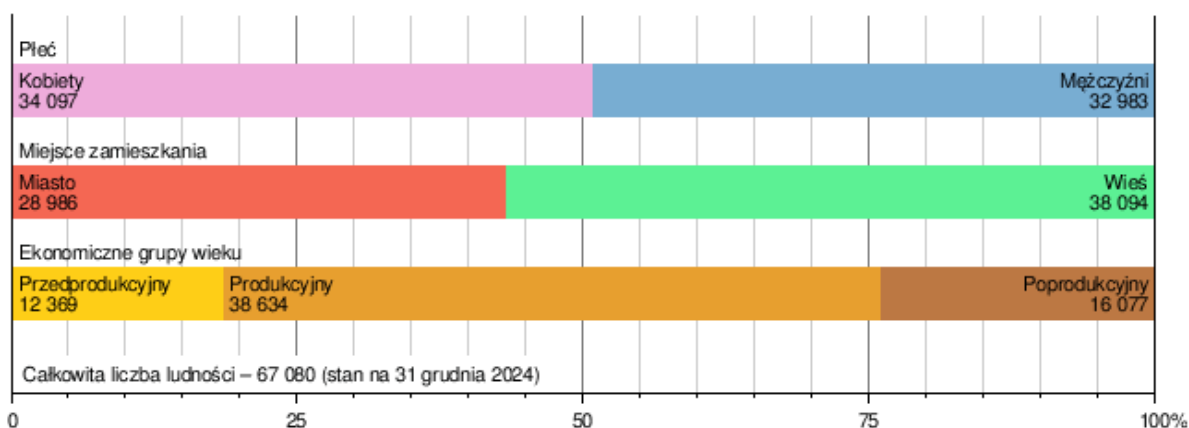
Podsumowując, Powiat Żniński znajduje się w fazie stopniowej depopulacji oraz zmian struktury wieku mieszkańców, charakterystycznych dla wielu średnich i małych powiatów o dominujących funkcjach rolniczych. Procesy te stanowią istotne wyzwanie dla polityki transportowej, ponieważ wymagają zapewnienia efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego na obszarze o rozproszonej strukturze osadniczej. Odpowiednio zaplanowana oferta przewozowa może pełnić ważną funkcję integrującą mieszkańców, ograniczając wykluczenie komunikacyjne oraz wspierając równomierny rozwój społeczno-gospodarczy całego powiatu.

Rysunek 1. Piramida ludności Powiatu Żnińskiego na 31 grudnia 2024



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Rysunek 2. Sytuacja demograficzna w Powiecie Żnińskim na 31 grudnia 2024



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Struktura ludności Powiatu Żnińskiego w 2024 roku, przedstawiona w formie piramidy wieku, wskazuje na wyraźnie zaawansowany proces starzenia się społeczeństwa oraz utrwalanie się niekorzystnych trendów demograficznych charakterystycznych dla wielu powiatów o dominującej funkcji rolniczej i średnich ośrodków miejskich w Polsce. Analiza struktury wiekowej mieszkańców potwierdza występowanie zmian wynikających zarówno z długotrwałego spadku dzietności, jak i migracji ludności, szczególnie osób młodych i aktywnych zawodowo.

Piramida wieku Powiatu Żnińskiego przyjmuje kształt zbliżony do formy regresywnej (beczkowatej), charakteryzującej się stosunkowo wąską podstawą oraz wyraźnie rozbudowaną częścią środkową. Oznacza to, że najliczniejsze grupy mieszkańców znajdują się obecnie w wieku produkcyjnym, przede wszystkim w przedziale 45–64 lata. Są to osoby należące do pokoleń wyżu demograficznego drugiej połowy XX wieku, które stanowią podstawowy zasób lokalnego rynku pracy oraz główną grupę aktywną społecznie i ekonomicznie.

W dolnej części piramidy widoczny jest stosunkowo niewielki udział dzieci i młodzieży. Młodsze roczniki są wyraźnie mniej liczne niż grupy wieku średniego, co świadczy o utrzymującym się niskim poziomie dzietności oraz niewystarczającej liczbie urodzeń zapewniającej prostą zastępowalność pokoleń. Zjawisko to jest dodatkowo wzmacniane przez odpływ migracyjny młodych mieszkańców, którzy podejmują naukę lub pracę w większych ośrodkach miejskich, przede wszystkim w Bydgoszczy, Poznaniu, Toruniu oraz innych miastach regionalnych.

Górna część piramidy wieku wskazuje na systematyczny wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Szczególnie widoczna jest przewaga kobiet w starszych grupach wiekowych, wynikająca z dłuższego przeciętnego trwania życia. Zjawisko feminizacji starości jest w Powiecie Żnińskim wyraźnie zauważalne i odpowiada tendencjom obserwowanym zarówno w województwie kujawsko-pomorskim, jak i w całej Polsce. Rosnący udział seniorów wpływa na zwiększone zapotrzebowanie na usługi zdrowotne, opiekuńcze i społeczne.

Przedstawiona struktura wieku wskazuje na postępujące zwiększanie obciążenia demograficznego. Malejąca liczba osób w wieku produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym oznacza konieczność dostosowania polityki społecznej oraz lokalnego rynku pracy do nowych uwarunkowań demograficznych. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do ograniczenia zasobów pracy, wzrostu kosztów funkcjonowania systemu opieki społecznej oraz zwiększenia presji na sektor ochrony zdrowia.

Analizowana struktura ludności wskazuje również na potrzebę prowadzenia aktywnej polityki rozwojowej, ukierunkowanej na zatrzymanie młodych mieszkańców oraz zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej powiatu. Istotne znaczenie mają działania związane z rozwojem rynku pracy, wspieraniem przedsiębiorczości, poprawą dostępności mieszkań oraz rozbudową infrastruktury społecznej i edukacyjnej. Ważnym kierunkiem może być również wykorzystanie potencjału turystycznego i rekreacyjnego regionu jako czynnika sprzyjającego przyciąganiu nowych mieszkańców i inwestorów.

Podsumowując, piramida wieku Powiatu Żnińskiego w 2024 roku odzwierciedla strukturę społeczeństwa znajdującego się w zaawansowanej fazie starzenia demograficznego. Dominacja roczników średnich i starszych przy jednoczesnym zmniejszaniu liczebności najmłodszych grup wiekowych stanowi jedno z najważniejszych wyzwań rozwojowych regionu. W perspektywie kolejnych dekad skuteczne przeciwdziałanie negatywnym skutkom tych procesów będzie wymagało kompleksowych działań społecznych, gospodarczych i przestrzennych ukierunkowanych na poprawę równowagi demograficznej oraz jakości życia mieszkańców.

2.2.1. Prognoza liczby ludności

Prognozy demograficzne dla Powiatu Żnińskiego wskazują, że w perspektywie najbliższych kilkunastu lat utrzyma się proces stopniowego zmniejszania liczby mieszkańców oraz dalszych

zmian struktury wieku ludności. Tendencje te są charakterystyczne dla wielu powiatów o dominującej funkcji rolniczej, położonych poza bezpośrednim oddziaływaniem dużych aglomeracji miejskich. Głównymi czynnikami wpływającymi na prognozowane zmiany pozostaną: niski poziom dzietności, utrzymujący się ujemny przyrost naturalny oraz migracje mieszkańców, szczególnie osób młodych i aktywnych zawodowo.

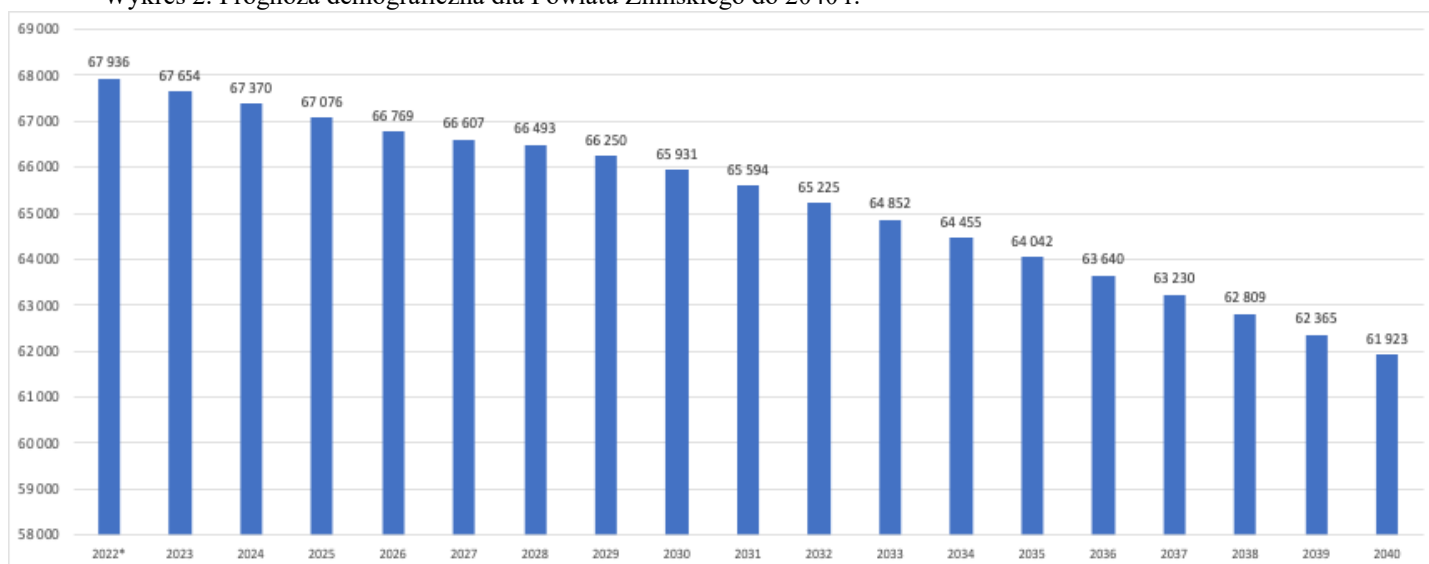
Zgodnie z prognozą demograficzną liczba mieszkańców Powiatu Żnińskiego będzie systematycznie maleć. Według przedstawionych danych liczba ludności, która w 2024 roku wynosi około 67,1 tys. mieszkańców, zmniejszy się do około 61,9 tys. osób w 2040 roku. Oznacza to spadek populacji o około 5,5 tys. mieszkańców, czyli blisko 8% w stosunku do poziomu bazowego.

Tabela 2. Prognozy demograficzne z podziałem na gminy dla Powiatu Żnińskiego do 2040

	2022*	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Żnin (M-W)																			
Ogółem	22 997	22 849	22 736	22 622	22 515	22 405	22 337	22 240	22 122	21 997	21 869	21 727	21 618	21 513	21 411	21 303	21 215	21 073	20 949
Barcin (M-W)																			
Ogółem	14 277	14 271	14 258	14 230	14 208	14 211	14 221	14 213	14 193	14 175	14 127	14 099	14 047	13 980	13 931	13 870	13 809	13 748	13 697
Gąsawa (W)																			
Ogółem	4 960	4 944	4 920	4 897	4 864	4 853	4 831	4 805	4 768	4 721	4 682	4 638	4 595	4 547	4 499	4 452	4 396	4 346	4 291
Janowiec Wielkopolski (M-W)																			
Ogółem	8 503	8 393	8 281	8 169	8 064	7 977	7 876	7 769	7 658	7 544	7 436	7 326	7 204	7 088	6 953	6 832	6 710	6 592	6 466
Łabiszyn (M-W)																			
Ogółem	10 570	10 593	10 620	10 633	10 628	10 704	10 791	10 818	10 823	10 830	10 823	10 822	10 802	10 775	10 759	10 735	10 700	10 681	10 657
Rogowo (W)																			
Ogółem	6 629	6 604	6 555	6 525	6 490	6 457	6 437	6 405	6 367	6 327	6 288	6 240	6 189	6 139	6 087	6 038	5 979	5 925	5 863
RAZEM																			
Ogółem	67 936	67 654	67 370	67 076	66 769	66 607	66 493	66 250	65 931	65 594	65 225	64 852	64 455	64 042	63 640	63 230	62 809	62 365	61 923

Źródło: GUS

Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Powiatu Żnińskiego do 2040 r.



Źródło: GUS

Analiza prognozy wskazuje, że spadek liczby ludności będzie miał charakter długotrwały i względnie stabilny. W całym analizowanym okresie nie przewiduje się gwałtownych zmian demograficznych, lecz systematyczne zmniejszanie potencjału ludnościowego powiatu.

Szczególnie widoczny będzie spadek liczby mieszkańców w miejscowościach o mniejszej liczbie ludności oraz na obszarach wiejskich charakteryzujących się rozproszoną zabudową.

Prognozowane zmiany będą miały również wymiar przestrzenny. Relatywnie korzystniejszą sytuację mogą utrzymywać największe ośrodki miejskie powiatu, przede wszystkim Żnin oraz Barcin, które dzięki koncentracji miejsc pracy, edukacji, usług publicznych i infrastruktury społecznej będą nadal pełnić funkcję centrów przyciągających mieszkańców. Jednocześnie obszary bardziej peryferyjne, o mniejszej dostępności usług i ograniczonych możliwościach zatrudnienia, mogą doświadczać szybszego odpływu ludności.

Istotnym elementem przyszłych zmian demograficznych będzie dalsze starzenie się społeczeństwa. Oprócz spadku ogólnej liczby mieszkańców należy oczekiwać wzrostu udziału osób w wieku poprodukcyjnym oraz zmniejszania się liczby osób w wieku produkcyjnym. Proces ten będzie skutkował wzrostem zapotrzebowania na usługi społeczne, zdrowotne i opiekuńcze, a także na rozwiązania transportowe dostosowane do potrzeb osób starszych.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego prognozowane zmiany demograficzne będą stanowiły istotne wyzwanie. Z jednej strony zmniejszenie liczby mieszkańców może prowadzić do ograniczenia wielkości potoków pasażerskich, szczególnie na liniach obsługujących obszary o niskiej gęstości zaludnienia. Z drugiej strony wzrost liczby osób starszych będzie zwiększał znaczenie transportu publicznego jako podstawowego narzędzia zapewniającego dostęp do usług publicznych, ochrony zdrowia, edukacji i rynku pracy.

W związku z powyższym w perspektywie do 2040 roku konieczne będzie dostosowanie systemu transportowego Powiatu Żnińskiego do zmieniających się uwarunkowań demograficznych. Oznacza to potrzebę elastycznego planowania sieci komunikacyjnej, koncentracji przewozów na głównych korytarzach transportowych oraz zapewnienia minimalnego poziomu dostępności komunikacyjnej mieszkańcom mniejszych miejscowości i obszarów wiejskich.

Szczególne znaczenia nabiorą rozwiązania zwiększające efektywność przewozów, takie jak integracja różnych środków transportu, dostosowanie wielkości taboru do rzeczywistych potrzeb przewozowych, rozwój transportu na żądanie na obszarach o mniejszym zapotrzebowaniu oraz wykorzystanie narzędzi cyfrowych wspierających planowanie podróży.

Należy jednak podkreślić, że prognozy demograficzne mają charakter scenariuszowy i mogą ulegać zmianom w zależności od sytuacji gospodarczej, poziomu inwestycji, atrakcyjności rynku pracy oraz skuteczności lokalnej polityki rozwoju. Poprawa dostępności komunikacyjnej, rozwój infrastruktury społecznej, wzmacnianie lokalnych miejsc pracy oraz wykorzystanie potencjału turystycznego Pałuk mogą ograniczać skalę negatywnych procesów migracyjnych.

Podsumowując, Powiat Żniński w perspektywie do 2040 roku będzie mierzył się z dalszym spadkiem liczby mieszkańców oraz zmianą struktury wieku ludności. Procesy te wymagają prowadzenia długofalowej polityki społeczno-gospodarczej oraz transportowej, której celem powinno być utrzymanie wysokiej dostępności usług publicznych, przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu oraz zapewnienie mieszkańcom możliwości aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym powiatu.

2.3. Gospodarka

2.3.1 Przemysł i usługi

Powiat Żniński charakteryzuje się gospodarką o profilu usługowo-przemysłowo-rolniczym, co wynika zarówno z jego położenia geograficznego, jak i tradycji gospodarczych regionu. Istotną rolę odgrywają przedsiębiorstwa sektora małych i średnich przedsiębiorstw, które stanowią podstawę lokalnej aktywności gospodarczej oraz źródło zatrudnienia dla mieszkańców.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, na terenie Powiatu Żnińskiego funkcjonuje kilka tysięcy podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON. Strukturę przedsiębiorczości cechuje wyraźna dominacja mikroprzedsiębiorstw, zatrudniających do 9 pracowników. Znaczną część podmiotów stanowią osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, co świadczy o dużym znaczeniu lokalnej przedsiębiorczości rodzinnej i indywidualnej.

W strukturze branżowej dominują podmioty związane z handlem, usługami, budownictwem, transportem oraz działalnością profesjonalną. Istotną rolę odgrywa również przemysł przetwórczy, oparty przede wszystkim na lokalnych zasobach surowcowych oraz tradycjach produkcyjnych regionu. Szczególne znaczenie mają branże spożywcza, rolno-przetwórcza, budowlana, metalowa oraz produkcja wyrobów dla sektora rolniczego.

W przeciwieństwie do bardziej zurbanizowanych powiatów województwa kujawsko-pomorskiego, w gospodarce Powiatu Żnińskiego nadal zauważalny jest stosunkowo wysoki udział rolnictwa. Korzystne warunki glebowe oraz wysoki poziom kultury rolnej sprawiają, że produkcja rolna pozostaje jednym z ważnych filarów lokalnej gospodarki. Funkcjonowanie licznych gospodarstw rolnych stwarza jednocześnie zapotrzebowanie na usługi transportowe, logistyczne, handlowe oraz przetwórcze.

Struktura zatrudnienia mieszkańców wskazuje na znaczący udział sektora usługowego oraz przemysłowego, przy jednoczesnym utrzymaniu relatywnie wysokiego znaczenia rolnictwa. Znaczna część mieszkańców znajduje zatrudnienie w handlu, usługach publicznych, edukacji, ochronie zdrowia, budownictwie oraz przemyśle spożywczym. Ważną funkcję pełnią również przedsiębiorstwa związane z transportem i logistyką, obsługujące zarówno lokalny rynek, jak i połączenia z większymi ośrodkami gospodarczymi regionu.

Sytuacja na rynku pracy pozostaje stosunkowo stabilna. Stopa bezrobocia rejestrowanego jest zbliżona do średnich wartości notowanych w województwie kujawsko-pomorskim, choć na lokalny rynek pracy wpływają procesy demograficzne, w tym starzenie się społeczeństwa oraz migracje ludności w wieku produkcyjnym do większych ośrodków miejskich, takich jak Bydgoszcz, Poznań czy Toruń.

Znaczącym zjawiskiem jest również mobilność zawodowa mieszkańców, związana z codziennymi dojazdami do pracy poza granice powiatu. Z jednej strony umożliwia ona mieszkańcom dostęp do szerszego rynku pracy, z drugiej natomiast może powodować niedobory kadrowe w wybranych sektorach lokalnej gospodarki, zwłaszcza w budownictwie, przemyśle oraz usługach specjalistycznych.

Ważnym elementem potencjału gospodarczego Powiatu Żnińskiego jest jego położenie komunikacyjne pomiędzy Bydgoszczą, Poznaniem i Gnieznem. Przebiegające przez powiat drogi wojewódzkie oraz sieć połączeń regionalnych sprzyjają rozwojowi przedsiębiorczości, handlu i usług transportowych. Dodatkowym atutem jest rozwijający się sektor turystyczny

oparty na walorach przyrodniczych i kulturowych regionu Pałuk, w tym obszarów wokół Jeziora Żnińskiego, Wenecji, Biskupina i Żnina.

W perspektywie długookresowej jednym z najważniejszych wyzwań rozwojowych Powiatu Żnińskiego pozostaje utrzymanie konkurencyjności lokalnej gospodarki w warunkach niekorzystnych zmian demograficznych oraz rosnącej konkurencji ze strony większych ośrodków miejskich. Wymaga to dalszego wspierania przedsiębiorczości, rozwoju nowoczesnych usług, wzmacniania sektora przetwórstwa rolno-spożywczego, poprawy dostępności transportowej oraz dostosowania systemu kształcenia zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy.

2.3.2 Rolnictwo

Rolnictwo stanowi jeden z najważniejszych sektorów gospodarki Powiatu Żnińskiego i odgrywa znacznie większą rolę niż w wielu innych powiatach województwa kujawsko-pomorskiego. Wynika to zarówno z dużego udziału terenów wiejskich w strukturze przestrzennej powiatu, jak i z bardzo korzystnych warunków przyrodniczych dla produkcji rolnej. Użytki rolne zajmują około 70–75% powierzchni powiatu, co odpowiada obszarowi przekraczającemu 70 tys. ha. Dominującą kategorię stanowią grunty orne, będące podstawą intensywnej produkcji roślinnej, natomiast uzupełnieniem struktury są łąki i pastwiska wykorzystywane w produkcji zwierzęcej oraz niewielkie powierzchnie sadów i upraw specjalistycznych.

Według wyników Powszechnego Spisu Rolnego 2020 na terenie Powiatu Żnińskiego funkcjonowało około 3,5–4,0 tys. gospodarstw rolnych. Struktura agrarna charakteryzuje się większą koncentracją gruntów niż przeciętnie w Polsce. Oprócz licznej grupy gospodarstw małych i średnich istotną rolę odgrywają gospodarstwa towarowe o powierzchni przekraczającej 15 ha, które stanowią podstawę regionalnej produkcji rolnej. W rezultacie rolnictwo powiatu ma wyraźnie rynkowy charakter i jest silnie ukierunkowane na produkcję towarową.

Przeciętna powierzchnia gospodarstwa rolnego wynosi około 18–20 ha użytków rolnych, co plasuje Powiat Żniński powyżej średniej krajowej i potwierdza stosunkowo korzystną strukturę agrarną. Umożliwia to prowadzenie nowoczesnej, zmechanizowanej produkcji rolnej oraz wdrażanie rozwiązań zwiększających efektywność gospodarowania.

Jednym z największych atutów rolnictwa Powiatu Żnińskiego są wysokiej jakości gleby. Znaczną część powierzchni zajmują gleby klas IIIa, IIIb i IVa, a lokalnie występują również gleby bardzo dobre zaliczane do klas II i III. Udział gleb słabych jest relatywnie niewielki. Takie warunki sprzyjają uzyskiwaniu wysokich plonów oraz rozwojowi intensywnej produkcji roślinnej, szczególnie zbóż, rzepaku i buraków cukrowych.

Produkcja roślinna stanowi podstawowy kierunek działalności rolniczej w powiecie. Dominują uprawy zbóż, przede wszystkim pszenicy, jęczmienia, pszenżyta i kukurydzy. Duże znaczenie gospodarcze mają również rośliny przemysłowe, zwłaszcza rzepak oraz buraki cukrowe, których uprawa jest tradycyjnie związana z rolnictwem regionu Pałuk. W ostatnich latach obserwowany jest również wzrost powierzchni upraw kukurydzy przeznaczanej zarówno na ziarno, jak i na cele paszowe.

Produkcja zwierzęca pozostaje ważnym elementem gospodarki rolnej Powiatu Żnińskiego. Szczególne znaczenie ma chów trzody chlewnej, który od wielu lat stanowi jedną ze specjalizacji regionu. Istotny udział posiada także produkcja bydła mlecznego i mięsnego. W

w niektórych gminach rozwinięta jest również produkcja drobiarska, prowadzona zarówno w gospodarstwach rodzinnych, jak i w wyspecjalizowanych fermach towarowych.

Rolnictwo Powiatu Żnińskiego cechuje stosunkowo wysoki poziom towarowości produkcji. Znaczna część gospodarstw prowadzi działalność ukierunkowaną na rynek krajowy i zagraniczny, współpracując z zakładami przetwórstwa rolno-spożywczego funkcjonującymi na terenie województwa kujawsko-pomorskiego i sąsiednich regionów. W efekcie sektor rolny pozostaje ważnym źródłem dochodów mieszkańców obszarów wiejskich oraz istotnym elementem lokalnej bazy ekonomicznej.

W ostatnich latach obserwowany jest proces dalszej koncentracji gruntów oraz profesjonalizacji produkcji rolnej. Coraz większe znaczenie zyskują gospodarstwa inwestujące w nowoczesny park maszynowy, technologie cyfrowe, systemy zarządzania produkcją oraz rozwiązania z zakresu rolnictwa precyzyjnego. Jednocześnie część mniejszych gospodarstw ogranicza skalę produkcji lub łączy działalność rolniczą z pozarolniczymi źródłami dochodów.

Istotnym kierunkiem rozwoju obszarów wiejskich staje się również dywersyfikacja działalności gospodarczej. Obejmuje ona rozwój usług dla rolnictwa, przetwórstwa lokalnego, odnawialnych źródeł energii, a także turystyki wiejskiej i agroturystyki, wykorzystującej walory przyrodnicze i kulturowe regionu Pałuk.

W perspektywie długoterminowej głównymi wyzwaniami dla rolnictwa Powiatu Żnińskiego pozostają dostosowanie produkcji do skutków zmian klimatycznych, racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi, dalsza modernizacja gospodarstw oraz utrzymanie konkurencyjności ekonomicznej w warunkach zmieniającej się polityki rolnej Unii Europejskiej. Kluczowe znaczenie będzie miał również rozwój lokalnego przetwórstwa rolno-spożywczego oraz wzmacnianie powiązań pomiędzy producentami rolnymi a regionalnymi rynkami zbytu, co pozwoli zwiększać wartość dodaną wytwarzanej produkcji i stabilizować dochody gospodarstw rolnych.

2.4. Sfera społeczna

Powiat Żniński, położony w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, charakteryzuje się przewagą funkcji rolniczych oraz znaczącym udziałem obszarów wiejskich w strukturze osadniczej. Funkcję głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego pełni miasto Żnin, które wraz z Barcinem stanowi najważniejsze centrum aktywności społeczno-gospodarczej powiatu. Jednocześnie znaczna część mieszkańców zamieszkuje tereny wiejskie, których rozwój społeczny i gospodarczy pozostaje silnie uzależniony od dostępności transportowej oraz powiązań funkcjonalnych z większymi ośrodkami miejskimi regionu, przede wszystkim Bydgoszczą, Inowrocławiem i Gnieznem.

Sfera społeczna Powiatu Żnińskiego kształtowana jest przez procesy demograficzne, migracyjne, gospodarcze i przestrzenne, które wpływają na jakość życia mieszkańców, dostępność usług publicznych oraz potrzeby transportowe. Szczególne znaczenie mają postępujące starzenie się społeczeństwa, zmiany na rynku pracy, migracje osób młodych do większych ośrodków miejskich, rozwój kompetencji cyfrowych oraz zapewnienie równomiernego dostępu do usług społecznych na obszarach miejskich i wiejskich.

Najważniejszym procesem społecznym zachodzącym w Powiecie Żnińskim są zmiany demograficzne związane ze starzeniem się ludności. Podobnie jak w większości powiatów województwa kujawsko-pomorskiego obserwowany jest wzrost udziału mieszkańców w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Procesowi temu towarzyszy utrzymujący się niski poziom przyrostu naturalnego oraz migracje młodych mieszkańców do większych miast oferujących szersze możliwości edukacyjne i zawodowe. W efekcie rośnie zapotrzebowanie na usługi zdrowotne, opiekuńcze i rehabilitacyjne, a także na rozwiązania transportowe dostosowane do potrzeb osób starszych i mieszkańców o ograniczonej mobilności.

Istotnym wyzwaniem pozostaje również depopulacja części obszarów wiejskich oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym. Proces ten wpływa na lokalny rynek pracy, ogranicza potencjał rozwojowy niektórych miejscowości i zwiększa znaczenie efektywnej organizacji transportu publicznego umożliwiającego dostęp do usług publicznych, edukacji i zatrudnienia.

Rynek pracy Powiatu Żnińskiego ma charakter usługowo-przemysłowo-rolniczy. Istotną rolę odgrywa sektor rolno-spożywczy, przemysł materiałów budowlanych, handel, usługi oraz transport. Ważnymi pracodawcami pozostają również jednostki administracji publicznej, placówki edukacyjne i podmioty ochrony zdrowia. Pomimo relatywnie stabilnej sytuacji na rynku pracy obserwowane są problemy charakterystyczne dla średnich powiatów w Polsce, w tym odpływ wykwalifikowanych pracowników do większych ośrodków miejskich, niedobór specjalistów w niektórych branżach oraz niedopasowanie kwalifikacji części mieszkańców do potrzeb nowoczesnej gospodarki.

Znacząca grupa mieszkańców podejmuje pracę poza granicami powiatu, szczególnie w Bydgoszczy, Inowrocławiu i Poznaniu. Codzienne dojazdy do pracy i szkół ponadpodstawowych generują istotne potrzeby przewozowe, zwiększając znaczenie regionalnych połączeń autobusowych i drogowych. Jednocześnie ograniczona dostępność transportowa niektórych miejscowości wiejskich może prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego części mieszkańców, zwłaszcza osób starszych, młodzieży oraz gospodarstw domowych nieposiadających samochodu.

Coraz większego znaczenia nabiera również problem wykluczenia cyfrowego. Chociaż dostęp do szerokopasmowego Internetu systematycznie się poprawia, nadal występują różnice pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi. Szczególnie narażone na wykluczenie cyfrowe są osoby starsze, mieszkańcy małych miejscowości oraz osoby o niższych kwalifikacjach. Ograniczone kompetencje cyfrowe utrudniają korzystanie z usług administracyjnych, edukacyjnych, zdrowotnych oraz rynku pracy, a także z nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej i elektronicznych form zakupu biletów.

W zakresie usług publicznych Powiat Żniński dysponuje podstawową infrastrukturą edukacyjną, zdrowotną i społeczną, skoncentrowaną głównie w Żninie i Barcinie. Jednocześnie mieszkańcy mniejszych miejscowości często zmuszeni są do korzystania z usług wyższego rzędu dostępnych w Bydgoszczy, Inowrocławiu lub innych większych miastach regionu. Dotyczy to przede wszystkim specjalistycznej opieki zdrowotnej, szkolnictwa wyższego oraz części usług administracyjnych i społecznych. Wraz ze starzeniem się społeczeństwa rośnie zapotrzebowanie na opiekę środowiskową, usługi rehabilitacyjne, dzienne domy pobytu oraz transport umożliwiający osobom starszym dostęp do placówek medycznych i instytucji publicznych.

Istotnym elementem rozwoju społecznego pozostaje edukacja i jej dostosowanie do potrzeb lokalnego rynku pracy. Powiat Żniński posiada rozwiniętą sieć szkół podstawowych i ponadpodstawowych, jednak wyzwaniem pozostaje rozwój szkolnictwa zawodowego oraz technicznego odpowiadającego potrzebom lokalnych przedsiębiorstw, sektora rolno-spożywczego, przemysłu oraz usług logistycznych. Duże znaczenie mają również codzienne dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych, które stanowią jeden z głównych generatorów ruchu pasażerskiego w powiecie.

Kapitał społeczny Powiatu Żnińskiego opiera się na aktywności lokalnych społeczności, organizacji pozarządowych, jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych, kół gospodyń wiejskich oraz licznych inicjatyw kulturalnych związanych z dziedzictwem historycznym i kulturowym regionu Pałuk. Wysoki poziom identyfikacji mieszkańców z miejscem zamieszkania sprzyja rozwojowi lokalnych inicjatyw społecznych, jednak podobnie jak w wielu obszarach peryferyjnych obserwuje się osłabianie aktywności części młodszych grup mieszkańców wskutek migracji do większych ośrodków miejskich.

W perspektywie długookresowej najważniejsze wyzwania społeczne Powiatu Żnińskiego obejmują przeciwdziałanie negatywnym skutkom starzenia się społeczeństwa, ograniczanie odpływu młodych mieszkańców, poprawę dostępności usług publicznych, rozwój kompetencji cyfrowych oraz przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu i społecznemu mieszkańców terenów wiejskich. Kluczowe znaczenie będzie miało prowadzenie zintegrowanej polityki społecznej, edukacyjnej i transportowej, wspierającej spójność terytorialną oraz zapewniającej mieszkańcom równy dostęp do rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia i usług społecznych.

Do najważniejszych kierunków działań rozwojowych należy zaliczyć rozwój dostępnego transportu publicznego, poprawę dostępności usług zdrowotnych i opiekuńczych, wspieranie przedsiębiorczości lokalnej i aktywizacji zawodowej mieszkańców, rozwój kompetencji cyfrowych, wzmacnianie szkolnictwa zawodowego, rozwój usług dla seniorów oraz wspieranie organizacji społecznych i inicjatyw lokalnych. Realizacja tych działań będzie miała kluczowe znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców oraz budowy trwałych podstaw rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Żnińskiego.

2.4.1 Opieka społeczna

Sfera opieki społecznej w Powiecie Żnińskim pozostaje ściśle powiązana z procesami demograficznymi, sytuacją ekonomiczną mieszkańców oraz dostępnością usług publicznych i transportu zbiorowego. Powiat, którego struktura osadnicza opiera się w dużej mierze na obszarach wiejskich i małych miejscowościach, mierzy się z wyzwaniami charakterystycznymi dla jednostek o dominujących funkcjach rolniczych i usługowych. Do najważniejszych z nich należą postępujące starzenie się społeczeństwa, wzrastająca liczba osób wymagających wsparcia długoterminowego, nierównomierny dostęp do usług społecznych oraz ryzyko wykluczenia społecznego i komunikacyjnego części mieszkańców.

Istotna grupa mieszkańców pozostaje narażona na wykluczenie społeczne wynikające zarówno z ograniczeń ekonomicznych, jak i utrudnionego dostępu do rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz usług administracyjnych. Szczególnie widoczne jest to na terenach wiejskich, gdzie odległość od głównych ośrodków usługowych oraz ograniczona oferta transportu publicznego mogą utrudniać codzienne funkcjonowanie mieszkańców.

Jednym z najważniejszych problemów społecznych pozostaje wykluczenie komunikacyjne. W części miejscowości występują ograniczenia w zakresie liczby połączeń autobusowych, częstotliwości kursowania oraz dostępności transportu publicznego poza głównymi ciągami komunikacyjnymi. Zjawisko to wpływa bezpośrednio na możliwość korzystania z rynku pracy, placówek ochrony zdrowia, instytucji edukacyjnych, ośrodków kultury oraz usług społecznych. W rezultacie mieszkańcy niektórych obszarów są bardziej uzależnieni od transportu indywidualnego, co może prowadzić do pogłębiania nierówności społecznych i przestrzennych. Szczególną uwagę należy zwrócić na grupy mieszkańców wymagające zwiększonego wsparcia społecznego. Należą do nich przede wszystkim osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami, osoby samotne, rodziny zagrożone ubóstwem, dzieci i młodzież z obszarów wiejskich, osoby długotrwale bezrobotne oraz mieszkańcy o niskich kompetencjach cyfrowych. W przypadku Powiatu Żnińskiego znaczącym wyzwaniem jest rosnąca liczba seniorów zamieszkujących tereny wiejskie, gdzie ograniczona dostępność usług publicznych i transportowych może prowadzić do osamotnienia oraz utrudnionego dostępu do opieki zdrowotnej i społecznej.

Zmiany demograficzne powodują wzrost liczby jednoosobowych gospodarstw domowych prowadzonych przez osoby starsze, co generuje rosnące zapotrzebowanie na usługi opiekuńcze świadczone w miejscu zamieszkania, pomoc sąsiedzką, wsparcie środowiskowe oraz rozwiązania umożliwiające jak najdłuższe zachowanie samodzielności. Coraz większego znaczenia nabiera również rozwój usług wspierających aktywność społeczną seniorów, przeciwdziałających izolacji i poprawiających jakość życia osób starszych.

W przypadku osób z niepełnosprawnościami istotnym problemem pozostają bariery transportowe, architektoniczne i organizacyjne utrudniające pełne uczestnictwo w życiu społecznym oraz aktywizację zawodową. Pomimo systematycznie realizowanych działań na rzecz poprawy dostępności przestrzeni publicznej i usług społecznych, część mieszkańców nadal doświadcza ograniczeń w dostępie do edukacji, zatrudnienia oraz usług zdrowotnych.

System pomocy społecznej w Powiecie Żnińskim opiera się na współpracy samorządu powiatowego, samorządów gminnych, organizacji pozarządowych, instytucji kościelnych oraz podmiotów działających w obszarze wsparcia społecznego. Kluczową rolę pełni Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Żninie, które koordynuje działania w zakresie pomocy rodzinom, osobom z niepełnosprawnościami, pieczy zastępczej oraz rehabilitacji społecznej i zawodowej. Ważnym elementem systemu wsparcia są domy pomocy społecznej, środowiskowe domy samopomocy, placówki wsparcia dziennego oraz jednostki świadczące usługi opiekuńcze. Ich działalność koncentruje się na zapewnieniu opieki osobom niesamodzielnym, wsparciu osób z niepełnosprawnościami oraz pomocy rodzinom znajdującym się w trudnej sytuacji życiowej. Wraz ze wzrostem liczby osób starszych obserwowane jest stopniowe zwiększanie zapotrzebowania na miejsca w placówkach opieki całodobowej oraz rozwój usług opiekuńczych realizowanych w środowisku lokalnym.

Zgodnie z krajowymi i europejskimi kierunkami polityki społecznej coraz większe znaczenie przypisuje się procesowi deinstytucjonalizacji usług społecznych. Oznacza to odchodzenie od modelu opieki opartego wyłącznie na placówkach całodobowych na rzecz wsparcia realizowanego w miejscu zamieszkania i lokalnej społeczności. Rozwiązanie to pozwala nie tylko ograniczać koszty funkcjonowania systemu pomocy społecznej, ale również lepiej odpowiada na potrzeby mieszkańców związane z zachowaniem niezależności i aktywności społecznej.

Coraz większą rolę odgrywają usługi środowiskowe obejmujące pracę socjalną, usługi opiekuńcze, specjalistyczne usługi opiekuńcze, wsparcie asystentów rodzin, pomoc psychologiczną, działania aktywizacyjne oraz programy przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu. Istotnym elementem systemu pozostaje również pomoc żywnościowa, wsparcie finansowe oraz działania ukierunkowane na integrację społeczną osób zagrożonych marginalizacją.

W perspektywie długookresowej najważniejszymi wyzwaniem dla systemu opieki społecznej w Powiecie Żnińskim będą dalsze dostosowanie usług do potrzeb starzejącego się społeczeństwa, rozwój wsparcia środowiskowego, poprawa dostępności transportowej osób wymagających pomocy, zwiększenie dostępności usług dla osób z niepełnosprawnościami oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu i komunikacyjnemu mieszkańców obszarów wiejskich. Szczególnego znaczenia nabiera integracja polityki społecznej z polityką transportową, zdrowotną i edukacyjną, co pozwoli na skuteczniejsze wyrównywanie szans rozwojowych mieszkańców całego powiatu oraz poprawę jakości życia lokalnej społeczności.

2.4.2 Ochrona zdrowia

System ochrony zdrowia w Powiecie Żnińskim posiada strukturę charakterystyczną dla średnich powiatów o dominującym udziale obszarów wiejskich, w których podstawową rolę odgrywają świadczenia podstawowej opieki zdrowotnej, ambulatoryjna opieka specjalistyczna oraz szpital powiatowy. Jednocześnie znaczna część świadczeń wyspecjalizowanych jest poza granicami powiatu, przede wszystkim w Bydgoszczy, Inowrocławiu oraz Poznaniu.

Funkcjonowanie systemu ochrony zdrowia pozostaje ściśle powiązane z procesami demograficznymi, rozmieszczeniem ludności oraz dostępnością transportową poszczególnych miejscowości. W warunkach postępującego starzenia się społeczeństwa oraz wzrostu liczby osób cierpiących na choroby przewlekłe coraz większego znaczenia nabiera zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej placówek medycznych, zwłaszcza dla mieszkańców terenów wiejskich oraz osób o ograniczonej mobilności.

W aspekcie planowania publicznego transportu zbiorowego ochrona zdrowia stanowi jeden z najważniejszych generatorów codziennych podróży mieszkańców. Obejmuje ona zarówno regularne dojazdy do placówek podstawowej opieki zdrowotnej, poradni specjalistycznych i zakładów rehabilitacyjnych, jak również przejazdy związane z leczeniem szpitalnym, diagnostyką oraz opieką długoterminową.

Podstawową jednostką lecznictwa stacjonarnego na terenie powiatu jest Pałuckie Centrum Zdrowia Sp. z o.o. które jest podmiotem leczniczym prowadzącym działalność szpitalną (Szpital Powiatowy w Żninie), który pełni funkcję głównego ośrodka zabezpieczenia zdrowotnego mieszkańców Powiatu Żnińskiego oraz części sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego. Placówka zapewnia realizację podstawowych świadczeń szpitalnych w zakresie najważniejszych specjalności medycznych, zabezpieczając potrzeby zdrowotne mieszkańców w ramach pierwszego poziomu systemu opieki szpitalnej.

Jednocześnie część mieszkańców korzysta z leczenia specjalistycznego poza powiatem, przede wszystkim w:

- ✓ Bydgoszczy,
- ✓ Inowrocławiu,
- ✓ Poznaniu.

Dotyczy to zwłaszcza kardiologii interwencyjnej, onkologii, neurochirurgii, chirurgii naczyniowej, transplantologii oraz wysoko specjalistycznej diagnostyki obrazowej i laboratoryjnej. Oznacza to funkcjonowanie sieciowego modelu ochrony zdrowia, w którym szpital powiatowy zapewnia podstawowe bezpieczeństwo zdrowotne mieszkańców, natomiast świadczenia wysokospecjalistyczne realizowane są przez regionalne centra medyczne.

Z punktu widzenia organizacji transportu publicznego szczególnego znaczenia nabierają regularne przepływy pacjentów do Bydgoszczy, Inowrocławia oraz Poznania. Generują one potrzebę zapewnienia sprawnych połączeń autobusowych i kolejowych umożliwiających dogodny dojazd do placówek medycznych, zwłaszcza osobom starszym, przewlekle chorym oraz korzystającym z leczenia ambulatoryjnego.

Podstawowa opieka zdrowotna oraz ambulatoryjna opieka specjalistyczna stanowią podstawę funkcjonowania systemu ochrony zdrowia w powiecie. Sieć placówek medycznych obejmuje zarówno publiczne, jak i niepubliczne podmioty lecznicze zlokalizowane przede wszystkim w Żninie, Barcinie, Łabiszynie oraz Janowcu Wielkopolskim.

System ochrony zdrowia charakteryzuje się:

- ✓ dominującą rolą podstawowej opieki zdrowotnej jako pierwszego poziomu kontaktu pacjenta z systemem,
- ✓ stopniowym wzrostem udziału prywatnych świadczeniodawców w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej,
- ✓ rosnącą liczbą świadczeń związanych z leczeniem chorób przewlekłych,
- ✓ zwiększającym się zapotrzebowaniem na diagnostykę, rehabilitację oraz opiekę długoterminową.

Największa koncentracja usług medycznych występuje w Żninie, natomiast mieszkańcy wielu miejscowości wiejskich zmuszeni są do regularnych dojazdów do miasta powiatowego w celu uzyskania dostępu do lekarzy specjalistów, badań diagnostycznych oraz rehabilitacji.

W związku z tym jednym z podstawowych wyzwań pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej placówek ochrony zdrowia, w tym właściwej synchronizacji rozkładów jazdy publicznego transportu zbiorowego z godzinami funkcjonowania poradni specjalistycznych oraz szpitala.

Podobnie jak większość powiatów w Polsce, Powiat Żniński doświadcza problemów wynikających z ograniczonej dostępności kadry medycznej. Dotyczy to przede wszystkim lekarzy specjalistów, pielęgniarek oraz personelu medycznego zatrudnionego w opiece długoterminowej.

Istotnym problemem pozostaje również nierównomierne rozmieszczenie świadczeń zdrowotnych, które przy ograniczonej dostępności transportowej części obszarów wiejskich może prowadzić do pogłębiania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego oraz utrudnionego dostępu mieszkańców do usług medycznych.

Postępujące procesy starzenia się ludności powodują systematyczny wzrost zapotrzebowania na świadczenia geriatryczne, rehabilitacyjne oraz opiekę długoterminową. Na terenie powiatu funkcjonują między innymi:

- ✓ zakłady opiekuńczo-lecznicze,
- ✓ hospicja,
- ✓ pielęgniarska opieka długoterminowa,
- ✓ środowiskowe usługi opiekuńcze,

- ✓ świadczenia rehabilitacyjne.

Pomimo sukcesywnego rozwoju tych usług ich dostępność będzie wymagała dalszego zwiększania w związku z prognozowanymi zmianami demograficznymi.

W kolejnych latach przewiduje się wzrost zapotrzebowania na:

- ✓ rehabilitację,
- ✓ opiekę paliatywną,
- ✓ opiekę domową,
- ✓ transport medyczny i specjalistyczny,
- ✓ usługi teleopieki oraz telemedycyny.

Z punktu widzenia planowania transportowego szczególnie istotne będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności usług medycznych dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców terenów słabiej skomunikowanych poprzez rozwój transportu publicznego i usług transportu specjalistycznego.

Istotnym elementem systemu ochrony zdrowia pozostaje również ratownictwo medyczne, którego skuteczność uzależniona jest od jakości infrastruktury drogowej oraz sprawności układu komunikacyjnego.

Na terenie Powiatu Żnińskiego funkcjonują zespoły ratownictwa medycznego zabezpieczające zarówno miasto Żnin, jak i pozostałe gminy powiatu. O efektywności działania systemu decydują przede wszystkim:

- ✓ stan infrastruktury drogowej,
- ✓ przepustowość sieci transportowej,
- ✓ czas dojazdu do pacjenta,
- ✓ możliwość sprawnego transportu do szpitali o wyższym poziomie referencyjności.

Na obszarach peryferyjnych wyzwaniem pozostaje utrzymanie odpowiednio krótkiego czasu dotarcia zespołów ratowniczych, szczególnie w okresach wzmożonego ruchu drogowego oraz niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Ważnym elementem polityki społecznej powiatu jest również rozwój infrastruktury wspierającej opiekę nad najmłodszymi dziećmi. Funkcjonujące na terenie powiatu żłobki publiczne i niepubliczne, kluby dziecięce oraz dzienni opiekunowie zwiększają możliwości godzenia życia zawodowego z rodzinnym, przyczyniając się do wzrostu aktywności zawodowej mieszkańców oraz poprawy jakości życia rodzin.

Istotnym czynnikiem pozostaje także odpowiednia dostępność transportowa placówek opieki nad dziećmi, umożliwiająca sprawne codzienne przemieszczanie się mieszkańców pomiędzy miejscem zamieszkania, pracy oraz usługami publicznymi.

W perspektywie średnio- i długookresowej rozwój systemu ochrony zdrowia w Powiecie Żnińskim będzie wymagał dalszej integracji polityki zdrowotnej, społecznej i transportowej. Rosnące potrzeby wynikające ze zmian demograficznych, starzenia się społeczeństwa oraz zwiększającej się liczby chorób przewlekłych powodują konieczność tworzenia systemu zapewniającego mieszkańcom równy dostęp do świadczeń zdrowotnych niezależnie od miejsca zamieszkania.

Kluczowym elementem tego procesu pozostanie rozwój dostępnego i zintegrowanego transportu publicznego, umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców do placówek ochrony zdrowia zarówno na terenie Powiatu Żnińskiego, jak i do regionalnych ośrodków medycznych realizujących świadczenia wysokospecjalistyczne.

2.4.3 Edukacja

System edukacji w Powiecie Żnińskim stanowi jeden z podstawowych elementów infrastruktury społecznej i odgrywa istotną rolę w kształtowaniu codziennych potrzeb transportowych mieszkańców, w szczególności dzieci i młodzieży. Rozmieszczenie placówek oświatowych, ich struktura organizacyjna oraz oferta edukacyjna mają bezpośredni wpływ na wielkość potoków pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym, zwłaszcza w relacjach pomiędzy gminami a Żninem jako głównym ośrodkiem administracyjnym i edukacyjnym powiatu.

System oświaty charakteryzuje się dobrze rozwiniętą siecią szkół podstawowych oraz szkolnictwa ponadpodstawowego, zapewniając mieszkańcom dostęp do edukacji na wszystkich podstawowych poziomach kształcenia. Jednocześnie funkcjonowanie systemu edukacyjnego w coraz większym stopniu determinowane jest przez procesy demograficzne, w szczególności spadek liczby dzieci i młodzieży, zmiany struktury osadniczej oraz rosnące znaczenie kształcenia zawodowego odpowiadającego potrzebom lokalnego rynku pracy.

Na poziomie edukacji podstawowej sieć szkół obejmuje placówki funkcjonujące we wszystkich gminach Powiatu Żnińskiego. Dzięki ich równomiernemu rozmieszczeniu większość uczniów ma zapewniony dostęp do edukacji w stosunkowo niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania. Jednocześnie na terenach wiejskich znacząca część uczniów korzysta z dowozów organizowanych przez gminy lub z regularnych połączeń autobusowych.

Postępujące procesy depopulacyjne oraz zmniejszająca się liczba dzieci w wieku szkolnym powodują stopniowy spadek liczby uczniów, co w dłuższej perspektywie może prowadzić do konieczności racjonalizacji sieci placówek oświatowych, łączenia oddziałów oraz zwiększania efektywności organizacyjnej szkół, szczególnie na obszarach o rozproszonej zabudowie.

Funkcjonowanie szkolnictwa podstawowego pozostaje ściśle powiązane z dostępnością transportu publicznego. Szczególnego znaczenia nabierają połączenia umożliwiające dojazd uczniów na rozpoczęcie zajęć oraz ich powrót po zakończeniu lekcji. W wielu miejscowościach transport szkolny pełni jednocześnie funkcję podstawowego środka mobilności społecznej mieszkańców, zapewniając dostęp nie tylko do edukacji, ale również do usług publicznych i administracyjnych.

Szkolnictwo ponadpodstawowe posiada charakter ponadgminny i koncentruje się przede wszystkim w Żninie jako głównym centrum edukacyjnym powiatu. Funkcjonują tu licea ogólnokształcące, technika, szkoły branżowe I stopnia oraz placówki kształcenia specjalnego. Dodatkowo część młodzieży z południowych i zachodnich obszarów powiatu korzysta z oferty edukacyjnej szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych w Bydgoszczy, Inowrocławiu, Nakle nad Notecią czy Mogilnie.

Obserwowane w ostatnich latach zmiany preferencji edukacyjnych wskazują na systematyczny wzrost zainteresowania szkolnictwem technicznym i branżowym. Rosnące zapotrzebowanie rynku pracy na specjalistów w zawodach technicznych, logistycznych, mechanicznych, budowlanych, informatycznych oraz usługowych powoduje zwiększenie znaczenia kształcenia zawodowego. Jednocześnie licea ogólnokształcące nadal pozostają ważnym elementem systemu edukacji, przygotowując młodzież do kontynuowania nauki na uczelniach wyższych.

Powiat Żniński jako organ prowadzący odpowiada za funkcjonowanie szkół ponadpodstawowych, placówek specjalnych oraz jednostek wspierających proces edukacji. Istotnym zadaniem samorządu jest dostosowywanie oferty edukacyjnej do potrzeb lokalnej gospodarki oraz zmieniających się oczekiwań rynku pracy poprzez rozwój nowoczesnych kierunków kształcenia zawodowego oraz współpracę z przedsiębiorcami.

Znaczenie szkolnictwa ponadpodstawowego dla organizacji transportu publicznego jest szczególnie duże. Uczniowie codziennie dojeżdżają do szkół z terenu wszystkich gmin Powiatu Żnińskiego, a także z powiatów sąsiednich. Generuje to znaczne potoki pasażerskie w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Największe znaczenie posiadają połączenia autobusowe prowadzące do Żnina umożliwiające dojazd do większych ośrodków edukacyjnych regionu.

Potrzeby transportowe uczniów należą do najważniejszych czynników determinujących przebieg linii komunikacyjnych oraz częstotliwość kursowania autobusów publicznego transportu zbiorowego. Właściwe dostosowanie rozkładów jazdy do godzin rozpoczynania i kończenia zajęć szkolnych ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia dostępności edukacji mieszkańcom całego powiatu.

Istotnym elementem systemu edukacji pozostaje szkolnictwo specjalne oraz edukacja włączająca. Na terenie powiatu funkcjonują placówki zapewniające kształcenie dzieci i młodzieży ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi, w tym uczniów z niepełnosprawnościami oraz zaburzeniami rozwojowymi. Coraz większego znaczenia nabiera organizacja specjalistycznego transportu umożliwiającego bezpieczne dowozy uczniów wymagających indywidualnego wsparcia.

System wsparcia edukacyjnego obejmuje również działalność poradni psychologiczno-pedagogicznej, doradztwa zawodowego oraz innych instytucji wspomagających rozwój dzieci i młodzieży. Rosnąca liczba problemów emocjonalnych i psychologicznych wśród uczniów powoduje zwiększenie zapotrzebowania na specjalistyczną pomoc oraz rozwój usług wspierających funkcjonowanie systemu edukacji.

Coraz większego znaczenia nabiera również współpraca szkół z przedsiębiorstwami i instytucjami rynku pracy. Organizacja praktyk zawodowych, staży oraz zajęć praktycznych powoduje konieczność realizacji dodatkowych podróży do zakładów przemysłowych, przedsiębiorstw logistycznych, gospodarstw rolnych oraz firm usługowych funkcjonujących zarówno na terenie powiatu, jak i poza jego granicami. W przyszłości może to wymagać większej elastyczności organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz lepszego dostosowania rozkładów jazdy do niestandardowych godzin odbywania praktyk zawodowych.

Do najważniejszych wyzwań stojących przed systemem edukacji w Powiecie Żnińskim należą przede wszystkim postępujące procesy depopulacyjne skutkujące spadkiem liczby uczniów, konieczność utrzymania odpowiedniej jakości kształcenia przy ograniczonych możliwościach finansowych, niedobory kadry pedagogicznej w wybranych specjalnościach, rosnące potrzeby w zakresie wsparcia psychologicznego dzieci i młodzieży oraz dalsza modernizacja infrastruktury dydaktycznej i cyfrowej. Istotnym problemem pozostaje również zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej mieszkańcom miejscowości o słabszym komunikowaniu.

W perspektywie kolejnych lat rozwój systemu edukacji w Powiecie Żnińskim powinien koncentrować się na racjonalizacji sieci placówek oświatowych, dalszym rozwoju szkolnictwa

zawodowego i technicznego, wzmocnieniu współpracy szkół z lokalnymi przedsiębiorstwami oraz podnoszeniu jakości kształcenia odpowiadającego potrzebom nowoczesnej gospodarki. Równocześnie niezbędne będzie zapewnienie sprawnego i dostępnego systemu publicznego transportu zbiorowego umożliwiającego bezpieczne oraz efektywne dojazdy uczniów do szkół z całego obszaru powiatu.

System edukacji w Powiecie Żnińskim pozostaje stabilnym elementem infrastruktury społecznej, jednak jego dalszy rozwój będzie w coraz większym stopniu uzależniony od zdolności dostosowania do zmian demograficznych, transformacji rynku pracy oraz skutecznej integracji polityki edukacyjnej z polityką społeczną i transportową. Zapewnienie wysokiej dostępności komunikacyjnej placówek oświatowych będzie jednym z podstawowych warunków utrzymania równych szans edukacyjnych mieszkańców niezależnie od miejsca zamieszkania.

2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Żnińskiego

Powiat Żniński położony jest w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego i stanowi ważny element systemu osadniczego Pałuk oraz południowej części regionu kujawsko-pomorskiego. Korzystne położenie pomiędzy Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem i Nakłem nad Notecią sprawia, że powiat pełni funkcję obszaru pośredniczącego pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi regionu, zachowując jednocześnie własne funkcje administracyjne, gospodarcze, edukacyjne i turystyczne.

Powiat obejmuje sześć gmin, w tym pięć gminy miejsko-wiejskie: Żnin, Barcin, Janowiec Wielkopolski, Łabiszyn oraz Gąsawa, a także jedna gmina wiejska Rogowo. Struktura administracyjna powiatu łączy ośrodki miejskie pełniące funkcje lokalnych centrów usługowych z rozległymi terenami wiejskimi o dominujących funkcjach rolniczych oraz znaczących walorach przyrodniczych i turystycznych. Taki układ przestrzenny wywiera bezpośredni wpływ na organizację systemu transportowego, kierunki mobilności mieszkańców oraz wielkość potrzeb przewozowych.

Powiat Żniński zamieszkuje około 67 tys. mieszkańców. Największym ośrodkiem miejskim jest Żnin, który pełni funkcję siedziby władz powiatowych oraz najważniejszego centrum administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i usługowego. Jednocześnie istotne funkcje lokalne pełnią również Barcin, Łabiszyn oraz Janowiec Wielkopolski, dzięki czemu struktura osadnicza powiatu ma charakter policentryczny. Ogranicza to nadmierną koncentrację usług publicznych w jednym mieście i sprzyja bardziej równomiernemu rozmieszczeniu podstawowych funkcji społeczno-gospodarczych.

Pod względem demograficznym Powiat Żniński, podobnie jak większość jednostek samorządu terytorialnego w Polsce, doświadcza procesów starzenia się społeczeństwa oraz stopniowego spadku liczby mieszkańców. Zjawiska te wpływają na zmieniającą się strukturę potrzeb transportowych, powodując wzrost znaczenia przewozów związanych z dostępem do usług publicznych, ochrony zdrowia oraz opieki społecznej, przy jednoczesnym stopniowym zmniejszaniu liczby podróży związanych z edukacją.

Powiat obejmuje ponad 180 miejscowości wiejskich o zróżnicowanej strukturze osadniczej. Największe skupiska ludności występują w miastach oraz ich bezpośrednim otoczeniu, natomiast znaczna część obszaru charakteryzuje się rozproszoną zabudową wiejską i stosunkowo niską gęstością zaludnienia. Taki układ przestrzenny powoduje znaczne zróżnicowanie

potrzeb transportowych pomiędzy poszczególnymi częściami powiatu oraz wymaga elastycznego dostosowania oferty przewozowej do lokalnych uwarunkowań.

Największe potoki pasażerskie koncentrują się na kierunkach prowadzących do Żnina, Barcina i Łabiszyna, gdzie zlokalizowane są najważniejsze instytucje administracji publicznej, placówki edukacyjne, podmioty ochrony zdrowia oraz największe zakłady pracy. Znaczącą rolę odgrywają również połączenia z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Nakłem nad Notecią oraz Gnieznem, które stanowią ważne kierunki codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół i usług specjalistycznych.

Podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców związane są przede wszystkim z:

- ✓ dojazdami do szkół ponadpodstawowych i placówek edukacyjnych,
- ✓ dojazdami do miejsc pracy,
- ✓ dostępem do usług ochrony zdrowia,
- ✓ korzystaniem z usług administracji publicznej,
- ✓ podróżami do regionalnych ośrodków gospodarczych i usługowych.

Ze względu na strukturę funkcjonalno-przestrzenną Powiatu Żnińskiego można wyróżnić trzy podstawowe strefy funkcjonalne:

- ✓ centralną strefę usługową obejmującą Żnin jako główny ośrodek administracyjny i usługowy,
- ✓ strefę lokalnych ośrodków miejskich obejmującą Barcin, Łabiszyn, Rogowo i Janowiec Wielkopolski,
- ✓ strefę obszarów wiejskich obejmującą gminę Rogowo oraz tereny wiejskie pozostałych gmin.

Każda z tych stref charakteryzuje się odmiennymi potrzebami w zakresie organizacji transportu publicznego. Ośrodki miejskie wymagają przede wszystkim zapewnienia wysokiej częstotliwości połączeń z terenami wiejskimi, natomiast na obszarach peryferyjnych najważniejszym zadaniem pozostaje utrzymanie podstawowej dostępności komunikacyjnej oraz przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.

Na obszarze Powiatu Żnińskiego obserwowane są równocześnie następujące procesy rozwojowe:

- ✓ koncentracja usług publicznych w Żninie,
- ✓ rozwój funkcji przemysłowych i gospodarczych w Barcinie,
- ✓ utrzymywanie dominującej roli rolnictwa na terenach wiejskich,
- ✓ rozwój funkcji turystycznych wokół jezior pałuckich i obszarów objętych ochroną przyrody,
- ✓ wzrost mobilności mieszkańców,
- ✓ nierównomierna dostępność usług publicznych,
- ✓ rosnące znaczenie transportu indywidualnego.

Jednym z najważniejszych wyzwań pozostaje ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców mniejszych miejscowości oraz zapewnienie odpowiedniej integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym i regionalnymi systemami komunikacyjnymi.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Powiatu Żnińskiego wskazuje na konieczność prowadzenia zintegrowanej polityki transportowej ukierunkowanej na:

- ✓ wzmacnianie powiązań komunikacyjnych pomiędzy Żninem a pozostałymi gminami,
- ✓ rozwój transportu zbiorowego obsługującego codzienne dojazdy do pracy i szkół,

- ✓ integrację transportu autobusowego z połączeniami kolejowymi,
- ✓ poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich,
- ✓ rozwój infrastruktury przesiadkowej oraz parkingów typu „Parkuj i Jedź”,
- ✓ poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ wspieranie zrównoważonej mobilności oraz ograniczanie zależności od transportu indywidualnego.

Tabela 3. Informacje o gminach wchodzących w skład Powiatu Żnińskiego.

Lp.		Typ	Powierzchnia (km ²)	Ludność (31.12.20204)	Gęstość zaludnienia (os./km ²)	Stopień urbanizacji
1	Żnin	miejsko-wiejska	251,7	22 591,0	90	
2	Barcin	miejsko-wiejska	120,9	14 041,0	116	
3	Gąsawa	miejsko-wiejska	135,8	4 879,0	36	
4	Janowiec Wielkopolski	miejsko-wiejska	130,7	8 380,0	64	
5	Łabiszyn	miejsko-wiejska	166,9	10 643,0	64	
6	Rogowo	wiejska	178,9	6 546,0	37	
	Powiat Żnin		984,8	67 080	68	43.2%

Źródło: Opracowanie własne

Gmina Żnin stanowi administracyjne i funkcjonalne centrum powiatu. Koncentrują się tutaj najważniejsze instytucje administracji publicznej, szkoły ponadpodstawowe, placówki ochrony zdrowia, obiekty handlowe oraz największa liczba miejsc pracy. Gmina pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego, do którego kierowane są codzienne podróże mieszkańców całego powiatu.

Lista sołectw: Białozewin, Bożejewice, Bożejewiczki, Brzyskorzystew, Brzyskorzystewko, Cerekwica, Chomiąża Księża, Dobrylewo, Dochanowo, Gorzyce, Jadowniki Bielskie, Jadowniki Rycerskie, Januszkowo, Jaroszewo, Kaczkowo, Kaczkówko, Kierzkowo, Murczyn, Murczyk, Nadborowo, Paryż, Podgórzyn, Podobowice, Redczyce, Rydlewo, Sarbinowo, Sielec, Skarbienice, Słabomierz, Słebowo, Sobiejuchy, Sulinowo, Sulinowo Bekańówka, Ustaszewo, Uścikowo, Wawrzynki, Wenecja, Wilczkowo, Wójcin, Żnin-Wieś.

Gmina Barcin jest drugim pod względem znaczenia ośrodkiem gospodarczym powiatu. Dominującą rolę odgrywa przemysł materiałów budowlanych, działalność produkcyjna oraz sektor usług. Barcin generuje znaczące potoki dojazdów pracowniczych zarówno z terenu powiatu, jak i jednostek sąsiednich. Teren gminy podzielony jest na 22 miejscowości wchodzące w skład 15 sołectw.

Lista sołectwa: Barcin-Wieś, Julianowo, Dąbrówka Barcińska, Józefinka, Knieja, Kania, Augustowo, Gulczewo, Krotoszyn, Wapienno, Mamlicz, Piehcin, Aleksandrowo, Piehcin (osada), Młodocin, Pturk, Sadłogoszcz, Szeroki Kamień, Wolice, Zalesie Barcińskie, Bielawy, Złotowo.

Gmina Łabiszyn pełni funkcję lokalnego centrum usługowego dla północnej części powiatu. Oprócz funkcji administracyjnych i handlowych rozwijają się tu działalność gospodarcza, usługi oraz rolnictwo. Istotne znaczenie posiadają powiązania komunikacyjne z Bydgoszczą i Żninem.

Lista sołectw: Buszkowo, Jabłowo Pałuckie, Jabłówko, Jeżewice, Jeżewo, Łabiszyn-Wieś, Nowe Dąbie, Obielewo, Ojrzanowo, Oporowo, Ostatkowo, Smogorzewo, Wielki Sosnowiec, Władysławowo, Załachowo.

Gmina Janowiec Wielkopolski jest ważnym ośrodkiem usługowym południowo-zachodniej części powiatu. Gospodarka gminy opiera się na rolnictwie, drobnej przedsiębiorczości oraz usługach lokalnych. Znaczącym kierunkiem dojazdów mieszkańców pozostaje Żnin oraz Gniezno.

Lista sołectw: Bielawy, Brudzyń, Chrzanowo, Flantrowo, Gącz, Janowiec-Wieś, Junczewo, Kołdrąb, Laskowo, Miniszewo, Obiecanowo, Ośno, Posługowo, Świątkowo, Tonowo, Węlna, Włoszanowo, Wybranowo, Zrazim, Żerniki, Żużoły.

Gmina Gąsawa posiada wyraźnie rolniczo-turystyczny charakter. Szczególnym atutem są liczne jeziora, walory krajobrazowe oraz obiekty dziedzictwa kulturowego związane z historią regionu Pałuk. W sezonie letnim obserwowany jest wzrost ruchu turystycznego, co wpływa na sezonowe zwiększenie potrzeb transportowych.

Lista sołectwa: Szelejewo, Ryszewko, Głowy, Oćwieka, Drewno, Obudno, Chomiąża Szlachecka, Komratowo, Łysinin, Godawy, Biskupin, Gogółkowo, Nowawieś Pałucka, Marcin-kowo Górne (osada), Marcinkowo Dolne, Laski Wielkie, Laski Małe, Annowo, Wiktorowo, Piastowo, Rozalinowo, Pniewy, Ostrówce.

Gmina Rogowo jest gminą o dominujących funkcjach rolniczych i rozproszonej strukturze osadniczej. Mieszkańcy w dużym stopniu korzystają z usług zlokalizowanych w Żninie oraz Janowcu Wielkopolskim. Ze względu na stosunkowo niewielką gęstość zaludnienia oraz rozproszenie zabudowy szczególnie istotne pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności publicznego transportu zbiorowego.

Lista sołectw: Budziszów, Cegielnia, Cotoń, Czewujewo, Gałęzewo, Gościeszyn, Grochowiska Księżę, Grochowiska Szlacheckie, Izdebnó, Lubcz, Mięcierzyn, Niedźwiady, Recz, Rogowo, Ryszewo, Rzym, Skórki, Wiewiórczyn, Zalesie, Żłotniki.

Powiat Żniński charakteryzuje się policentrycznym układem osadniczym, w którym funkcje administracyjne, gospodarcze i usługowe rozłożone są pomiędzy kilka ośrodków miejskich. Taka struktura przestrzenna sprzyja bardziej równomiernemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu, jednak wymaga prowadzenia zintegrowanej polityki transportowej zapewniającej sprawną komunikację pomiędzy wszystkimi gminami oraz dostęp mieszkańców do usług publicznych niezależnie od miejsca zamieszkania.

3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Żnińskiego

Powiat Żniński charakteryzuje się dobrze rozwiniętym układem komunikacyjnym o znaczeniu regionalnym, którego struktura wynika zarówno z położenia geograficznego pomiędzy największymi ośrodkami województwa kujawsko-pomorskiego i północnej Wielkopolski, jak również z historycznie ukształtowanej sieci transportowej regionu Pałuk. System komunikacyjny powiatu ma charakter wielogałęziowy i obejmuje transport drogowy, autobusowy oraz rozwijającą się infrastrukturę rowerową. Szczególne znaczenie posiadają powiązania z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Nakłem nad Notecią, Gnieznem oraz Poznaniem, które stanowią główne kierunki codziennej mobilności mieszkańców.

Podstawowym elementem infrastruktury transportowej Powiatu Żnińskiego jest sieć drogowa, która zapewnia obsługę zarówno wewnętrznych powiązań komunikacyjnych pomiędzy gminami i miejscowościami powiatu, jak i połączeń o charakterze ponadlokalnym i regionalnym. Jej układ w istotnym stopniu determinuje dostępność transportową mieszkańców, kierunki codziennych przemieszczeń oraz możliwości organizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przez obszar Powiatu Żnińskiego przebiegają ważne ciągi drogowe o znaczeniu ponadlokalnym, w tym droga ekspresowa S5 oraz drogi krajowe nr 5 i nr 15. Stanowią one podstawowe osie komunikacyjne powiatu, zapewniające jego powiązania z najważniejszymi ośrodkami miejskimi regionu oraz z układem transportowym województwa kujawsko-pomorskiego i województw sąsiednich.

Szczególne znaczenie dla układu transportowego Powiatu Żnińskiego ma droga ekspresowa S5, która przebiega przez jego obszar na odcinku od rejonu Szubina przez Żnin w kierunku granicy województwa kujawsko-pomorskiego. W granicach powiatu znajdują się m.in. odcinki S5 Szubin Północ – Żnin Północ oraz Żnin Północ – granica województwa. Droga ekspresowa S5 jest w całości użytkowana i stanowi element krajowego układu komunikacyjnego łączącego południową i północną część kraju, w szczególności Wrocław, Poznań i Bydgoszcz, a poprzez połączenie z autostradą A1 zapewnia również dostęp do kierunku gdańskiego i portów Trójmiasta.

Przebieg drogi ekspresowej S5 w istotny sposób wpływa na dostępność transportową Powiatu Żnińskiego, umożliwiając sprawne połączenia z Bydgoszczą, Poznaniem oraz innymi ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi. Jednocześnie S5 pełni przede wszystkim funkcję głównego korytarza dla ruchu dalekobieżnego i tranzytowego, odciażając w tym zakresie istniejącą sieć dróg niższych klas. Jej znaczenie ma również wymiar gospodarczy, ponieważ zapewnia dogodne powiązania powiatu z krajowym układem transportowym oraz głównymi ośrodkami gospodarczymi północnej, centralnej i zachodniej Polski. GDDKiA wskazuje drogę S5 jako jeden z głównych korytarzy transportowych o istotnym znaczeniu dla gospodarki kraju.

Droga krajowa nr 5, która przed wybudowaniem i oddaniem do użytkowania poszczególnych odcinków S5 pełniła funkcję głównego ciągu komunikacyjnego na kierunku północ-południe, obecnie ma przede wszystkim znaczenie lokalne i regionalne w zakresie obsługi terenów położonych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Jej przebieg zapewnia powiązania z lokalnym układem drogowym, natomiast zasadniczy ruch dalekobieżny został przejęty przez drogę ekspresową S5. Odcinek S5 Szubin Północ – Żnin Północ został oddany do użytkowania w 2020 r., a odcinek Żnin Północ – granica województwa jest użytkowany od 2019 r.

Z kolei droga krajowa nr 15 stanowi ważny ciąg komunikacyjny o znaczeniu regionalnym, łączący obszar Powiatu Żnińskiego z takimi ośrodkami jak Gniezno, Inowrocław i Toruń. Jej znaczenie wykracza poza obsługę ruchu tranzytowego, ponieważ pełni również funkcję ważnego korytarza dla codziennych przemieszczeń mieszkańców związanych z dojazdami do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia, administracji oraz usług.

Całość układu drogowego, obejmującego drogę ekspresową S5 oraz drogi krajowe nr 5 i nr 15, uzupełniana jest przez sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Taki układ zapewnia Powiatowi Żnińskiemu stosunkowo dobre powiązania zewnętrzne, przy czym S5 odgrywa kluczową rolę w obsłudze ruchu dalekobieżnego, natomiast drogi krajowe nr 5 i nr 15

oraz pozostałe drogi publiczne zapewniają przede wszystkim obsługę ruchu regionalnego i lokalnego.

Układ dróg krajowych jest uzupełniany przez sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, które zapewniają dostęp do poszczególnych miejscowości oraz umożliwiają powiązanie obszarów peryferyjnych z głównymi ośrodkami usługowymi i węzłami transportowymi. Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego szczególne znaczenie ma zapewnienie odpowiedniej ciągłości i jakości tych powiązań, ponieważ stanowią one podstawę funkcjonowania zarówno połączeń międzygminnych, jak i połączeń zapewniających dostęp do głównych ośrodków powiatu.

W konsekwencji układ drogowy Powiatu Żnińskiego należy postrzegać nie tylko jako element infrastruktury służącej przemieszczaniu osób i ładunków, lecz również jako jeden z kluczowych czynników warunkujących dostępność transportową mieszkańców. Jego struktura i stan techniczny bezpośrednio wpływają na czas przejazdu, niezawodność oraz efektywność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a tym samym na możliwość ograniczania zjawiska wykluczenia transportowego na obszarach wiejskich i peryferyjnych powiatu.

Układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie, w szczególności drogi wojewódzkie nr 251, 253 i 254, które zapewniają połączenia pomiędzy gminami powiatu oraz integrują Powiat Żniński z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Dzięki temu większość miejscowości posiada bezpośredni dostęp do sieci dróg o znaczeniu regionalnym, umożliwiających sprawną komunikację z Żninem oraz pozostałymi ośrodkami miejskimi.

Łączna długość dróg publicznych na terenie powiatu przekracza 1 200 km, obejmując drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Gęstość sieci drogowej zapewnia stosunkowo dobrą dostępność transportową większości miejscowości, jednak jej jakość oraz przepustowość pozostają zróżnicowane. Szczególnie na drogach powiatowych i gminnych występują odcinki wymagające dalszej modernizacji, poprawy parametrów technicznych oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rosnąca liczba samochodów osobowych oraz systematyczny wzrost natężenia ruchu powodują zwiększone obciążenie głównych ciągów komunikacyjnych, zwłaszcza w relacjach prowadzących do Bydgoszczy, Inowrocławia oraz Gniezna. Dotyczy to zarówno ruchu indywidualnego, jak i transportu ciężkiego obsługującego przedsiębiorstwa przemysłowe funkcjonujące na terenie powiatu, w szczególności zakłady przemysłu cementowo-wapienniczego w Barcinie.

Sieć połączeń autobusowych koncentruje się przede wszystkim na relacjach prowadzących do Żnina jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego. Znaczącą rolę odgrywają również połączenia pomiędzy Barcinem, Łabiszynem, Janowcem Wielkopolskim, Rogowem i Gąsawą oraz kursy zapewniające dostęp do Bydgoszczy, Inowrocławia i Gniezna.

Dostępność publicznego transportu zbiorowego jest jednak zróżnicowana przestrzennie. W miastach oraz wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oferta przewozowa zapewnia stosunkowo dobrą dostępność usług transportowych. Natomiast w mniejszych miejscowościach oraz na obszarach o rozproszonej zabudowie częstotliwość kursowania autobusów pozostaje ograniczona, co zwiększa uzależnienie mieszkańców od transportu indywidualnego i pogłębia ryzyko wykluczenia komunikacyjnego.

Coraz większego znaczenia nabiera rozwój infrastruktury rowerowej. Powiat Żniński dysponuje korzystnymi warunkami do rozwoju ruchu rowerowego dzięki urozmaiconemu krajobrazowi Pojezierza Gnieźnieńskiego i Pałuk oraz licznym walorom przyrodniczym i turystycznym. Na terenie powiatu sukcesywnie rozwijana jest sieć ścieżek rowerowych prowadzących zarówno wzdłuż głównych dróg, jak i przez atrakcyjne obszary rekreacyjne.

Szczególne znaczenie posiadają trasy rowerowe przebiegające wokół jezior pałuckich, w sąsiedztwie stanowisk archeologicznych w Biskupinie, Wenecji oraz Żninie, a także odcinki łączące miasta powiatu z terenami rekreacyjnymi. Infrastruktura rowerowa pełni jednocześnie funkcję transportową i turystyczną, wspierając rozwój zrównoważonej mobilności oraz lokalnej gospodarki turystycznej.

Pomimo systematycznej rozbudowy sieć tras rowerowych nadal nie tworzy w pełni spójnego układu komunikacyjnego. W kolejnych latach wskazane będzie dalsze rozwijanie infrastruktury umożliwiającej bezpieczne przemieszczanie się rowerzystów pomiędzy miejscowościami oraz integrację transportu rowerowego z komunikacją autobusową i kolejową. System transportowy Powiatu Żnińskiego należy ocenić jako dobrze rozwinięty i funkcjonalnie zróżnicowany. Jego podstawowym atutem jest korzystne położenie geograficzne na przecięciu ważnych szlaków drogowych oraz dostęp do regionalnej infrastruktury kolejowej. Istotnym walorem pozostaje również policentryczny układ osadniczy, ograniczający nadmierną koncentrację ruchu w jednym ośrodku miejskim.

Jednocześnie do najważniejszych wyzwań należą rosnące natężenie ruchu drogowego na głównych ciągach komunikacyjnych, konieczność dalszej modernizacji infrastruktury drogowej, poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców terenów wiejskich.

W perspektywie długookresowej rozwój systemu transportowego Powiatu Żnińskiego powinien koncentrować się na integracji transportu autobusowego i kolejowego, poprawie dostępności komunikacyjnej wszystkich gmin, rozwoju infrastruktury przesiadkowej oraz dalszym wspieraniu niskoemisyjnych form mobilności, w szczególności transportu zbiorowego i rowerowego. Realizacja tych działań będzie sprzyjać zwiększeniu spójności terytorialnej powiatu, poprawie dostępności usług publicznych oraz podnoszeniu jakości życia mieszkańców.

3.1 System transportowy Powiatu Żnińskiego

System transportowy Powiatu Żnińskiego opiera się na komplementarnym układzie infrastruktury drogowej, którego rozwój determinowany jest zarówno położeniem powiatu na styku województwa kujawsko-pomorskiego i Wielkopolski, jak i historyczną rolą Żnina jako ważnego lokalnego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i usługowego. Układ transportowy powiatu odgrywa istotną rolę w obsłudze mobilności mieszkańców, przepływów gospodarczych oraz powiązań regionalnych z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem i Poznaniem.

Struktura systemu transportowego charakteryzuje się koncentracją funkcji komunikacyjnych w Żninie, który stanowi główny węzeł drogowy i autobusowy całego powiatu. Jednocześnie istotnym wyzwaniem pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej obszarów wiejskich oraz integracja różnych środków transportu w modelu multimodalnym.

3.1.1 Regionalny osobowy transport drogowy

Miejscowości Powiatu Żnińskiego dysponują stopniowo rozwijającą się i coraz lepiej organizowaną komunikacją autobusową, która stanowi podstawowy element publicznego transportu zbiorowego oraz ważne narzędzie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Usługi przewozowe realizowane są zarówno przez przewoźników prywatnych, jak i przez jednostki samorządu terytorialnego organizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Połączenia autobusowe odgrywają szczególnie istotną rolę na obszarach wiejskich oraz w miejscowościach o rozproszonej strukturze osadniczej, gdzie dostęp do transportu indywidualnego bywa ograniczony. Lokalnie organizowane linie autobusowe zapewniają podstawową mobilność mieszkańców i umożliwiają dojazdy do szkół, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji administracji publicznej.

3.1.1.1 Sieć drogowa Powiatu Żnińskiego

Układ drogowy Powiatu Żnińskiego należy do stosunkowo dobrze rozwiniętych systemów komunikacyjnych południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Wynika to zarówno z położenia geograficznego powiatu, jak i jego funkcji jako ważnego ogniwa łączącego Bydgoszcz z Wielkopolską. Przez obszar powiatu przebiegają istotne ciągi transportowe o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym, zapewniające powiązania z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem oraz Poznaniem.

Najwyższą kategorię infrastruktury drogowej stanowi droga ekspresowa S5, będąca częścią strategicznego ciągu komunikacyjnego Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Trójmiasto. Trasa ta integruje powiat z krajową i europejską siecią transportową, zapewniając szybkie połączenia z największymi ośrodkami gospodarczymi Polski zachodniej i północnej. S5 pełni jednocześnie funkcję głównego korytarza ruchu tranzytowego na osi północ–południe oraz podstawowego kanału obsługi ruchu gospodarczego i logistycznego.

Istotną rolę w układzie transportowym Powiatu Żnińskiego pełni również droga krajowa nr 5, która, obok funkcji regionalnej, zapewnia obsługę ruchu lokalnego oraz powiązania komunikacyjne pomiędzy miejscowościami powiatu.

Ważnym elementem infrastruktury są także drogi wojewódzkie, integrujące układ transportowy regionu i zapewniające połączenia między gminami. Do najważniejszych należą:

- ✓ droga wojewódzka nr 251 łącząca Kaliska z Inowrocławiem przez Żnin,
- ✓ droga wojewódzka nr 253 relacji Łabiszyn – Murczyn
- ✓ droga wojewódzka nr 254 relacji Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Dąbrowa – Mogilno – Wylatowo,
- ✓ droga wojewódzka nr 246 relacji Paterek – Szubin – Łabiszyn – Gniewkowo.

Drogi wojewódzkie pełnią funkcję uzupełniającą wobec sieci krajowej, umożliwiając integrację przestrzenną powiatu oraz zapewniając dostępność komunikacyjną lokalnych ośrodków osadniczych i terenów aktywności gospodarczej.

Sieć dróg powiatowych stanowi podstawowy element lokalnego systemu transportowego. Obejmuje ona 511 kilometrów tras łączących gminy, miejscowości oraz zapewniających dostęp do dróg wyższej kategorii. Drogi powiatowe obsługują przede wszystkim ruch międzygminny oraz codzienne dojazdy mieszkańców do pracy, szkół, instytucji publicznych i usług.

Najliczniejszą kategorię infrastruktury stanowią drogi gminne, odpowiedzialne za obsługę ruchu lokalnego i zapewnienie dostępności do posesji, gospodarstw rolnych, terenów inwestycyjnych oraz obiektów użyteczności publicznej. Część dróg gminnych wymaga dalszej modernizacji i poprawy parametrów technicznych.

Łączna długość dróg publicznych na obszarze powiatu przekracza 1400 km, co przy powierzchni około 985 km² oznacza relatywnie dobrą gęstość sieci drogowej. Jednocześnie wyzwaniem pozostaje zróżnicowany standard techniczny infrastruktury oraz konieczność jej dostosowania do rosnącego natężenia ruchu.

Układ drogowy powiatu ma charakter wielofunkcyjny:

- ✓ drogi ekspresowe i krajowe obsługują ruch tranzytowy i międzyregionalny,
- ✓ drogi wojewódzkie integrują system regionalny,
- ✓ drogi powiatowe zapewniają komunikację międzygminną,
- ✓ drogi gminne obsługują ruch lokalny i dostępność przestrzenną.

W ujęciu przestrzennym można wyróżnić trzy podstawowe układy ruchu:

- ✓ korytarz północ-południe oparty na trasie S5,
- ✓ układ promienisty wokół Żnina,
- ✓ powiązania wschód-zachód realizowane przez drogi wojewódzkie i sieć dróg powiatowych.

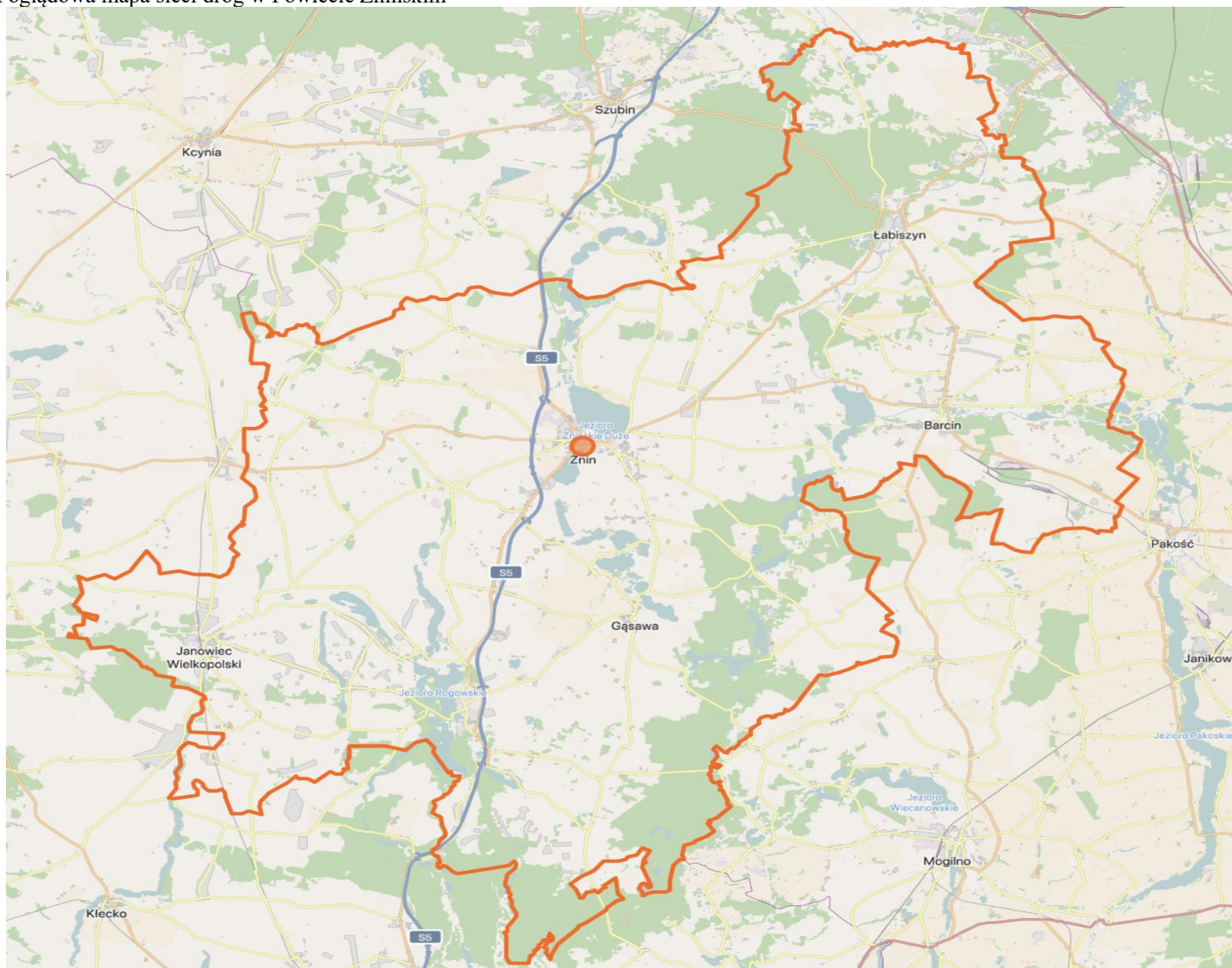
Do kluczowych wyzwań infrastrukturalnych Powiatu Żnińskiego należy zaliczyć:

- ✓ dalszą modernizację dróg powiatowych,
- ✓ poprawę parametrów technicznych lokalnych układów drogowych,
- ✓ zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ poprawę dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich,
- ✓ rozwój infrastruktury przesiadkowej i parkingowej,
- ✓ rozbudowę chodników, ścieżek rowerowych i oświetlenia drogowego,
- ✓ integrację infrastruktury drogowej z transportem publicznym.

Szczególne znaczenie dla dalszego rozwoju powiatu posiada utrzymanie wysokiej dostępności do drogi ekspresowej S5, która wzmacnia powiązania gospodarcze z Bydgoszczą, Poznaniem i innymi ośrodkami regionalnymi. Wysoka jakość infrastruktury transportowej wpływa bezpośrednio na atrakcyjność inwestycyjną powiatu, możliwości rozwoju przedsiębiorczości oraz konkurencyjność lokalnej gospodarki.

Podsumowując, system transportowy Powiatu Żnińskiego charakteryzuje się stosunkowo dobrą dostępnością przestrzenną oraz rozwiniętą strukturą funkcjonalną opartą na drodze ekspresowej S5, sieci dróg wojewódzkich oraz lokalnym układzie powiatowym i gminnym. Kluczowym wyzwaniem pozostaje dalsza poprawa jakości infrastruktury, szczególnie na poziomie lokalnym oraz integracja różnych środków transportu w spójny system mobilności. Realizacja tych działań będzie miała istotne znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności gospodarczej powiatu, poprawy jakości życia mieszkańców oraz wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju transportu.

Mapa 4. Poglądowa mapa sieci dróg w Powiecie Żnińskim



Źródło: <https://www.openstreetmap.org>

3.1.1.2 Natężenie ruchu

W Polsce cyklicznie prowadzone są badania natężenia ruchu drogowego w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR), realizowanego na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Badania obejmują sieć dróg krajowych, natomiast dla dróg wojewódzkich analogiczne pomiary wykonywane są przez zarządy dróg wojewódzkich. Ich celem jest określenie podstawowych parametrów ruchu drogowego, takich jak średni dobowy ruch pojazdów (SDR), struktura rodzajowa ruchu oraz jego zmienność w czasie.

Najbardziej aktualnym źródłem danych pozostaje Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021, który objął sieć dróg krajowych w Polsce, z wyłączeniem odcinków przebiegających przez miasta na prawach powiatu. W przypadku Powiatu Żnińskiego pomiary prowadzone były na drogach krajowych i ekspresowych przebiegających przez jego obszar, stanowiąc cenne źródło informacji wykorzystywanych przy planowaniu inwestycji drogowych, analizach bezpieczeństwa ruchu oraz ocenie przepustowości infrastruktury transportowej.

Natężenie ruchu drogowego na terenie Powiatu Żnińskiego wykazuje wyraźne zróżnicowanie przestrzenne, wynikające z funkcji poszczególnych odcinków sieci drogowej oraz ich znaczenia w układzie transportowym województwa kujawsko-pomorskiego. Największe natężenia ruchu występują przede wszystkim na drodze ekspresowej S5, stanowiącej główny korytarz transportowy łączący Bydgoszcz, Żnin, Gniezno, Poznań i Wrocław. Wysokie wartości ruchu notowane są również na drodze krajowej nr 5, która po oddaniu do użytkowania trasy ekspresowej pełni głównie funkcję drogi lokalnej i regionalnej, oraz na drogach wojewódzkich nr 251 i 253, zapewniających połączenia z Inowrocławiem, Łabiszynem, Mogilnem oraz innymi miejscowościami regionu.

Istotną rolę w funkcjonowaniu systemu transportowego odgrywają również drogi wojewódzkie, które przejmują znaczną część ruchu lokalnego i regionalnego, zapewniając powiązania pomiędzy gminami Powiatu Żnińskiego oraz z sąsiednimi ośrodkami gospodarczymi. Natężenie ruchu na tych drogach jest zróżnicowane i uzależnione od funkcji poszczególnych odcinków, struktury osadniczej oraz lokalizacji terenów aktywności gospodarczej.

Kongestia ruchu drogowego oznacza sytuację, w której liczba pojazdów przekracza przepustowość danego odcinka drogi, prowadząc do spadku prędkości podróży, pogorszenia płynności ruchu oraz wydłużenia czasu przejazdu. Powiat Żniński, podobnie jak większość powiatów o charakterze miejsko-wiejskim, nie należy do obszarów charakteryzujących się trwałą kongestią. Problemy z płynnością ruchu mają przede wszystkim charakter lokalny i okresowy, występując głównie:

- ✓ na wlotach do miasta Żnina,
- ✓ na skrzyżowaniach dróg wojewódzkich z drogą krajową i drogami powiatowymi,
- ✓ w miejscowościach, przez które przebiega intensywny ruch tranzytowy,
- ✓ w okresach zwiększonego ruchu turystycznego związanego z Pojezierzem Żnińskim oraz obszarem Pałuk.

Do głównych czynników wpływających na okresowe pogorszenie płynności ruchu należą:

- ✓ znaczący udział ruchu tranzytowego na trasie S5,
- ✓ ograniczona przepustowość wybranych skrzyżowań,
- ✓ wzmożony ruch pojazdów ciężarowych obsługujących sektor rolniczy, spożywczy i logistyczny,

- ✓ sezonowe zwiększenie ruchu turystycznego,
- ✓ lokalne roboty drogowe oraz modernizacje infrastruktury.

W ostatnich latach warunki ruchu drogowego na terenie Powiatu Żnińskiego uległy wyraźnej poprawie dzięki oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S5, która przejęła zdecydowaną większość ruchu dalekobieżnego i tranzytowego. Inwestycja ta znacząco odciążała dawną drogę krajową nr 5 oraz układ drogowy miejscowości położonych wzdłuż historycznego przebiegu trasy, poprawiając bezpieczeństwo ruchu oraz komfort podróżowania mieszkańców.

Generalny pomiar ruchu na drogach wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego prowadzony jest przez Zarząd Dróg Wojewódzkich zgodnie z krajową metodyką pomiarową. Badania wykonywane są z wykorzystaniem nowoczesnych metod rejestracji ruchu i obejmują wszystkie podstawowe kategorie pojazdów oraz ruch rowerowy. Uzyskane wyniki stanowią podstawę planowania inwestycji infrastrukturalnych oraz oceny zmian zachodzących w systemie transportowym regionu.

Na podstawie dostępnych danych oraz obserwacji ruchu można stwierdzić, że system transportowy Powiatu Żnińskiego funkcjonuje sprawnie, a zjawiska kongestii mają głównie charakter punktowy i okresowy. W zdecydowanej większości przypadków ruch odbywa się w warunkach swobodnych, szczególnie na odcinkach drogi ekspresowej S5 oraz na drogach o odpowiednich parametrach technicznych.

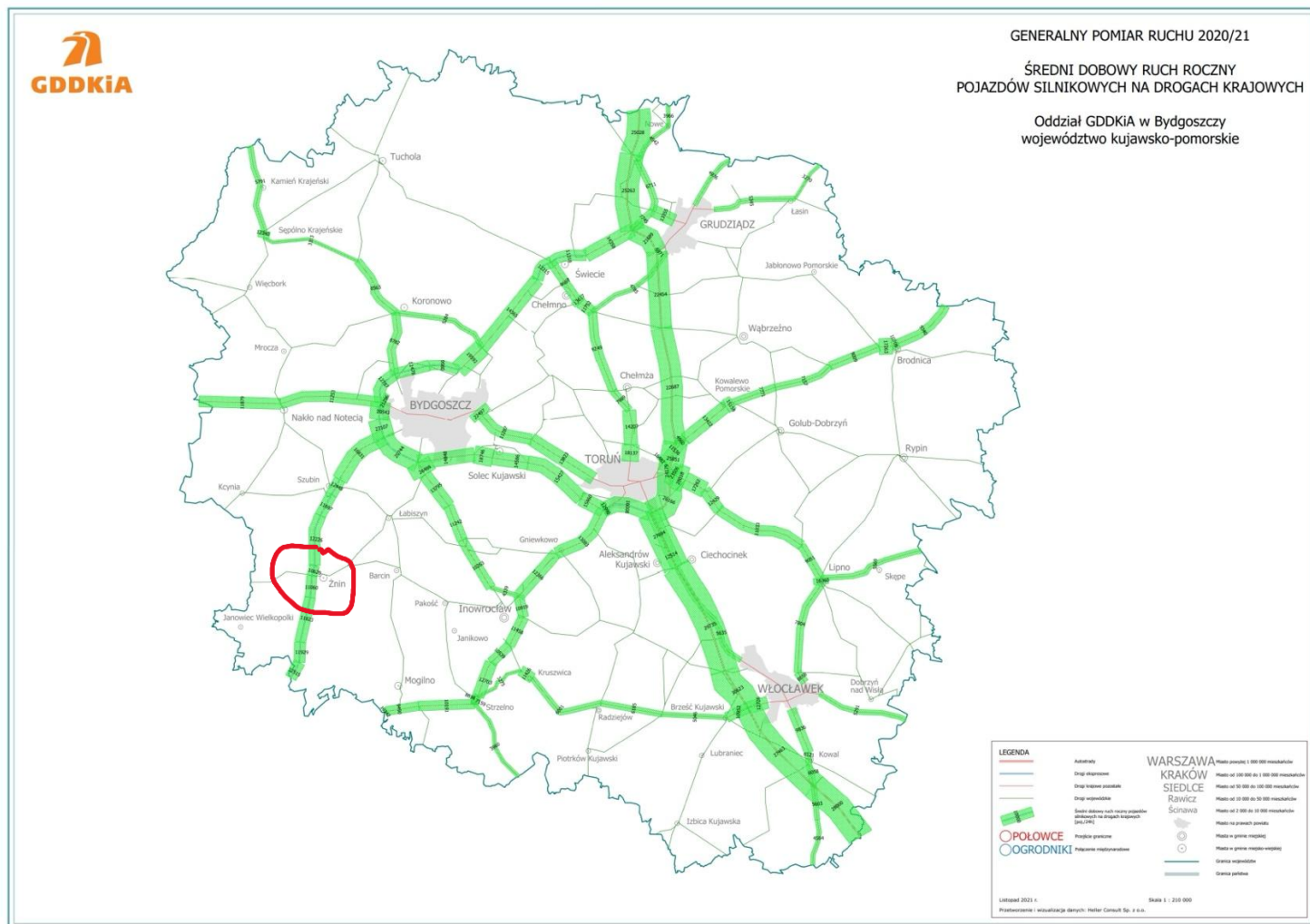
Ewentualne utrudnienia w ruchu mają najczęściej charakter krótkotrwały i wynikają z:

- ✓ zdarzeń drogowych,
- ✓ prowadzonych robót drogowych i modernizacyjnych,
- ✓ sezonowych wzrostów natężenia ruchu podczas wakacji, świąt i długich weekendów,
- ✓ zwiększonego ruchu turystycznego w rejonie atrakcji Pojezierza Żnińskiego.

Istotnym elementem wpływającym na funkcjonowanie układu drogowego pozostaje ruch tranzytowy koncentrujący się przede wszystkim na drodze ekspresowej S5, stanowiącej jeden z najważniejszych korytarzy transportowych Polski zachodniej. Rozbudowa infrastruktury drogowej w ostatnich latach przyczyniła się do znacznej poprawy płynności ruchu oraz ograniczenia obciążenia lokalnej sieci drogowej, zwiększając jednocześnie poziom bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Generalny Pomiar Ruchu realizowany jest cyklicznie co pięć lat, co umożliwia systematyczne monitorowanie zmian zachodzących w natężeniu ruchu oraz ocenę skuteczności realizowanych inwestycji drogowych. Kolejna edycja badań pozwoli na kompleksową ocenę funkcjonowania systemu transportowego Powiatu Żnińskiego oraz określenie kierunków dalszego rozwoju infrastruktury drogowej, odpowiadających zmieniającym się potrzebom mieszkańców i gospodarki regionu.

Mapa 5. Natężenie ruchu na głównych drogach województwa kujawsko-pomorskiego



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

3.1.1.3 Transport indywidualny

W strukturze mobilności mieszkańców Powiatu Żnińskiego dominującą rolę, podobnie jak w większości powiatów o charakterze miejsko-wiejskim, odgrywa transport indywidualny, przede wszystkim samochody osobowe. Wynika to z rozproszonej struktury osadniczej, znacznego udziału terenów wiejskich oraz funkcji Żnina jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i usługowego powiatu, do którego koncentrują się codzienne dojazdy mieszkańców do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia, obiektów handlowych oraz instytucji administracji publicznej. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym wysokiemu wykorzystaniu samochodu osobowego pozostaje ograniczona dostępność publicznego transportu zbiorowego na części obszarów wiejskich, gdzie własny samochód często stanowi jedyny środek umożliwiający realizację codziennych potrzeb transportowych.

Według danych Banku Danych Lokalnych GUS na koniec 2024 r. na terenie Powiatu Żnińskiego zarejestrowanych było 55 384 pojazdów samochodowych i ciągników, z czego 40 931 stanowiły samochody osobowe, odpowiadające za blisko 74% całego parku pojazdów.

Oprócz nich zarejestrowano 4 991 samochodów ciężarowych, 1 189 ciągników samochodowych, 1 188 ciągników siodłowych, 4 963 ciągniki rolnicze, 2 903 motocykle, 4 504 motorowery, 348 samochodów specjalnych, 44 samochody ciężarowo-osobowe oraz 59 autobusów.

Tabela 4. Zestawienie pojazdów w Powiecie Żnińskim w 2024.

Rodzaj pojazdu	Liczba
Pojazdy samochodowe i ciągniki ogółem	55 384
Samochody osobowe	40 931
Samochody ciężarowe	4 991
Samochody ciężarowo-osobowe	44
Autobusy	59
Samochody specjalne	348
Ciągniki samochodowe	1 189
Ciągniki siodłowe	1 188
Ciągniki rolnicze	4 963
Motocykle	2 903
Motorowery	4 504

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Struktura zarejestrowanych pojazdów dobrze odzwierciedla gospodarczy i przestrzenny charakter powiatu. Bardzo wysoki udział samochodów osobowych świadczy o dominacji indywidualnego modelu przemieszczania się, natomiast znacząca liczba ciągników rolniczych potwierdza istotną rolę rolnictwa w lokalnej gospodarce. Relatywnie wysoka liczba samochodów ciężarowych oraz ciągników siodłowych wskazuje również na rozwój działalności transportowej, budowlanej i usługowej funkcjonującej na terenie powiatu.

W ostatnich dwóch dekadach obserwowany był systematyczny wzrost liczby pojazdów zarejestrowanych w Powiecie Żnińskim, będący odzwierciedleniem ogólnopolskich procesów motoryzacyjnych. Wzrost poziomu zamożności gospodarstw domowych, łatwiejszy dostęp do rynku samochodów używanych oraz rozwój infrastruktury drogowej spowodowały zwiększenie stopnia zmotoryzowania mieszkańców. Jednocześnie tempo wzrostu liczby pojazdów w ostatnich latach uległo stopniowemu spowolnieniu, co jest zjawiskiem obserwowanym również w skali kraju i wynika z osiągnięcia przez rynek wysokiego poziomu nasycenia samochodami oraz zmian demograficznych.

Na strukturę mobilności wpływa również zmieniający się charakter podróży mieszkańców. Coraz większa część codziennych przejazdów odbywa się pomiędzy miejscowościami powiatu a Żninem, który pełni funkcję lokalnego centrum usług publicznych, edukacji ponadpodstawowej, ochrony zdrowia oraz handlu. Znaczący pozostaje również ruch w relacjach z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem i Poznaniem, będącymi ośrodkami zatrudnienia, szkolnictwa wyższego oraz usług wyższego rzędu. W przypadku wielu mieszkańców, zwłaszcza zamieszkujących obszary wiejskie, samochód osobowy pozostaje jedynym środkiem umożliwiającym realizację codziennych podróży w akceptowalnym czasie.

Istotnym elementem systemu transportowego są również motocykle i motorowery, których łączna liczba przekracza 7,4 tys. pojazdów. Ich udział systematycznie rośnie, co wynika zarówno z niższych kosztów eksploatacji, jak i większej elastyczności przemieszczania się,

szczególnie na krótkich dystansach. Jednoślady wykorzystywane są przede wszystkim do dojazdów lokalnych, jednak ich znaczenie zwiększa się również w ruchu turystycznym, czemu sprzyjają walory krajobrazowe Pałuk oraz rozwijająca się oferta rekreacyjna regionu.

Coraz większego znaczenia nabiera także transport rowerowy. Powiat Żniński dysponuje korzystnymi warunkami terenowymi dla rozwoju ruchu rowerowego, a sukcesywnie rozbudowywana infrastruktura rowerowa zwiększa atrakcyjność tej formy przemieszczania się zarówno w codziennych podróżach, jak i w ruchu turystycznym. Szczególnie istotne znaczenie mają trasy prowadzące pomiędzy Żninem, Wenecją, Biskupinem i Rogowem oraz odcinki stanowiące element regionalnych i ponadregionalnych szlaków rowerowych. Chociaż brak jest ewidencji liczby użytkowanych rowerów, badania mobilności wskazują, że rower pozostaje jednym z najczęściej wykorzystywanych środków transportu na krótkich dystansach, zwłaszcza w okresie wiosenno-letnim.

Z punktu widzenia planowania transportu należy podkreślić, że dane rejestrowe dotyczące pojazdów nie odzwierciedlają rzeczywistej intensywności ich użytkowania. Dlatego ocena potrzeb przewozowych powinna być uzupełniana wynikami badań ankietowych mieszkańców, pomiarami natężenia ruchu drogowego oraz analizami kierunków codziennych przemieszczeń. Pozwala to właściwie identyfikować relacje o największym znaczeniu komunikacyjnym oraz dostosowywać ofertę publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

W perspektywie obowiązywania niniejszego Planu Transportowego należy zakładać dalszy wzrost poziomu motoryzacji, jednak o znacznie mniejszej dynamice niż obserwowano w pierwszych dwóch dekadach XXI wieku. Jednocześnie postępować będzie modernizacja parku pojazdów poprzez zastępowanie starszych samochodów pojazdami spełniającymi wyższe normy emisji spalin oraz stopniowy wzrost udziału pojazdów z napędami alternatywnymi, w tym hybrydowymi i elektrycznymi. Proces ten będzie wspierany zarówno przez krajową, jak i unijną politykę klimatyczną oraz rozwój infrastruktury ładowania.

Z punktu widzenia polityki transportowej Powiatu Żnińskiego oznacza to konieczność prowadzenia działań równoważących rozwój wszystkich gałęzi transportu. Niezbędna pozostaje dalsza modernizacja sieci dróg powiatowych i gminnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej oraz zapewnienie odpowiedniej dostępności publicznego transportu zbiorowego, szczególnie na obszarach o rozproszonej zabudowie. Celem nie jest ograniczanie roli samochodu osobowego, lecz stworzenie zintegrowanego systemu mobilności, w którym transport indywidualny, transport publiczny oraz ruch pieszy i rowerowy będą wzajemnie się uzupełniały, zapewniając mieszkańcom wysoki poziom dostępności komunikacyjnej, bezpieczeństwa oraz jakości życia.

3.1.2 Transport kolejowy

Transport kolejowy odgrywa obecnie ograniczoną rolę w systemie transportowym Powiatu Żnińskiego. W przeciwieństwie do wielu innych powiatów województwa kujawsko-pomorskiego, mieszkańcy nie mają obecnie dostępu do regularnych pasażerskich przewozów kolejowych realizowanych po normalnotorowej sieci kolejowej. W efekcie podstawowym środkiem publicznego transportu zbiorowego pozostaje komunikacja autobusowa, zapewniająca połączenia zarówno wewnątrz powiatu, jak i z głównymi ośrodkami regionalnymi, w szczególności z Bydgoszczą, Inowrocławiem i Poznaniem.

Przez teren powiatu przebiega linia kolejowa nr 206 Inowrocław Rąbinek – Żnin. Linia ta nie jest obecnie wykorzystywana do regularnych przewozów pasażerskich, natomiast ruch towarowy prowadzony jest jedynie na części odcinka od strony Inowrocławia. Odcinek prowadzący do Żnina pozostaje nieczynny w ruchu pasażerskim od wielu lat. Jednocześnie dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju infrastruktury kolejowej wskazują możliwość przyszłej odbudowy i modernizacji tej linii, jednak przedsięwzięcie to uzależnione jest od pozyskania środków finansowych oraz decyzji inwestycyjnych zarządcy infrastruktury.

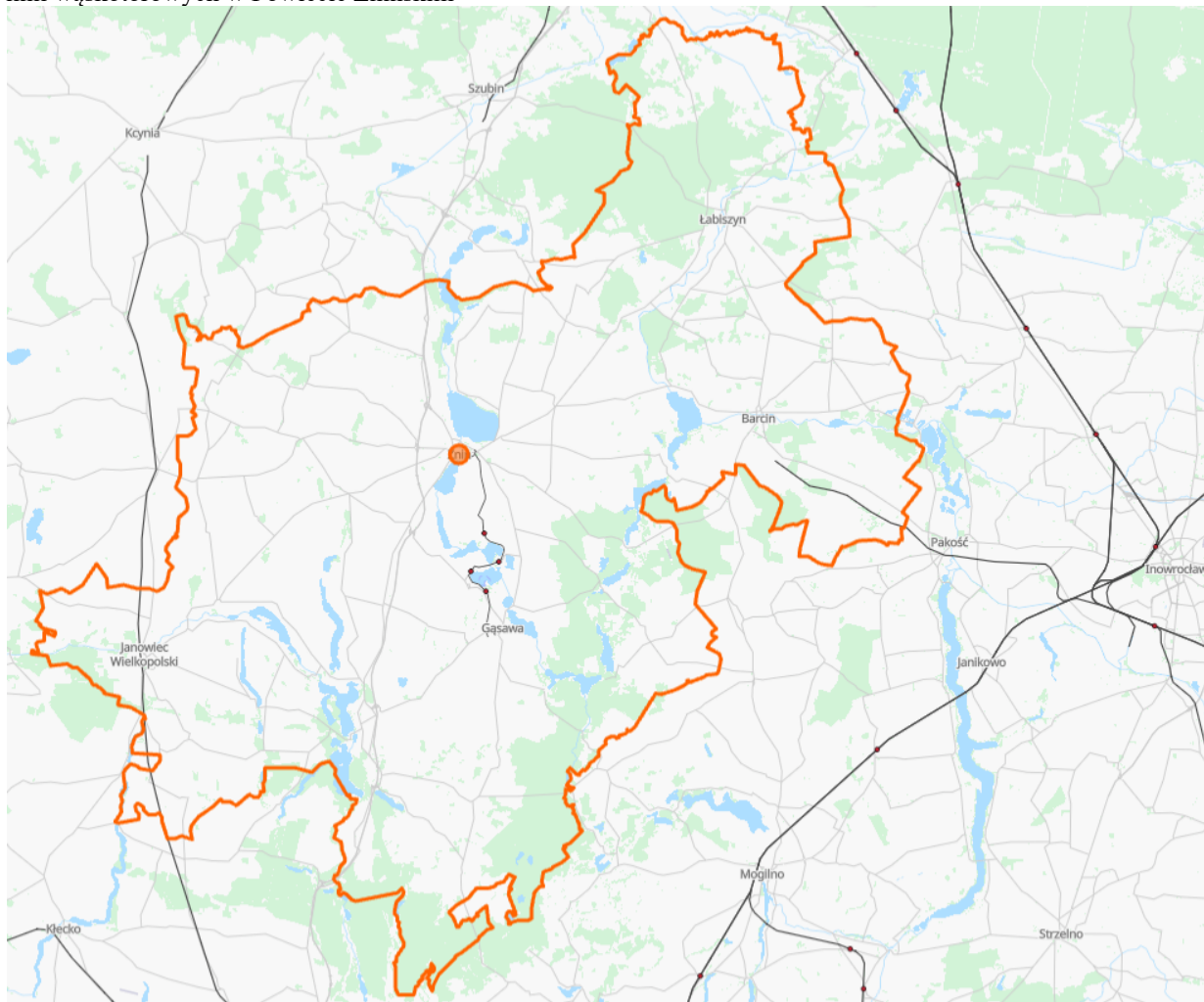
Szczególne znaczenie dla Powiatu Żnińskiego posiada natomiast Żnińska Kolej Wąskotorowa – jedna z najcenniejszych kolei wąskotorowych w Polsce. Obecnie pełni ona funkcję turystyczną i kulturową, obsługując sezonowe przewozy na trasie Żnin – Wenecja – Biskupin – Gąsawa. Kolej ta stanowi istotny element dziedzictwa techniki oraz jedną z najważniejszych atrakcji turystycznych regionu Pałuk, jednak nie pełni funkcji środka codziennych przewozów mieszkańców.

Brak regularnych pasażerskich połączeń kolejowych powoduje, że mieszkańcy powiatu zmuszeni są korzystać przede wszystkim z transportu drogowego. W konsekwencji szczególnego znaczenia nabiera odpowiednie funkcjonowanie regionalnej komunikacji autobusowej, zapewniającej dostęp do stacji kolejowych zlokalizowanych poza granicami powiatu, między innymi w Inowrocławiu, Nakle nad Notecią, Kcyni czy Gnieźnie. Integracja komunikacji autobusowej z transportem kolejowym powinna stanowić jeden z podstawowych kierunków rozwoju systemu transportowego powiatu.

W perspektywie długoterminowej korzystnym kierunkiem rozwoju byłoby przywrócenie pasażerskich przewozów kolejowych do Żnina poprzez rewitalizację linii kolejowej nr 206. Inwestycja taka mogłaby znacząco poprawić dostępność komunikacyjną powiatu, zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego oraz ograniczyć uzależnienie mieszkańców od transportu indywidualnego. W dokumentach planistycznych województwa wskazuje się możliwość realizacji tego przedsięwzięcia w kolejnych latach, jednak obecnie nie jest ono objęte realizacją inwestycyjną.

Z punktu widzenia polityki transportowej Powiatu Żnińskiego kluczowe znaczenie ma dalszy rozwój zintegrowanego systemu transportowego, opartego na efektywnym transporcie autobusowym oraz zapewnieniu dogodnych powiązań z regionalną siecią kolejową. W przypadku przywrócenia ruchu kolejowego w przyszłości niezbędne będzie stworzenie węzła przesiadkowego integrującego kolej, komunikację autobusową, transport rowerowy oraz parkingi typu „Parkuj i Jedź”, co pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału transportu szynowego.

Mapa 6. Mapa linii wąskotorowych w Powiecie Żnińskim



Źródło: <https://www.openstreetmap.org>

3.1.3 Transport rowerowy

Transport rowerowy stanowi coraz ważniejszy element systemu mobilności Powiatu Żnińskiego, pełniąc zarówno funkcję środka codziennego transportu, jak i istotnego produktu turystycznego regionu. Rozwój infrastruktury rowerowej wpisuje się w założenia zrównoważonego transportu oraz polityki ograniczania negatywnego oddziaływania komunikacji na środowisko. Korzystne uwarunkowania przyrodnicze, niewielkie deniwelacje terenu oraz liczne walory krajobrazowe Pałuk i Pojezierza Żnińskiego sprzyjają rozwojowi ruchu rowerowego zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów.

Analiza istniejącej infrastruktury wskazuje, że sieć tras rowerowych jest nierównomiernie rozwinięta. Największa koncentracja infrastruktury występuje na terenie miasta Żnina oraz w jego bezpośrednim otoczeniu, a także w rejonie Barcina. Dobrze rozwinięte połączenia prowadzą ponadto w kierunku Wenecji, Biskupina, Gąsawy, Rogowa oraz Łabiszyna, zapewniając dostęp do najważniejszych atrakcji turystycznych i rekreacyjnych powiatu. Jednocześnie zachodnia i południowo-zachodnia część powiatu charakteryzuje się znacznie mniejszą dostępnością infrastruktury rowerowej, co wskazuje na potrzebę dalszego rozwoju sieci.

Infrastruktura rowerowa obejmuje wydzielone drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, lokalne pasy rowerowe oraz odcinki tras prowadzone drogami publicznymi o niewielkim natężeniu ruchu. Znaczną część sieci stanowią również szlaki turystyczne przebiegające przez obszary o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych. Szczególnie atrakcyjne są trasy prowadzące wokół jezior żnińskich, Jeziora Biskupińskiego, Jeziora Rogowskiego oraz do Biskupina, Wenecji i Muzeum Kolei Wąskotorowej.

Rozwinięta infrastruktura rowerowa wzmacnia atrakcyjność turystyczną Powiatu Żnińskiego, umożliwiając organizację wycieczek o zróżnicowanym stopniu trudności. Jednocześnie rośnie znaczenie roweru jako środka codziennego transportu, zwłaszcza na krótkich dystansach pomiędzy miejscowościami oraz w dojazdach do szkół, miejsc pracy i usług publicznych.

Warunki rozwoju transportu rowerowego należy ocenić jako korzystne. Wynika to przede wszystkim z niewielkich odległości pomiędzy miejscowościami, korzystnego ukształtowania terenu, rozwiniętej sieci dróg lokalnych oraz rosnącej świadomości ekologicznej mieszkańców. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi infrastruktury jest stale wzrastające znaczenie turystyki aktywnej.

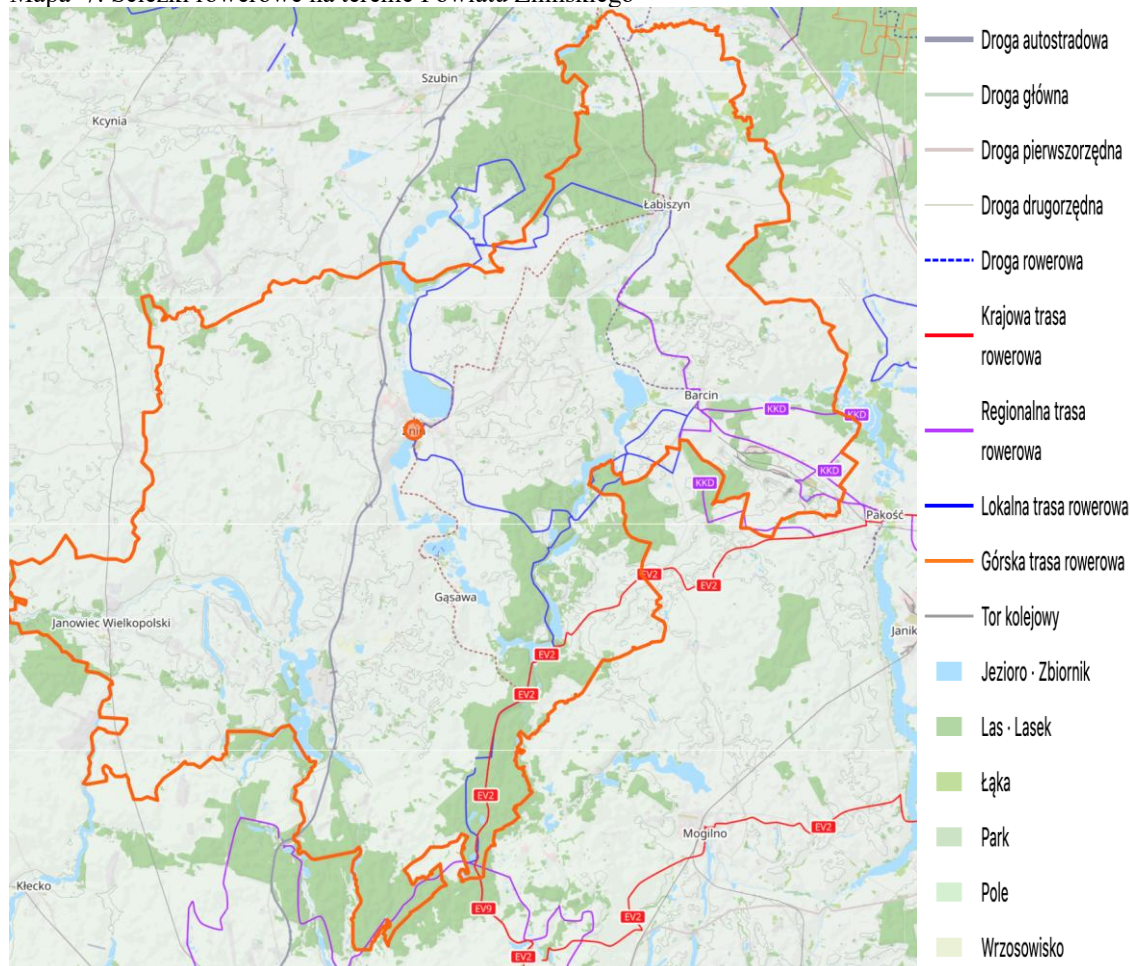
Pomimo systematycznej rozbudowy infrastruktury nadal występują ograniczenia wpływające na pełne wykorzystanie potencjału transportu rowerowego. Do najważniejszych należą brak ciągłości wielu odcinków tras, niewystarczająca liczba bezpośrednich połączeń pomiędzy poszczególnymi gminami, zróżnicowany standard infrastruktury oraz ograniczona liczba bezpiecznych parkingów rowerowych. Na wielu relacjach konieczne jest korzystanie z dróg o wyższym natężeniu ruchu samochodowego, co obniża komfort i bezpieczeństwo jazdy.

Układ infrastruktury rowerowej ma obecnie charakter sieci lokalnych i częściowo odizolowanych od siebie odcinków, koncentrujących się przede wszystkim wokół głównych miejscowości oraz atrakcji turystycznych. Nie tworzy on jeszcze w pełni spójnego systemu komunikacyjnego obejmującego cały obszar powiatu. W kolejnych latach wskazane jest rozwijanie brakujących połączeń pomiędzy gminami oraz tworzenie ciągłych korytarzy rowerowych umożliwiających bezpieczne przemieszczanie się zarówno mieszkańców, jak i turystów.

Istotnym kierunkiem rozwoju pozostaje integracja transportu rowerowego z publicznym transportem zbiorowym. W praktyce oznacza to budowę bezpiecznych dróg rowerowych prowadzących do przystanków autobusowych, lokalizację parkingów typu „Bike&Ride” przy głównych węzłach przesiadkowych oraz wyposażanie przystanków w stojaki rowerowe. Z uwagi na brak regularnych pasażerskich przewozów kolejowych na terenie powiatu, priorytetem powinna być integracja infrastruktury rowerowej przede wszystkim z regionalną komunikacją autobusową.

Z perspektywy planowania transportowej infrastruktury rowerowej Powiatu Żnińskiego posiada bardzo duży potencjał rozwojowy. Jej największymi atutami są atrakcyjne walory krajobrazowe, rozwijająca się sieć tras oraz możliwość wykorzystania roweru zarówno do celów rekreacyjnych, jak i transportowych. Dalsze działania powinny koncentrować się na zapewnieniu ciągłości istniejących tras, poprawie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, rozwoju połączeń międzygminnych oraz lepszej integracji z publicznym transportem zbiorowym. Pozwoli to stopniowo przekształcić obecny system, dominująco pełniący funkcje rekreacyjne, w istotny element zrównoważonego systemu transportowego Powiatu Żnińskiego.

Mapa 7. Ścieżki rowerowe na terenie Powiatu Żnińskiego



3.1.4 Komunikacja międzygminna i między powiatowa

Położenie Powiatu Żnińskiego w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, na styku z województwem wielkopolskim, sprzyja rozwojowi powiązań transportowych zarówno w skali regionalnej, jak i międzywojewódzkiej. Szczególne znaczenie mają relacje z Bydgoszczą – pełniącą funkcję głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i edukacyjnego regionu – a także z Inowrocławiem, Gnieznem, Mogilnem oraz Poznaniem. Układ komunikacyjny powiatu umożliwia realizację codziennych dojazdów do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni wyższych oraz instytucji świadczących usługi publiczne.

Podstawę transportu publicznego na obszarze powiatu stanowią przewozy autobusowe realizowane przez przewoźników regionalnych oraz prywatnych operatorów. Sieć połączeń obejmuje zarówno relacje wewnątrzpowiatowe, zapewniające komunikację pomiędzy Żninem a pozostałymi gminami, jak i połączenia z sąsiednimi powiatami. Szczególne znaczenie mają połączenia umożliwiające dostęp do ośrodków administracyjnych, edukacyjnych oraz rynku pracy poza granicami powiatu.

Największa koncentracja połączeń autobusowych występuje w Żninie, który pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego powiatu. Regularne relacje obejmują przede wszystkim kierunki:

- ✓ Żnin – Barcin,
- ✓ Żnin – Łabiszyn,
- ✓ Żnin – Janowiec Wielkopolski,
- ✓ Żnin – Rogowo,
- ✓ Żnin – Gąsawa,
- ✓ Żnin – Bydgoszcz,
- ✓ Żnin – Inowrocław,
- ✓ Żnin – Mogilno,
- ✓ Żnin – Gniezno.

Transport autobusowy odgrywa szczególnie istotną rolę w obsłudze obszarów wiejskich, gdzie dostęp do innych środków transportu publicznego jest ograniczony. Jednocześnie, podobnie jak w wielu powiatach o charakterze miejsko-wiejskim, częstotliwość kursów poza godzinami szczytu oraz w dni wolne od pracy pozostaje niewystarczająca do pełnego zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców.

Uzupełnieniem publicznego systemu transportowego są przewozy komercyjne realizowane przez prywatnych przewoźników, oferujących połączenia krajowe oraz międzynarodowe, przede wszystkim do Niemiec, Holandii i Belgii. Usługi te odpowiadają na potrzeby mieszkańców podejmujących zatrudnienie za granicą, jednak ich funkcjonowanie ma charakter rynkowy i nie zawsze gwarantuje odpowiednią regularność oraz dostępność dla wszystkich grup użytkowników.

Na terenie powiatu funkcjonuje również komunikacja miejska organizowana przez Gminę Żnin, zapewniająca obsługę wybranych relacji lokalnych oraz ułatwiająca dostęp mieszkańców do podstawowych usług publicznych i infrastruktury społecznej. Integracja komunikacji miejskiej z regionalnym transportem autobusowym i kolejowym pozostaje jednym z kluczowych elementów poprawy dostępności komunikacyjnej całego powiatu.

W perspektywie długoterminowej jednym z najważniejszych wyzwań pozostaje dalsza integracja wszystkich gałęzi transportu publicznego. Priorytetowe kierunki działań obejmują:

- ✓ koordynację rozkładów jazdy autobusów i pociągów,

- ✓ rozwój i modernizację węzłów przesiadkowych, w szczególności w Żninie,
- ✓ wdrażanie zintegrowanych systemów taryfowych i informacji pasażerskiej,
- ✓ zwiększenie częstotliwości kursów w relacjach międzygminnych,
- ✓ poprawę dostępności transportowej obszarów wiejskich oraz ograniczanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Realizacja wskazanych działań będzie sprzyjać zwiększeniu atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, poprawie mobilności mieszkańców oraz ograniczeniu uzależnienia od transportu indywidualnego. Jednocześnie przyczyni się do wzmacniania spójności przestrzennej Powiatu Żnińskiego oraz realizacji celów zrównoważonego rozwoju systemu transportowego.

3.1.5 Komunikacja gminna

Samorządy gmin Powiatu Żnińskiego w ostatnich latach coraz większą uwagę poświęcają rozwojowi lokalnego transportu zbiorowego jako narzędzia przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz poprawy dostępności usług publicznych. Ze względu na miejsko-wiejski charakter powiatu, rozproszoną sieć osadniczą oraz znaczący udział terenów wiejskich, organizacja komunikacji gminnej stanowi jedno z podstawowych wyzwań polityki transportowej jednostek samorządu terytorialnego.

Model organizacji transportu publicznego na terenie powiatu ma charakter zróżnicowany. Obok przewozów organizowanych przez poszczególne gminy funkcjonują połączenia realizowane przez przewoźników komercyjnych, operatorów regionalnych oraz przewozy szkolne, które w części przypadków są udostępniane również pozostałym mieszkańcom. W wielu gminach transport publiczny koncentruje się przede wszystkim na zapewnieniu dojazdu uczniów do placówek oświatowych oraz mieszkańców do siedzib gmin, ośrodków zdrowia i instytucji administracji publicznej.

Najważniejszym ośrodkiem organizującym lokalny system transportowy jest Żnin, pełniący funkcję administracyjnego, gospodarczego i usługowego centrum powiatu. Miasto generuje największe potoki podróży, stanowiąc główny cel codziennych dojazdów mieszkańców z pozostałych gmin powiatu. Połączenia autobusowe zapewniają obsługę relacji z Barcinem, Łabiszynem, Janowcem Wielkopolskim, Rogowem oraz Gąsawą, umożliwiając dostęp do rynku pracy, edukacji oraz usług publicznych.

W gminach miejsko-wiejskich i wiejskich transport lokalny opiera się przede wszystkim na współpracy z przewoźnikami autobusowymi realizującymi przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz komercyjnym. Zakres oferty przewozowej jest zróżnicowany i uzależniony od wielkości potoków pasażerskich. W wielu relacjach liczba kursów jest dostosowana przede wszystkim do potrzeb związanych z rozpoczęciem i zakończeniem zajęć szkolnych oraz godzin pracy największych zakładów i instytucji, natomiast poza godzinami szczytu częstotliwość połączeń pozostaje ograniczona.

Istotnym elementem funkcjonowania komunikacji gminnej jest współpraca pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz samorządem województwa kujawsko-pomorskiego. Dzięki zawieranim porozumieniom możliwe jest utrzymanie połączeń wykraczających poza granice administracyjne poszczególnych gmin, zwłaszcza w kierunku Bydgoszczy, Inowrocławia, Mogilna oraz Gniezna. Rozwiązania te odpowiadają rzeczywistym potrzebom mieszkańców, których codzienna aktywność zawodowa, edukacyjna i społeczna wykracza poza granice administracyjne powiatu.

Rynek przewozów autobusowych na terenie Powiatu Żnińskiego charakteryzuje się obecnością kilku operatorów świadczących usługi przewozowe. Brak jednego dominującego organizatora transportu obejmującego cały obszar powiatu sprzyja konkurencji, jednak jednocześnie utrudnia pełną integrację systemu transportowego, w szczególności w zakresie koordynacji rozkładów jazdy, ujednolicenia informacji pasażerskiej oraz wdrażania wspólnej polityki taryfowej.

Znaczące wsparcie dla funkcjonowania lokalnego transportu publicznego stanowi Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Jednostki samorządu terytorialnego z Powiatu Żnińskiego korzystają z tego instrumentu finansowego przede wszystkim w celu utrzymania istniejących połączeń autobusowych, przywracania zlikwidowanych linii komunikacyjnych, zwiększania częstotliwości kursów oraz uruchamiania nowych relacji na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym. Instrument ten ma szczególne znaczenie dla gmin o rozproszonej strukturze osadniczej, gdzie organizacja przewozów wyłącznie na zasadach komercyjnych nie zapewnia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańców.

System transportowy Powiatu Żnińskiego ma charakter policentryczny. Oprócz Żnina istotnymi lokalnymi generatorami ruchu pozostają Barcin, Łabiszyn oraz Janowiec Wielkopolski, które pełnią funkcje lokalnych ośrodków administracyjnych, edukacyjnych i gospodarczych. Powoduje to konieczność utrzymywania licznych powiązań komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi gminami oraz z największymi ośrodkami regionalnymi.

Z perspektywy strategicznej najważniejsze kierunki rozwoju komunikacji gminnej w Powiecie Żnińskim obejmują przede wszystkim integrację transportu organizowanego przez gminy, powiat i samorząd województwa, poprawę koordynacji rozkładów jazdy autobusów, rozwój infrastruktury przesiadkowej – zwłaszcza w Żninie – zwiększenie częstotliwości kursów na kierunkach o największym potencjale przewozowym, rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej oraz stopniowe wdrażanie zintegrowanych rozwiązań taryfowych.

W dłuższej perspektywie rozwój lokalnego transportu zbiorowego, wspierany środkami Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz innych programów finansowania krajowego i europejskiego, będzie jednym z kluczowych czynników poprawy dostępności komunikacyjnej mieszkańców Powiatu Żnińskiego. Działania te przyczynią się do ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego, zwiększenia mobilności mieszkańców oraz wzmocnienia spójności społeczno-gospodarczej całego obszaru powiatu.

3.1.6 Transport publiczny i mobilność lokalna

System publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim opiera się na komplementarnym funkcjonowaniu regionalnej komunikacji autobusowej, lokalnych przewozów organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego oraz regionalnego transportu kolejowego. Ze względu na miejsko-wiejski charakter powiatu oraz rozproszoną strukturę osadniczą, transport autobusowy pozostaje podstawowym środkiem komunikacji publicznej, zapewniając mieszkańcom dostęp do ośrodków administracyjnych, edukacyjnych, usługowych i ochrony zdrowia.

Kluczową rolę w systemie transportowym pełni Żnin, będący głównym węzłem komunikacyjnym powiatu. W mieście koncentrują się regionalne i lokalne połączenia autobusowe, przewozy kolejowe oraz usługi transportu komercyjnego, co umożliwia integrację różnych środków transportu i obsługę najważniejszych kierunków podróży mieszkańców. Żnin stanowi również główny punkt

przesiadkowy dla podróży realizowanych zarówno wewnątrz powiatu, jak i w relacjach z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Mogilnem, Gnieznem oraz innymi ośrodkami regionalnymi.

Największe potoki pasażerskie związane są z codziennymi dojazdami do szkół ponadpodstawowych i placówek edukacyjnych, podróżami do miejsc pracy, dostępem do administracji publicznej i usług zdrowotnych oraz dojazdami do największych ośrodków gospodarczych regionu, w szczególności Bydgoszczy i Inowrocławia. Znaczącą rolę odgrywają również podróże realizowane pomiędzy gminami powiatu, zwłaszcza na kierunkach prowadzących do Żnina jako lokalnego centrum usługowego.

Pomimo stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci transportowej, na terenach wiejskich nadal występują problemy charakterystyczne dla obszarów o niskiej gęstości zaludnienia. Dotyczą one przede wszystkim ograniczonej liczby połączeń autobusowych, niewystarczającej częstotliwości kursów poza godzinami szczytu, ograniczonej dostępności transportu publicznego w godzinach wieczornych oraz w dni wolne od pracy, a także utrzymującego się zjawiska wykluczenia transportowego części mieszkańców. W konsekwencji wielu mieszkańców jest zmuszonych do korzystania z indywidualnego transportu samochodowego jako podstawowego środka codziennego przemieszczania się.

Szczególnym wyzwaniem pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej osobom starszym, młodzieży szkolnej, osobom z niepełnosprawnościami oraz mieszkańcom niewielkich miejscowości położonych z dala od głównych ciągów komunikacyjnych. Poprawa mobilności tych grup stanowi jeden z podstawowych celów lokalnej polityki transportowej oraz działań podejmowanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

W kontekście dalszego rozwoju systemu transportowego kluczowe znaczenie ma zwiększenie stopnia integracji poszczególnych gałęzi transportu. Obejmuje to przede wszystkim koordynację rozkładów jazdy autobusów, poprawę dostępności infrastruktury przystankowej, rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej oraz stopniowe wdrażanie zintegrowanych rozwiązań taryfowych i biletowych ułatwiających korzystanie z różnych środków transportu.

Istotnym kierunkiem rozwoju mobilności lokalnej jest budowa zintegrowanego systemu transportu multimodalnego, łączącego regionalny transport kolejowy, komunikację autobusową, transport indywidualny oraz rozwijającą się infrastrukturę rowerową. Szczególne znaczenie mają działania zmierzające do tworzenia funkcjonalnych węzłów przesiadkowych w Żninie oraz w pozostałych większych ośrodkach gminnych, umożliwiających sprawną zmianę środka transportu i skrócenie czasu podróży.

Rozwój infrastruktury wspierającej mobilność powinien obejmować również budowę parkingów typu „Parkuj i Jedź” (Park & Ride), parkingów rowerowych „Bike & Ride”, bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów, cyfrowych systemów informacji pasażerskiej oraz inteligentnych rozwiązań wspomagających zarządzanie transportem publicznym. Działania te mogą istotnie zwiększyć atrakcyjność transportu zbiorowego oraz ograniczyć wykorzystanie samochodów osobowych w codziennych podróżach.

Analiza funkcjonowania systemu transportowego Powiatu Żnińskiego wskazuje na jego silne powiązania funkcjonalne z największymi ośrodkami województwa kujawsko-pomorskiego, przede wszystkim Bydgoszczą i Inowrocławiem, a także z sąsiednimi powiatami województwa wielkopolskiego. Kierunki tych powiązań determinują strukturę codziennych przemieszczeń mieszkańców oraz wpływają na potrzeby rozwoju infrastruktury transportowej.

Do najważniejszych kierunków działań strategicznych w zakresie rozwoju transportu publicznego i mobilności lokalnej należą wzmacnianie roli Żnina jako subregionalnego węzła transportowego, modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej, poprawa integracji różnych form transportu publicznego, zwiększenie dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich, ograniczanie zjawiska wykluczenia transportowego, rozwój infrastruktury multimodalnej, wspieranie mobilności rowerowej i pieszej, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych oraz konsekwentne ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

W perspektywie długoterminowej jakość oraz dostępność systemu transportowego będą stanowiły jeden z podstawowych czynników determinujących konkurencyjność gospodarczą Powiatu Żnińskiego, jego atrakcyjność inwestycyjną oraz poziom jakości życia mieszkańców. Zintegrowany, efektywny i dostępny transport publiczny będzie jednocześnie istotnym elementem realizacji polityki zrównoważonego rozwoju oraz wzmacniania spójności społeczno-gospodarczej całego obszaru powiatu.

3.1.7 Zezwolenia wydane przez Starostę Żnińskiego

Obsługa regularnego przewozu osób na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar jednej gminy, a niewykraczających poza granice Powiatu Żnińskiego, odbywa się m.in. na podstawie zezwoleń wydawanych przez Starostę Żnińskiego jako właściwy organ administracji publicznej. Przewozy realizowane na podstawie tych zezwoleń mają charakter komercyjny i stanowią uzupełnienie przewozów organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

W odróżnieniu od przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizacja i finansowanie pozostają po stronie właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego, przewozy komercyjne funkcjonują na zasadach rynkowych. Inicjatywa uruchomienia i utrzymywania poszczególnych połączeń pozostaje po stronie przewoźnika, który ponosi ryzyko ekonomiczne prowadzonej działalności. W konsekwencji zakres oraz częstotliwość tych przewozów są uzależnione przede wszystkim od popytu na usługi przewozowe, osiąganych przychodów oraz kosztów prowadzenia działalności.

Podstawowymi cechami przewozów komercyjnych są:

- ✓ inicjatywa uruchomienia i utrzymania połączenia pozostaje po stronie przewoźnika;
- ✓ przewoźnik ponosi zasadnicze ryzyko ekonomiczne związane z realizacją przewozów;
- ✓ utrzymanie poszczególnych kursów i linii zależy od występujących potoków pasażerskich oraz ich rentowności;
- ✓ oferta przewozowa może być modyfikowana przez przewoźnika w zależności od zmian popytu;
- ✓ brak jest gwarancji utrzymania nierentownych połączeń, co może mieć znaczenie zwłaszcza dla obsługi miejscowości o mniejszym potencjale demograficznym.

Zgodnie z wykazem przekazany przez Starostwo Powiatowe w Żninie, od stycznia 2026 r. na terenie Powiatu Żnińskiego funkcjonuje 11 zezwoleń obejmujących 11 regularnych linii komunikacyjnych, dla których wydano łącznie 38 wypisów. Szczegółowy wykaz przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5. Wykaz linii i zezwoleń od stycznia 2026 r.

Lp.	Nr zezwolenia	Linia	Liczba wypisów
1.	152/1	23284 Żnin-Wenecja-Gąsawa-Rogowo	6
2.	153	23341 Żnin-Gąsawa-Budziszewo	2
3.	154	23132 Żnin-Gąsawa-Obudno-Nowawieś Pałucka	2
4.	155	23268 Żnin-Gąsawa-Rogowo-Mięcierzyn	3
5.	156	23103 Mięcierzyn-Rogowo-Gąsawa-Biskupin-Żnin	2
6.	157	23083 Żnin-Czewujewo-Rogowo	3
7.	158	23180 Żnin-Gościeszyn-Biskupin-Gąsawa	5
8.	159	23304 Żnin-Pturek-Barcin	3
9.	160	23165 Żnin-Barcin-Mamlicz	2
10.	161	23133 Żnin-Cerekwica-Żerniki-Janowiec Wlkp. Sarbinowo Drugie	8
11.	162	23353 Żnin-Gąsawa-Rogowo-Gościeszyn	2

Źródło: Starostwo Powiatowe w Żninie

Analiza wykazu wskazuje, że Żnin stanowi główny punkt odniesienia dla funkcjonujących przewozów komercyjnych. Większość ujętych w wykazie linii rozpoczyna się lub kończy w Żninie, zapewniając mieszkańcom miejscowości położonych na terenie powiatu dojazd do głównego ośrodka administracyjnego, usługowego, edukacyjnego i gospodarczego. Szczególnie wyraźna jest koncentracja połączeń w kierunku Gąsawy i Rogowa, które tworzą jeden z najważniejszych korytarzy komunikacyjnych w południowej części powiatu.

Istotną grupę stanowią również połączenia zapewniające dostęp do miejscowości o znaczeniu turystycznym i rekreacyjnym, w tym Wenecji, Biskupina i Rogowa. Przebieg części linii wskazuje zatem nie tylko na realizację codziennych potrzeb mieszkańców związanych z dojazdami do pracy, szkół i usług, ale również na obsługę miejscowości o znaczeniu turystycznym.

Wykaz obejmuje ponadto połączenia zapewniające obsługę obszarów położonych w różnych częściach powiatu. Szczególne znaczenie ma relacja Żnin – Cerekwica – Żerniki – Janowiec Wielkopolski – Sarbinowo Drugie, dla której wydano największą liczbę wypisów – 8. Z kolei linia Żnin – Wenecja – Gąsawa – Rogowo posiada 6 wypisów, a linia Żnin – Gościeszyn – Biskupin – Gąsawa – 5. Może to wskazywać na relatywnie większy zakres organizacyjny tych połączeń w stosunku do pozostałych linii. Należy jednak podkreślić, że liczba wydanych wypisów nie jest bezpośrednim miernikiem liczby wykonywanych kursów ani wielkości potoków pasażerskich.

Układ istniejących linii pokazuje również, że przewozy komercyjne pełnią przede wszystkim funkcję dowozowo-łączącą, zapewniając komunikację pomiędzy Żninem a mniejszymi miejscowościami oraz pomiędzy poszczególnymi ośrodkami gminnymi i lokalnymi. Szczególnie widoczny jest korytarz Żnin – Gąsawa – Rogowo, uzupełniany połączeniami przez Biskupin, Gościeszyn, Mięcierzyn, Czewujewo oraz Wenecję.

Regularne przewozy realizowane na podstawie zezwoleń Starosty Żnińskiego należy zatem traktować jako istotny komponent istniejącej sieci transportowej Powiatu Żnińskiego, jednak nie jako jej jedyny element. Ich znaczenie polega przede wszystkim na uzupełnianiu przewozów organizowanych przez samorządy oraz zapewnianiu bezpośrednich połączeń pomiędzy mniejszymi miejscowościami a Żninem i innymi lokalnymi ośrodkami.

Przewozy komercyjne mają szczególne znaczenie dla mieszkańców obszarów wiejskich, gdzie ze względu na mniejszą koncentrację ludności organizacja regularnej komunikacji publicznej może być trudniejsza z ekonomicznego punktu widzenia. Jednocześnie ich rynkowy charakter oznacza, że dostępność części połączeń może zmieniać się w zależności od popytu oraz opłacalności ich wykonywania. Z punktu widzenia polityki transportowej powiatu istotne jest zatem monitorowanie zmian w zakresie tych przewozów oraz identyfikowanie relacji, których ewentualne ograniczenie mogłoby prowadzić do pogorszenia dostępności transportowej mieszkańców.

Szczególnego znaczenia nabiera w tym kontekście koordynacja przewozów komercyjnych z przewozami organizowanymi przez jednostki samorządu terytorialnego. Dotyczy to przede wszystkim rozkładów jazdy, przebiegu tras, lokalizacji przystanków oraz możliwości zapewnienia dogodnych przesiadek. Koordynacja ta powinna ograniczać niepotrzebne dublowanie przewozów, a jednocześnie zapewniać odpowiednią dostępność komunikacyjną miejscowości, w których oferta przewozów komercyjnych jest ograniczona.

W dalszym rozwoju systemu transportowego Powiatu Żnińskiego zasadne jest w szczególności:

- ✓ prowadzenie systematycznego monitoringu funkcjonowania wszystkich linii realizowanych na podstawie zezwoleń Starosty Żnińskiego;
- ✓ analiza rzeczywistych potoków pasażerskich na poszczególnych relacjach;
- ✓ koordynowanie rozkładów jazdy przewoźników komercyjnych z przewozami organizowanymi przez gminy i Powiat Żniński;
- ✓ zapewnienie możliwie dogodnych przesiadek pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym;
- ✓ rozwijanie wspólnego systemu informacji pasażerskiej obejmującego przewozy komercyjne i przewozy organizowane przez samorządy;
- ✓ analiza możliwości integracji taryfowej różnych form transportu, jeżeli będzie to uzasadnione organizacyjnie i ekonomicznie;
- ✓ monitorowanie relacji o szczególnym znaczeniu społecznym, których utrata przez przewoźnika komercyjnego mogłaby skutkować ograniczeniem dostępności transportowej mieszkańców;
- ✓ uwzględnianie przewozów komercyjnych przy projektowaniu nowych linii użyteczności publicznej, tak aby środki publiczne w pierwszej kolejności kierować na obszary i relacje, na których oferta rynkowa jest niewystarczająca.

Z punktu widzenia opracowywanego Planu Transportowego szczególnie istotne jest zatem postrzeganie istniejących przewozów komercyjnych nie tylko jako konkurencji dla transportu organizowanego przez samorządy, lecz przede wszystkim jako elementu już funkcjonującego systemu mobilności, którego potencjał powinien być uwzględniany przy planowaniu przyszłej sieci połączeń użyteczności publicznej.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na potrzebę zapewnienia ciągłości obsługi komunikacyjnej w relacjach o mniejszym potencjale ekonomicznym. W przypadku ograniczenia lub likwidacji połączenia komercyjnego zasadne jest każdorazowo przeanalizowanie, czy dana relacja ma znaczenie społeczne uzasadniające objęcie jej przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Takie podejście pozwoli na racjonalne wykorzystanie środków publicznych, przy jednoczesnym ograniczaniu ryzyka powstawania obszarów wykluczenia transportowego.

Reasumując, według stanu od stycznia 2026 r. sieć przewozów realizowanych na podstawie zezwoleń Starosty Żnińskiego obejmuje 11 linii i łącznie 38 wypisów. Jej struktura wskazuje na

silną rolę Żnina jako głównego węzła lokalnego oraz szczególne znaczenie kierunków Żnin – Gąsawa – Rogowo, uzupełnianych przez połączenia w kierunku Biskupina, Wenecji, Barcina, Janowca Wielkopolskiego oraz innych miejscowości powiatu. Przewozy te stanowią ważne uzupełnienie systemu transportu zbiorowego i powinny być uwzględniane w planowaniu rozwoju sieci transportowej Powiatu Żnińskiego.

4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Żnińskiego stanowi jeden z podstawowych dokumentów strategicznych określających kierunki rozwoju systemu transportowego oraz polityki mobilności na obszarze powiatu. Jego zadaniem jest nie tylko wskazanie sieci komunikacyjnej i zasad organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, lecz przede wszystkim kompleksowa diagnoza potrzeb przewozowych mieszkańców, ocena dostępności transportowej oraz wyznaczenie długofalowych kierunków rozwoju zintegrowanego systemu transportowego.

Plan transportowy ma charakter strategiczno-operacyjny i stanowi podstawę podejmowania decyzji dotyczących organizacji publicznego transportu zbiorowego, uruchamiania nowych połączeń komunikacyjnych, modyfikacji istniejącej oferty przewozowej oraz pozyskiwania środków finansowych z programów krajowych i funduszy Unii Europejskiej. Dokument ten jest również jednym z najważniejszych narzędzi wspierających realizację polityki zrównoważonego rozwoju, poprawę spójności terytorialnej oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców wszystkich gmin Powiatu Żnińskiego.

4.1 Zagospodarowanie przestrzenne

Polityka zagospodarowania przestrzennego Powiatu Żnińskiego wynika z jego zróżnicowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej, obejmującej miasto Żnin jako główny ośrodek administracyjny i usługowy oraz otaczające go gminy o dominujących funkcjach rolniczych, turystycznych i rekreacyjnych. Istotny wpływ na kierunki rozwoju przestrzennego wywiera położenie powiatu pomiędzy największymi ośrodkami regionu – Bydgoszczą, Inowrocławiem i Gnieznem – a także przebieg głównych korytarzy transportowych łączących województwo kujawsko-pomorskie z województwem wielkopolskim.

Znaczącym uwarunkowaniem rozwoju przestrzennego są wysokie walory środowiska przyrodniczego. Na obszarze powiatu znajdują się liczne jeziora, kompleksy leśne, doliny rzeczne oraz obszary objęte różnymi formami ochrony przyrody, w tym fragmenty obszarów Natura 2000 oraz terenów wchodzących w skład Pałuckiego Parku Krajobrazowego. Uwarunkowania te wpływają na sposób zagospodarowania przestrzeni, ograniczając możliwość lokalizacji części inwestycji infrastrukturalnych, a jednocześnie wzmacniając funkcje turystyczne i rekreacyjne regionu.

Planowanie przestrzenne w Powiecie Żnińskim powinno uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju, obejmujące wzajemne równoważenie aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

W wymiarze gospodarczym kluczowe znaczenie ma tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi przedsiębiorczości, działalności produkcyjnej, usługowej oraz logistyki, przy jednoczesnym wzmacnianiu powiązań funkcjonalnych z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem i innymi ośrodkami regionalnymi.

W wymiarze społecznym priorytetem pozostaje zapewnienie mieszkańcom odpowiedniej dostępności do usług publicznych, edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji publicznej poprzez rozwój efektywnego systemu transportu zbiorowego oraz ograniczanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, szczególnie na terenach wiejskich.

W wymiarze środowiskowym istotne jest zachowanie wysokich walorów krajobrazowych i przyrodniczych powiatu, ochrona jezior, dolin rzecznych, terenów leśnych oraz gruntów rolnych o wysokiej wartości produkcyjnej, a także ograniczanie presji inwestycyjnej na obszary szczególnie cenne przyrodniczo.

Struktura przestrzenna Powiatu Żnińskiego charakteryzuje się koncentracją funkcji administracyjnych, usługowych i gospodarczych w Żninie, przy jednoczesnym utrzymaniu silnych funkcji przemysłowych i gospodarczych w Barcinie oraz znaczącej roli Łabiszyna, Janowca Wielkopolskiego, Rogowa i Gąsawy jako lokalnych ośrodków obsługi mieszkańców. Dominującą funkcją znacznej części obszaru pozostaje rolnictwo, uzupełniane przez rozwijającą się działalność turystyczną i rekreacyjną, szczególnie na terenach położonych wokół jezior Pałuk.

W przeciwieństwie do powiatów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich, w Powiecie Żnińskim zjawisko suburbanizacji ma umiarkowaną skalę. Większe znaczenie mają procesy rozpraszania zabudowy na terenach wiejskich oraz rozwój zabudowy jednorodzinnej w sąsiedztwie głównych miejscowości. Zjawiska te powodują stopniowy wzrost kosztów utrzymania infrastruktury technicznej i transportowej oraz zwiększają zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny.

Układ przestrzenny powiatu w istotny sposób determinuje organizację systemu transportowego. Żnin pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego integrującego transport autobusowy i kolejowy, natomiast najważniejsze powiązania transportowe koncentrują się na kierunkach prowadzących do Bydgoszczy, Inowrocławia, Gniezna i Mogilna. Jednocześnie na terenach wiejskich utrzymuje się wysoka zależność mieszkańców od indywidualnego transportu samochodowego, wynikająca z rozproszonego osadnictwa oraz ograniczonej dostępności transportu zbiorowego.

W konsekwencji planowanie przestrzenne powinno pozostawać w ścisłym związku z planowaniem transportowym, zwłaszcza przy wyznaczaniu nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, działalność gospodarczą oraz rozwój infrastruktury usługowej. Lokalizacja nowych inwestycji powinna uwzględniać możliwość efektywnej obsługi transportem publicznym oraz tworzenia zintegrowanych systemów mobilności.

Ze względu na funkcjonalne powiązania Powiatu Żnińskiego z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego niezbędne jest prowadzenie skoordynowanej polityki przestrzennej obejmującej współpracę pomiędzy gminami oraz z samorządem województwa kujawsko-pomorskiego. Szczególne znaczenie ma koordynacja planowania infrastruktury transportowej, lokalizacji nowych inwestycji oraz rozwoju sieci transportu publicznego przekraczającego granice administracyjne poszczególnych gmin i powiatów.

System zagospodarowania przestrzennego Powiatu Żnińskiego charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem funkcjonalnym oraz koniecznością zachowania równowagi pomiędzy rozwojem gospodarczym, ochroną środowiska oraz zapewnieniem wysokiej jakości życia mieszkańców. W

perspektywie długookresowej szczególnego znaczenia nabiera przechodzenie od rozproszonego modelu rozwoju przestrzennego do modelu opartego na świadomym planowaniu, wykorzystującym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz ścisłą integrację polityki przestrzennej z polityką transportową.

Kluczowymi kierunkami działań pozostają powiązanie rozwoju przestrzennego z rozwojem publicznego transportu zbiorowego, ograniczanie rozpraszania zabudowy, ochrona terenów cennych przyrodniczo i rolniczych, rozwój infrastruktury transportowej odpowiadającej rzeczywistym potrzebom mieszkańców oraz wzmacnianie roli Żnina jako głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i transportowego Powiatu Żnińskiego.

4.2 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Żnińskiego stanowi element szerszego systemu planowania strategicznego i nie może funkcjonować jako dokument autonomiczny. Skuteczność jego wdrażania zależy od zachowania pełnej spójności z dokumentami strategicznymi opracowywanymi na poziomie krajowym, wojewódzkim oraz lokalnym. Dotyczy to zarówno zgodności celów rozwojowych, jak i koordynacji działań inwestycyjnych, organizacyjnych oraz możliwości pozyskiwania środków finansowych.

Na poziomie krajowym plan transportowy powinien pozostawać zgodny z polityką transportową państwa realizowaną przez Ministra Infrastruktury oraz z dokumentami strategicznymi przygotowywanymi przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w zakresie wykorzystania funduszy europejskich i krajowych. Uwzględniać powinien również kierunki rozwoju określone w dokumentach dotyczących zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, rozwoju infrastruktury transportowej oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Cele przyjmowane w planie transportowym Powiatu Żnińskiego powinny wpisywać się w założenia krajowej polityki transportowej, obejmujące przede wszystkim zwiększenie udziału transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczanie emisji gazów cieplarnianych poprzez rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz integrację różnych gałęzi transportu w ramach nowoczesnych systemów intermodalnych.

Istotnym elementem pozostaje również zgodność z krajowymi instrumentami finansowymi wspierającymi rozwój transportu publicznego, w szczególności z Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz programami finansującymi rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i przesiadkowej. Spójność z celami polityki krajowej zwiększa możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację przedsięwzięć przewidzianych w planie transportowym.

Na poziomie regionalnym dokument powinien pozostawać komplementarny wobec dokumentów strategicznych przyjmowanych przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W szczególności dotyczy to Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz regionalnych programów finansowanych ze środków Unii Europejskiej, określających priorytety rozwoju infrastruktury transportowej i mobilności.

Szczególnego znaczenia nabiera koordynacja z regionalnym transportem kolejowym organizowanym przez samorząd województwa. Plan transportowy Powiatu Żnińskiego powinien uwzględniać przebieg oraz ofertę przewozową linii kolejowych obsługujących powiat, zapewniać

właściwą synchronizację rozkładów jazdy autobusów z kursami pociągów, wskazywać lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz dążyć do komplementarności transportu autobusowego i kolejowego. Celem tych działań powinno być tworzenie spójnego systemu transportowego, a nie konkurencji pomiędzy poszczególnymi środkami transportu.

Istotnym elementem pozostaje również zgodność z dokumentami planistycznymi opracowywanymi przez gminy wchodzące w skład Powiatu Żnińskiego, w tym strategiami rozwoju, studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Integracja planowania transportowego z polityką przestrzenną umożliwia właściwe kształtowanie sieci osadniczej oraz lokalizację nowych funkcji mieszkaniowych i gospodarczych w sposób zapewniający ich efektywną obsługę transportem publicznym.

Spójność planu transportowego z dokumentami strategicznymi wyższego rzędu zwiększa wiarygodność planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych, poprawia możliwości pozyskiwania środków finansowych z funduszy krajowych i europejskich, wzmacnia stabilność finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz zapewnia większą przewidywalność działań organizacyjnych i inwestycyjnych w długiej perspektywie.

Plan transportowy Powiatu Żnińskiego powinien jednoznacznie wskazywać sposób realizacji celów krajowej i regionalnej polityki transportowej poprzez ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego, rozwój zrównoważonej mobilności, poprawę dostępności transportowej mieszkańców, integrację transportu autobusowego i kolejowego oraz wspieranie rozwiązań przyjaznych środowisku. Takie podejście umożliwi stworzenie nowoczesnego, efektywnego i odpornego na przyszłe wyzwania systemu publicznego transportu zbiorowego, stanowiącego jeden z fundamentów rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Żnińskiego.

4.3 Ustalenia krajowego planu transportowego

Podstawowym dokumentem wyznaczającym ramy polityki transportowej państwa jest **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030)**, która stanowi punkt odniesienia dla dokumentów planistycznych szczebla krajowego, regionalnego oraz lokalnego, w tym również dla planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatów. Dokument ten integruje cele polityki transportowej z założeniami polityki klimatycznej, przestrzennej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego.

SRT2030 zakłada stopniową zmianę struktury popytu transportowego w kierunku zwiększenia roli transportu zbiorowego oraz poprawy efektywności systemu mobilności. W szczególności przewiduje się wzrost znaczenia przewozów pasażerskich realizowanych koleją, przy jednoczesnym stabilnym poziomie lub umiarkowanym wzroście przewozów autobusowych. Zakłada się również, że pomimo dalszego wzrostu mobilności indywidualnej, jej udział w strukturze podróży będzie stopniowo ograniczany na rzecz bardziej zrównoważonych form transportu. W przypadku transportu towarowego przewiduje się wolniejszą dynamikę wzrostu, wynikającą z optymalizacji procesów logistycznych oraz lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury.

Prognozy rozwoju ruchu wskazują na dalszy wzrost obciążeń infrastruktury transportowej, zarówno drogowej, jak i kolejowej. Oznacza to, że mimo intensyfikacji działań na rzecz rozwoju transportu zbiorowego, presja na sieć drogową nie ulegnie znacznemu ograniczeniu, a w niektórych segmentach może nadal wzrastać. W konsekwencji planowanie transportowe na poziomie lokal-

nym, w tym w Powiecie Żnińskim, musi uwzględniać jednoczesną potrzebę rozwoju transportu publicznego oraz utrzymania i modernizacji infrastruktury drogowej jako elementu systemu komplementarnego.

Dla Powiatu Żnińskiego ustalenia SRT2030 mają istotne znaczenie ze względu na jego położenie w strukturze osadniczej województwa kujawsko-pomorskiego oraz silne powiązania funkcjonalne z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Mogilnem oraz Gnieznem. Istotnym uwarunkowaniem jest również rola Żnina jako lokalnego ośrodka administracyjnego i usługowego oraz zróżnicowany poziom dostępności transportowej w poszczególnych częściach powiatu.

Znaczenie transportu kolejowego w obsłudze regionu, w tym powiązania z Bydgoszczą, Inowrocławiem i Mogilnem, wskazuje na konieczność dalszego wzmacniania funkcji integracyjnych węzłów przesiadkowych. W tym kontekście kluczowe jest zapewnienie sprawnej koordynacji pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym, w szczególności w zakresie organizacji dowozów do stacji kolejowych oraz integracji rozkładów jazdy.

Transport autobusowy w Powiecie Żnińskim pełni funkcję komplementarną wobec kolei, a jego znaczenie jest szczególnie istotne w obsłudze obszarów o rozproszonej strukturze osadniczej oraz miejscowości oddalonych od linii kolejowych. Oznacza to konieczność utrzymania oraz dalszego rozwoju sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, wykorzystania instrumentów finansowych takich jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, w tym dojazdów do pracy, szkół oraz usług publicznych.

Pomimo relatywnie rozwiniętej dostępności transportu zbiorowego w części powiatu, nadal utrzymuje się istotna rola transportu indywidualnego, szczególnie na obszarach wiejskich. W związku z tym konieczne pozostaje równoległe prowadzenie działań obejmujących modernizację i utrzymanie infrastruktury drogowej, rozwój systemów parkingowych w miejscowościach pełniących funkcje węzłowe oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

SRT2030 podkreśla również rosnące znaczenie inteligentnych systemów transportowych oraz cyfryzacji usług mobilności. W warunkach Powiatu Żnińskiego oznacza to konieczność wdrażania systemów informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym, rozwoju elektronicznych kanałów sprzedaży biletów, a także stopniowej integracji taryfowej i informacyjnej z systemami regionalnymi, w tym z transportem organizowanym przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego.

Realizacja celów strategii krajowej wymaga ścisłej współpracy pomiędzy poziomem lokalnym, regionalnym i krajowym. Dla Powiatu Żnińskiego oznacza to konieczność zachowania spójności planów transportowych z dokumentami wojewódzkimi, koordynacji działań z sąsiednimi powiatami i gminami oraz aktywnego pozyskiwania środków finansowych z programów krajowych i funduszy Unii Europejskiej.

Do kluczowych kierunków działań wynikających z SRT2030, istotnych z perspektywy Powiatu Żnińskiego, należą w szczególności: integracja transportu autobusowego i kolejowego, rozwój Żnina jako lokalnego węzła przesiadkowego o znaczeniu subregionalnym, zapewnienie minimalnych standardów dostępności transportu publicznego na obszarach o niższej gęstości zaludnienia, inwestycje w infrastrukturę drogową poprawiającą bezpieczeństwo i przepustowość, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych oraz powiązanie polityki transportowej z planowaniem przestrzennym.

W ujęciu operacyjnym plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Żnińskiego powinien pełnić funkcję narzędzia implementacji założeń SRT2030 na poziomie lokalnym. Uwzględniając specyfikę demograficzną, strukturę osadniczą oraz funkcjonalne powiązania z głównymi ośrodkami regionalnymi, możliwe jest budowanie systemu transportowego, który będzie jednocześnie efektywny ekonomicznie, dostępny społecznie oraz zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i polityki klimatycznej państwa.

4.4 Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Działania w obszarze transportu w Powiecie Żnińskim powinny być prowadzone w ścisłej zgodności z założeniami **Planu Transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2030 (PTWK-P 2030)**, który stanowi kluczowy dokument określający kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, w szczególności w zakresie integracji transportu zbiorowego, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz zwiększania efektywności sieci transportowej.

Jednym z podstawowych kierunków wskazanych w planie wojewódzkim jest poprawa płynności ruchu drogowego oraz wyprowadzanie ruchu tranzytowego z obszarów zurbanizowanych poprzez rozwój i modernizację infrastruktury obwodnicowej oraz dróg o podwyższonych parametrach technicznych. W przypadku Powiatu Żnińskiego szczególne znaczenie ma funkcjonowanie drogi ekspresowej S5 w jego bezpośrednim sąsiedztwie, która stanowi element kluczowego korytarza transportowego łączącego Bydgoszcz z Poznaniem oraz dalej z centralną i południową częścią kraju. W tym kontekście istotne jest dalsze wzmacnianie powiązań lokalnego układu drogowego z siecią dróg ekspresowych oraz ograniczanie ruchu tranzytowego w miejscowościach o funkcjach lokalnych i turystycznych.

Wojewódzki plan transportowy zakłada również poprawę dostępności do sieci dróg krajowych i ekspresowych, co w przypadku Powiatu Żnińskiego oznacza konieczność wzmacniania powiązań z drogą ekspresową S5 oraz zapewnienia sprawnych połączeń z autostradą A2 poprzez układ dróg krajowych i wojewódzkich. Szczególne znaczenie ma rozwój infrastruktury wspierającej obsługę ruchu gospodarczego, w tym transportu towarowego i logistycznego, a także poprawa parametrów technicznych dróg o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym.

Do kluczowych celów PTKW-P 2030 należą również działania w zakresie rozwoju i modernizacji sieci drogowej, obejmujące drogi krajowe i wojewódzkie. W odniesieniu do Powiatu Żnińskiego szczególne znaczenie mają drogi krajowe oraz wojewódzkie zapewniające powiązania z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem oraz Mogilnem, a także z lokalnymi ośrodkami funkcjonalnymi, takimi jak Barcin, Łabiszyn, Janowiec Wielkopolski, Rogowo i Gąsawa. Istotne znaczenie przypisuje się także wzmocnieniu regionalnych osi komunikacyjnych w układzie północ-południe oraz wschód-zachód, które determinują spójność przestrzenną województwa.

Plan wojewódzki obejmuje również działania w zakresie modernizacji infrastruktury inżynierskiej, w tym obiektów mostowych, wiaduktów oraz skrzyżowań bezkolizyjnych, co ma bezpośrednie znaczenie dla poprawy przepustowości i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Równolegle zakłada się poprawę parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, w szczególności linii o znaczeniu regionalnym, które powiązane są z Bydgoszczą, Inowrocławiem oraz Mogilnem.

Istotnym elementem PTKW-P 2030 jest rozwój i modernizacja transportu kolejowego, w tym wymiana taboru na nowoczesny i niskoemisyjny oraz zwiększanie roli kolei jako podstawowego środka transportu regionalnego. Dla Powiatu Żnińskiego szczególne znaczenie ma poprawa

dostępności do sieci kolejowej oraz wzmacnianie funkcji integracyjnych stacji i przystanków kolejowych, które powinny pełnić rolę lokalnych węzłów przesiadkowych. W tym kontekście kluczowe jest zapewnienie sprawnych dowozów autobusowych do kolei oraz integracja rozkładów jazdy.

Województwo kujawsko-pomorskie kładzie również nacisk na rozwój transportu publicznego w wymiarze jakościowym, obejmujący integrację taryfową i informacyjną, rozwój systemów sprzedaży biletów, wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej oraz budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Działania te mają szczególne znaczenie dla Powiatu Żnińskiego, gdzie konieczne jest dalsze wzmacnianie roli Żnina jako głównego ośrodka integrującego transport autobusowy i kolejowy oraz poprawa dostępności komunikacyjnej pozostałych gmin.

Plan wojewódzki zakłada także rozwój zrównoważonej mobilności, w tym zwiększenie udziału transportu zbiorowego i kolejowego w strukturze podróży, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz rozwój elektromobilności. W kontekście Powiatu Żnińskiego oznacza to konieczność wspierania niskoemisyjnych form transportu publicznego, rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz integracji różnych form mobilności, w tym transportu zbiorowego, indywidualnego oraz rowerowego.

Istotnym elementem polityki wojewódzkiej jest również poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez działania infrastrukturalne i organizacyjne, mające na celu ograniczenie liczby wypadków oraz ich skutków. W tym zakresie szczególne znaczenie mają inwestycje w infrastrukturę drogową, poprawa oznakowania oraz eliminacja miejsc niebezpiecznych.

W odniesieniu do transportu kolejowego plan wojewódzki podkreśla konieczność dalszego wzmacniania jego roli jako alternatywy dla transportu drogowego. Powiat i gminy mogą wspierać te działania poprzez rozwój infrastruktury towarzyszącej, w tym parkingów typu Park & Ride, poprawę dostępności pieszej i rowerowej do stacji kolejowych oraz tworzenie lokalnych węzłów integrujących różne środki transportu.

Podsumowując, **Plan Transportowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2030** wyznacza kierunki rozwoju systemu transportowego opartego na integracji, zrównoważeniu i poprawie dostępności. Dla Powiatu Żnińskiego oznacza to konieczność prowadzenia skoordynowanej polityki transportowej, która wykorzysta jego położenie w sieci transportowej regionu, wzmocni powiązania z głównymi ośrodkami gospodarczymi województwa oraz zapewni mieszkańcom wysoki standard dostępności transportowej przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko.

4.5 Strategia Rozwoju Powiatu Żnińskiego

Strategia Rozwoju Powiatu Żnińskiego stanowi podstawowy dokument wyznaczający długofalowe kierunki rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego obszaru powiatu. W jej ujęciu system transportowy pełni funkcję kluczowego narzędzia realizacji celów strategicznych, w szczególności w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej, wzmacniania spójności terytorialnej oraz zwiększania atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej powiatu. Rozwój infrastruktury i usług transportowych powinien być zatem podporządkowany wizji powiatu jako obszaru dobrze skomunikowanego, spójnego funkcjonalnie oraz sprzyjającego rozwojowi społeczno-gospodarczemu przy jednoczesnym zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.

Strategia zakłada integrację działań samorządu powiatowego, gmin, instytucji publicznych, przedsiębiorców oraz mieszkańców wokół idei zrównoważonego rozwoju. Wymaga to równoważenia trzech podstawowych wymiarów: gospodarczego, obejmującego wspieranie inwestycji, rozwój lokalnych stref aktywności gospodarczej oraz poprawę dostępności do rynków pracy w Bydgoszczy, Inowrocławiu, Gnieźnie i innych ośrodkach regionalnych; społecznego, związanego z zapewnieniem mieszkańcom dostępu do usług publicznych, edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji; oraz środowiskowego, obejmującego ochronę zasobów przyrodniczych, w tym jezior, terenów leśnych i obszarów o wysokich walorach krajobrazowych, a także ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Transport odgrywa w tym systemie rolę fundamentalną, ponieważ warunkuje mobilność mieszkańców, dostępność przestrzenną usług oraz sprawność funkcjonowania lokalnej gospodarki. Jego znaczenie jest szczególnie istotne w powiecie o strukturze miejsko-wiejskiej i rozproszonej sieci osadniczej, gdzie jakość powiązań komunikacyjnych bezpośrednio wpływa na poziom życia mieszkańców oraz możliwości rozwoju poszczególnych gmin.

Wizja rozwoju Powiatu Żnińskiego uwzględnia jego położenie pomiędzy głównymi ośrodkami regionalnymi, w szczególności Bydgoszczą, Inowrocławiem, Mogilnem oraz Gnieznem, a także powiązania funkcjonalne z większymi rynkami pracy i usług. Z punktu widzenia polityki transportowej oznacza to konieczność wzmacniania powiązań komunikacyjnych w układzie regionalnym, rozwijania infrastruktury umożliwiającej codzienne dojazdy do pracy i edukacji oraz tworzenia warunków sprzyjających integracji społecznej i przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu.

W centrum strategii znajdują się mieszkańcy oraz poprawa jakości ich życia. W praktyce oznacza to konieczność rozwijania publicznego transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego, w szczególności w relacjach do Bydgoszczy i Inowrocławia, poprawy dostępności komunikacyjnej gmin i miejscowości peryferyjnych, rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej, dostosowania systemu transportowego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością oraz tworzenia zintegrowanych systemów mobilności umożliwiających sprawne łączenie różnych środków transportu, w tym kolei, autobusów, transportu indywidualnego i rowerowego.

Strategia podkreśla również znaczenie współpracy pomiędzy powiatem, gminami oraz partnerami społecznymi i gospodarczymi. W obszarze transportu oznacza to konieczność koordynacji organizacji przewozów publicznych, wspólnego planowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych oraz rozwijania projektów ponadgminnych, takich jak systemy tras rowerowych, węzły przesiadkowe czy zintegrowane rozwiązania mobilnościowe. Powiat pełni w tym układzie funkcję koordynatora, integrując działania lokalne i zapewniając ich spójność z dokumentami strategicznymi szczebla wojewódzkiego i krajowego.

Z nadrzędnych celów strategii wynikają konkretne priorytety w obszarze transportu, obejmujące modernizację i rozbudowę dróg powiatowych, w szczególności w relacjach zapewniających dostęp do drogi ekspresowej S5 oraz głównych ośrodków regionalnych; rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej jako elementu zrównoważonej mobilności; poprawę dostępności transportu publicznego na obszarach wiejskich; integrację transportu autobusowego z kolejowym, w tym rozwój węzłów przesiadkowych; dostosowanie infrastruktury i usług transportowych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością; oraz rozwój systemów parkingowych typu Park & Ride i Bike & Ride.

Priorytety te pozostają spójne z kierunkami określonymi w Planie Transportowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2030, który akcentuje integrację systemów transportowych, rozwój transportu kolejowego oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Wspólność celów dokumentów strategicznych wzmacnia możliwość efektywnej realizacji inwestycji oraz pozyskiwania finansowania zewnętrznego.

Istotnym elementem strategii jest rozwój transportu niskoemisyjnego oraz elektromobilności. W praktyce oznacza to stopniową wymianę taboru transportu publicznego na pojazdy nisko- i zeroemisyjne, rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, wspieranie rozwiązań ograniczających emisje w transporcie indywidualnym i towarowym oraz promowanie mobilności aktywnej, w szczególności ruchu rowerowego i pieszego. Działania te przyczyniają się do poprawy jakości powietrza, ograniczenia hałasu oraz zwiększenia komfortu życia mieszkańców.

Podsumowując, Strategia Rozwoju Powiatu Żnińskiego traktuje transport jako jeden z kluczowych filarów rozwoju społeczno-gospodarczego. System transportowy powinien wspierać rozwój gospodarczy, zapewniać dostępność usług publicznych, wzmacniać spójność terytorialną oraz odpowiadać na potrzeby mieszkańców, przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnego wpływu na środowisko. Plan transportowy powiatu powinien w pełni operacjonalizować założenia strategii, przekładając cele rozwojowe na konkretne działania inwestycyjne, organizacyjne i integracyjne w zakresie mobilności lokalnej i regionalnej.

4.6 Wpływ transportu na środowisko

Transport w Powiecie Żnińskim wywiera istotny i wieloaspektowy wpływ na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców. Oddziaływanie to obejmuje emisje zanieczyszczeń do powietrza, hałas komunikacyjny, przekształcenia krajobrazu, fragmentację ekosystemów oraz presję na tereny rolnicze i przyrodniczo cenne. Jednocześnie transport stanowi podstawę funkcjonowania lokalnej gospodarki oraz warunkuje mobilność mieszkańców, co powoduje konieczność poszukiwania równowagi pomiędzy rozwojem systemu transportowego a ochroną środowiska.

Powiat Żniński, położony w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, pełni istotną rolę w regionalnym układzie transportowym. Przez jego obszar oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie przebiegają ważne korytarze komunikacyjne, w tym droga ekspresowa S5 oraz sieć dróg krajowych i wojewódzkich łączących Bydgoszcz, Inowrocław, Gniezno i Mogilno. Uwarunkowania te powodują koncentrację ruchu drogowego oraz związanych z nim oddziaływań środowiskowych, szczególnie w rejonach węzłowych oraz na głównych ciągach komunikacyjnych.

Transport drogowy stanowi jedno z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza w powiecie. Do najważniejszych substancji emitowanych w wyniku eksploatacji pojazdów należą tlenki azotu (NO_x), tlenek węgla (CO), pyły zawieszone PM₁₀ i PM_{2,5} oraz lotne związki organiczne. Źródłem emisji jest przede wszystkim transport indywidualny, którego udział systematycznie rośnie wraz ze wzrostem liczby pojazdów, a także transport towarowy oraz – w mniejszym stopniu – transport zbiorowy.

Największe natężenie emisji i związanych z nimi oddziaływań środowiskowych obserwuje się wzdłuż głównych korytarzy transportowych, w szczególności w rejonie drogi ekspresowej S5, a także na drogach krajowych i wojewódzkich zapewniających powiązania między ośrodkami re-

gionalnymi. Podwyższone poziomy zanieczyszczeń występują również w miastach i miejscowościach o większej koncentracji ruchu, takich jak Żnin, Barcin czy Łabiszyn, szczególnie w warunkach szczytowego natężenia ruchu oraz niekorzystnych warunków meteorologicznych. Monitoring środowiska wskazuje, że transport stanowi jeden z istotnych czynników wpływających na jakość powietrza, obok emisji komunalno-bytowej.

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń wymaga wdrażania działań o charakterze systemowym, obejmujących rozwój publicznego transportu zbiorowego, w szczególności kolejowego i autobusowego, promocję pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, modernizację floty transportowej, poprawę organizacji ruchu oraz eliminację zatorów komunikacyjnych, a także rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej. W dłuższej perspektywie kluczowe znaczenie będzie miała transformacja energetyczna transportu, w tym rozwój elektromobilności oraz stopniowe odchodzenie od wysokoemisyjnych źródeł napędu.

Istotnym problemem środowiskowym w Powiecie Żnińskim jest również hałas komunikacyjny, którego poziom uzależniony jest od natężenia ruchu, struktury pojazdów, prędkości oraz stanu technicznego nawierzchni. Najbardziej narażone na jego oddziaływanie są tereny położone w sąsiedztwie drogi ekspresowej S5, głównych dróg krajowych i wojewódzkich oraz obszary zurbanizowane o wysokiej intensywności ruchu.

Długotrwała ekspozycja na hałas komunikacyjny może prowadzić do negatywnych skutków zdrowotnych, takich jak zaburzenia snu, obniżenie koncentracji, wzrost poziomu stresu oraz pogorszenie ogólnego komfortu życia mieszkańców. Hałas oddziałuje również na środowisko przyrodnicze, wpływając na funkcjonowanie fauny, w szczególności na obszarach leśnych i rolniczych.

W celu ograniczenia oddziaływania hałasu stosowane są rozwiązania techniczne i organizacyjne, takie jak ekrany akustyczne, pasy zieleni izolacyjnej, nawierzchnie o obniżonej emisji hałasu oraz odpowiednie kształtowanie przebiegu infrastruktury transportowej w procesach planistycznych. Kluczowe znaczenie ma również właściwe zarządzanie ruchem drogowym w obszarach zurbanizowanych.

Rozwój infrastruktury transportowej wpływa także na strukturę przestrzenną i środowisko przyrodnicze powiatu. Do głównych negatywnych oddziaływań należą fragmentacja siedlisk przyrodniczych, ograniczenie migracji zwierząt, przekształcenia krajobrazu oraz presja inwestycyjna na tereny rolnicze i obszary o wysokich walorach przyrodniczych. W Powiecie Żnińskim szczególne znaczenie mają obszary jeziorne, doliny rzek oraz kompleksy leśne, które stanowią istotne elementy regionalnego systemu ekologicznego.

W przypadku realizacji nowych inwestycji transportowych konieczne jest przeprowadzanie ocen oddziaływania na środowisko, stosowanie rozwiązań minimalizujących wpływ na ekosystemy, w tym budowa przejść dla zwierząt oraz zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych. Istotne jest również ograniczanie ingerencji w krajobraz poprzez właściwe projektowanie infrastruktury.

Transport generuje również znaczące ilości odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych, takich jak zużyte oleje i smary, opony, akumulatory, części pojazdów oraz odpady powypadkowe. Niewłaściwe gospodarowanie tymi odpadami może prowadzić do degradacji gleby oraz zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. W związku z tym kluczowe znaczenie mają systemy selektywnej zbiórki odpadów, rozwój recyklingu, kontrola obrotu odpadami niebezpiecznymi oraz działania edukacyjne w zakresie ochrony środowiska.

Transport wpływa również na procesy osadnicze, w tym zjawisko suburbanizacji, obserwowane w otoczeniu Żnina oraz innych ośrodków miejskich powiatu. Rozwój rozproszonej zabudowy

prowadzi do wzrostu zapotrzebowania na transport indywidualny, zwiększenia natężenia ruchu drogowego, wyższych kosztów utrzymania infrastruktury oraz trudności w organizacji efektywnego transportu zbiorowego.

W konsekwencji kluczowe znaczenie ma integracja planowania przestrzennego i transportowego, obejmująca lokalizowanie nowej zabudowy w pobliżu istniejących korytarzy transportowych, wzmacnianie roli transportu publicznego w obsłudze obszarów podmiejskich oraz przeciwdziałanie nadmiernemu rozpraszaniu zabudowy.

Działania zmierzające do ograniczenia presji transportu na środowisko w Powiecie Żnińskim powinny obejmować rozwój transportu zbiorowego, promocję mobilności niskoemisyjnej i elektromobilności, rozbudowę infrastruktury rowerowej i pieszej, modernizację infrastruktury drogowej w celu poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu, integrację polityki transportowej i przestrzennej oraz systematyczny monitoring jakości środowiska, w szczególności powietrza i hałasu.

Podsumowując, transport w Powiecie Żnińskim stanowi jednocześnie istotny czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego oraz źródło znaczących oddziaływań środowiskowych. Kluczowym wyzwaniem pozostaje zrównoważenie potrzeb mobilności mieszkańców z koniecznością ochrony środowiska naturalnego i poprawy jakości życia. Osiągnięcie tego celu wymaga kompleksowego podejścia opartego na rozwoju transportu publicznego, ograniczaniu emisji i hałasu, ochronie zasobów przyrodniczych oraz ścisłej integracji polityki transportowej z planowaniem przestrzennym.

5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

5.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim kształtowany jest przez zespół powiązanych czynników demograficznych, społecznych, przestrzennych i gospodarczych. Do najważniejszych należą liczba mieszkańców i jej prognozowane zmiany, struktura wieku ludności, poziom motoryzacji indywidualnej, układ osadniczy powiatu oraz lokalizacja głównych ośrodków pracy, edukacji i usług. Istotne znaczenie ma również położenie powiatu w strukturze funkcjonalnej województwa kujawsko-pomorskiego oraz jego powiązania z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Mogilnem oraz Gnieznem, które generują znaczące potoki pasażerskie w relacjach międzygminnych i ponadpowiatowych.

Struktura użytkowników transportu publicznego w Powiecie Żnińskim odzwierciedla procesy demograficzne zachodzące w skali regionalnej. W szczególności obserwowany jest proces starzenia się społeczeństwa oraz stopniowy spadek udziału osób w młodszych grupach wiekowych. W konsekwencji można oczekiwać zmniejszenia liczby pasażerów w segmencie przewozów szkolnych, przy jednoczesnym wzroście znaczenia przewozów osób starszych oraz osób o ograniczonej mobilności, co będzie wymagało dostosowania oferty przewozowej do zmieniającej się struktury popytu.

Zmniejszająca się liczba dzieci i młodzieży w wieku szkolnym może prowadzić do spadku zapotrzebowania na przewozy dedykowane do placówek oświatowych. Nie oznacza to jednak możliwości ograniczania dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich i peryferyjnych. W warunkach Powiatu Żnińskiego bardziej uzasadnione będzie utrzymanie sieci połączeń przy jednoczesnej

ich optymalizacji, obejmującej dostosowanie częstotliwości kursów, wielkości taboru oraz przebiegu tras do rzeczywistych potoków pasażerskich.

Istotnym czynnikiem wpływającym na kształtowanie popytu jest rosnący poziom motoryzacji indywidualnej, szczególnie w gminach o lepszej dostępności drogowej oraz w miejscowościach położonych w strefie oddziaływania Bydgoszczy i Inowrocławia. Zjawisko to powoduje wzrost konkurencji pomiędzy transportem indywidualnym a publicznym, szczególnie w przewozach lokalnych i międzygminnych. Jednocześnie utrzymuje się relatywnie wysoki potencjał popytowy w relacjach do głównych ośrodków regionalnych, gdzie transport zbiorowy może stanowić realną alternatywę dla samochodu osobowego.

W strukturze ruchu pasażerskiego można wyróżnić trzy podstawowe segmenty: przewozy szkolne, przewozy codzienne (dojazdy do pracy, edukacji oraz usług) oraz przewozy ponadlokalne, realizowane w relacjach do Bydgoszczy, Inowrocławia, Mogilna oraz Gniezna. W perspektywie najbliższych lat należy oczekiwać stopniowej zmiany tej struktury, polegającej na spadku znaczenia przewozów szkolnych oraz wzroście udziału przewozów dojazdowych do większych ośrodków miejskich.

Szczególnie istotne znaczenie będą miały relacje do Bydgoszczy i Inowrocławia, które stanowią główne bieguny zatrudnienia i usług w regionie, a także powiązania z Gnieznem jako ważnym ośrodkiem subregionalnym. Kierunki te będą generowały największe potoki pasażerskie oraz determinowały organizację oferty przewozowej w skali powiatu.

Wielkość potrzeb przewozowych pozostaje również ściśle związana z dostępnością usług publicznych, w tym edukacji, ochrony zdrowia, administracji oraz handlu i usług. Ich koncentracja w Żninie oraz w większych miejscowościach powiatu, a także w sąsiednich ośrodkach regionalnych, powoduje utrzymanie stabilnych przepływów pasażerskich na głównych kierunkach dojazdowych.

Zwiększenie udziału transportu publicznego w strukturze podróży mieszkańców Powiatu Żnińskiego wymaga przede wszystkim poprawy jego konkurencyjności względem transportu indywidualnego. Kluczowe działania obejmują zwiększenie częstotliwości kursowania na głównych relacjach (w szczególności Żnin – Bydgoszcz, Żnin – Inowrocław, Żnin – Gniezno oraz połączenia wewnątrzpowiatowe), integrację transportu autobusowego z kolejowym, poprawę punktualności i niezawodności usług, rozwój systemów informacji pasażerskiej, wdrażanie rozwiązań integracji taryfowej oraz rozwój infrastruktury przesiadkowej, w tym systemów Park & Ride oraz Bike & Ride.

W perspektywie do 2035 roku można zakładać względną stabilizację całkowitej liczby podróży realizowanych transportem publicznym w Powiecie Żnińskim, przy jednoczesnej zmianie ich struktury. Spadek znaczenia przewozów szkolnych będzie kompensowany przez wzrost znaczenia przewozów dojazdowych oraz senioralnych, co będzie wynikać zarówno ze zmian demograficznych, jak i rosnących potrzeb mobilnościowych osób starszych.

Prognozuje się, że najbardziej dynamiczny wzrost popytu dotyczyć będzie relacji ponadlokalnych, w szczególności połączeń z Bydgoszczą i Inowrocławiem, które będą stanowiły kluczowe korytarze transportowe powiatu. Jednocześnie przewozy o charakterze lokalnym i szkolnym będą ulegały stopniowej racjonalizacji, co wymusi optymalizację sieci połączeń oraz dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

Podsumowując, popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim będzie charakteryzował się względną stabilnością przy jednoczesnej zmianie jego struktury. Kluczowym wyzwaniem organizacyjnym pozostanie zapewnienie wysokiej jakości i konkurencyjności

transportu publicznego w relacjach do głównych ośrodków regionalnych oraz utrzymanie dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich i peryferyjnych w warunkach postępującej motoryzacji indywidualnej i zmian demograficznych.

5.2 Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Żnińskim

Analiza generatorów ruchu w Powiecie Żnińskim stanowi kluczowy element oceny zapotrzebowania na publiczny transport zbiorowy oraz racjonalnego kształtowania sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Generatory ruchu, rozumiane jako obiekty i instytucje będące celem codziennych lub okazjonalnych podróży mieszkańców, determinują zarówno skalę potoków pasażerskich, jak i ich strukturę przestrzenną oraz czasową. W warunkach powiatu ziemskiego, o strukturze rozproszonej i policentrycznej, szczególne znaczenie ma dominacja relacji do Żnina jako głównego ośrodka administracyjno-usługowego, przy jednoczesnym istotnym wpływie powiązań z Bydgoszczą, Gnieznem, Inowrocławiem oraz Mogilnem.

Podstawową kategorię generatorów ruchu stanowią placówki oświatowe. Szkoły podstawowe funkcjonujące w poszczególnych gminach generują przede wszystkim ruch lokalny i wewnątrzgminny, natomiast szkoły ponadpodstawowe, skoncentrowane głównie w Żninie, powodują codzienne przemieszczenia młodzieży z obszarów wiejskich i mniejszych miejscowości do miasta powiatowego. Dodatkowo część młodzieży kontynuuje naukę w Bydgoszczy oraz Inowrocławiu, co generuje istotny ruch ponadpowiatowy, w szczególności w relacjach kolejowych i autobusowych. Ruch edukacyjny cechuje się wysoką regularnością i powtarzalnością oraz silną koncentracją w godzinach porannych i popołudniowych. Z punktu widzenia planowania transportu oznacza to konieczność zapewnienia odpowiedniej podaży przewozów w godzinach szczytu szkolnego oraz synchronizacji rozkładów jazdy z organizacją zajęć dydaktycznych. Generatory edukacyjne stanowią najbardziej stabilny segment popytu przewozowego.

Drugą kluczową grupą generatorów są miejsca pracy, w tym zakłady produkcyjne, przedsiębiorstwa usługowe, gospodarstwa rolne o zwiększonej skali produkcji oraz lokalne strefy aktywności gospodarczej funkcjonujące na terenie powiatu, w szczególności w Żninie, Janowcu Wielkopolskim, Barcinie, Łabiszynie i Gąsawie. Istotne znaczenie mają również dojazdy do Bydgoszczy jako głównego rynku pracy w regionie. Ruch pracowniczy ma charakter obligatoryjny, jednak jego rytmika zależy od systemów zmianowych, co wymaga zapewnienia połączeń także we wczesnych godzinach porannych oraz w godzinach popołudniowych i wieczornych. Potoki pracownicze, choć bardziej zróżnicowane przestrzennie niż ruch szkolny, charakteryzują się wysoką powtarzalnością i stanowią istotny element stabilizujący funkcjonowanie systemu transportowego.

Istotnym elementem struktury generatorów ruchu są instytucje administracji publicznej, w tym urzędy gmin, jednostki organizacyjne powiatu oraz instytucje zlokalizowane w Żninie, takie jak sądy, jednostki skarbowe czy placówki obsługi mieszkańców. Ruch generowany przez tę kategorię obiektów ma mniejszą koncentrację czasową, jednak odgrywa istotną rolę społeczną, szczególnie dla osób starszych oraz mieszkańców obszarów peryferyjnych. W tym zakresie kluczowe znaczenie ma zapewnienie dostępności transportu w godzinach międzyszczytowych oraz utrzymanie minimalnej, stabilnej oferty przewozowej.

Szczególne znaczenie społeczne mają generatory związane z ochroną zdrowia, takie jak przychodnie, poradnie specjalistyczne oraz szpital powiatowy zlokalizowany w Żninie. Ruch do

tych obiektów ma charakter rozproszony i nieregularny, jednak występuje codziennie i dotyczy często osób o ograniczonej mobilności. Brak odpowiednich połączeń transportowych może prowadzić do wykluczenia transportowego, dlatego transport publiczny pełni w tym obszarze istotną funkcję społeczną i wyrównującą dostęp do usług publicznych.

Uzupełniającą kategorię stanowią obiekty handlowe i usługowe, w tym większe sklepy, targowiska oraz centra handlowe zlokalizowane głównie w Żninie oraz w większych miejscowościach powiatu. Generują one ruch o charakterze fakultatywnym, bardziej rozproszony w czasie i silnie uzależniony od dni tygodnia, szczególnie weekendów oraz okresów przedświątecznych. Mimo mniejszej przewidywalności, ruch ten ma znaczenie dla kształtowania atrakcyjności transportu publicznego w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców.

W przypadku Powiatu Żnińskiego istotnym, dodatkowym generatorem ruchu są również walory turystyczne regionu, w tym obszary Pałuk, walory przyrodnicze, jeziora oraz dziedzictwo kulturowe. Ruch turystyczny, choć sezonowy i nieregularny, może okresowo zwiększać zapotrzebowanie na transport, zwłaszcza w okresie letnim oraz podczas wydarzeń lokalnych i kulturalnych.

Analiza przestrzenna lokalizacji generatorów ruchu wskazuje na dominację relacji promienistych prowadzących do Żnina jako głównego ośrodka usługowego i administracyjnego powiatu. Jednocześnie istotne znaczenie mają relacje zewnętrzne, w szczególności w kierunku Bydgoszczy oraz Inowrocławia, które pełnią funkcję głównych biegunów zatrudnienia, edukacji i usług wyższego rzędu. Struktura ta powoduje asymetrię potoków pasażerskich – wysokie napęnienia w kierunku ośrodków miejskich w godzinach porannych oraz w kierunku przeciwnym w godzinach popołudniowych. Ruch wewnątrzpowiatowy, choć mniej intensywny, pozostaje kluczowy dla zapewnienia spójności terytorialnej.

W ujęciu strategicznym generatory ruchu w Powiecie Żnińskim tworzą zróżnicowany, lecz funkcjonalnie spójny system zależności. Rdzeń popytu przewozowego stanowią podróże obowiązkowe – edukacyjne i pracownicze – które powinny stanowić podstawę projektowania siatki połączeń. Ruch administracyjny, zdrowotny, handlowy i turystyczny wymaga natomiast uzupełniającej, elastycznej oferty transportowej. Efektywne zarządzanie systemem transportu publicznego wymaga równoważenia kryteriów ekonomicznych z funkcją społeczną oraz ścisłej koordynacji z polityką przestrzenną i rozwojową powiatu, z uwzględnieniem jego powiązań funkcjonalnych z Bydgoszczą i innymi ośrodkami regionalnymi.

5.3 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

W celu rozpoznania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Żnińskiego oraz identyfikacji najważniejszych potrzeb przewozowych przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące sposobów przemieszczania się mieszkańców oraz oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu. Badanie zostało zrealizowane w okresie od **8 do 26 czerwca 2026 r.**

Ankieta miała charakter dobrowolny i anonimowy, co umożliwiło respondentom swobodne wyrażenie opinii dotyczących jakości, dostępności oraz oczekiwań wobec systemu transportowego funkcjonującego na terenie Powiatu Żnińskiego. Formularz ankietowy został opracowany w sposób umożliwiający pozyskanie informacji zarówno o codziennych zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców, jak i o ich preferencjach dotyczących wyboru poszczególnych środków transportu.

W badaniu udział wzięło **771 respondentów** reprezentujących różne grupy wiekowe, zawodowe i społeczne oraz mieszkańców miasta Żnina i wszystkich gmin Powiatu Żnińskiego. Liczebność uzyskanej próby badawczej pozwala uznać wyniki za wiarygodne i reprezentatywne dla identyfikacji głównych trendów mobilności mieszkańców oraz preferencji komunikacyjnych występujących na terenie powiatu, w szczególności w zakresie dominujących sposobów przemieszczania się, dostępności transportowej oraz najistotniejszych problemów związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego.

Celem przeprowadzonego badania było w szczególności:

- ✓ określenie najczęściej wykorzystywanych środków transportu,
- ✓ identyfikacja głównych kierunków i celów podróży mieszkańców,
- ✓ ocena funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Żnińskiego,
- ✓ poznanie opinii mieszkańców dotyczących dostępności komunikacyjnej poszczególnych gmin i miejscowości,
- ✓ identyfikacja barier ograniczających korzystanie z transportu zbiorowego,
- ✓ określenie oczekiwań mieszkańców w zakresie rozwoju systemu transportowego oraz poprawy jakości świadczonych usług przewozowych.

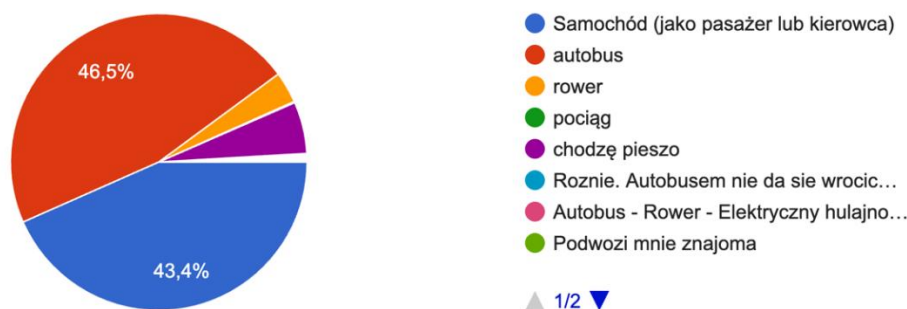
Uzyskane wyniki stanowią jeden z kluczowych elementów diagnostycznych niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Żnińskiego i będą podstawą do formułowania kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu. Pozwolą one na lepsze dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, poprawę dostępności komunikacyjnej miejscowości o ograniczonej obsłudze transportowej, zwiększenie integracji transportu publicznego z innymi formami mobilności oraz wyznaczenie priorytetów inwestycyjnych i organizacyjnych służących budowie nowoczesnego, spójnego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego.

Przeprowadzone badanie stanowi również istotny element procesu konsultacji społecznych, umożliwiając uwzględnienie głosu mieszkańców przy planowaniu przyszłej sieci połączeń, częstotliwości kursowania oraz standardów jakości usług przewozowych. Dzięki temu Plan Transportowy odpowiada rzeczywistym potrzebom lokalnej społeczności i wpisuje się w założenia zrównoważonej mobilności oraz rozwoju transportu publicznego na obszarach miejsko-wiejskich.

Wykres 3. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta mieszkaniec Powiatu Żnińskiego

Z jakiego środka transportu najczęściej Pan/i korzysta?

763 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Odpowiedzi udzielone przez mieszkańców Powiatu Żnińskiego wskazują na stosunkowo zrównoważony podział pomiędzy wykorzystaniem transportu indywidualnego i zbiorowego, przy czym **najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu okazał się autobus, z którego korzysta 45,5% respondentów**. Niewiele niższy udział uzyskał **samochód osobowy (43,4%)**, co oznacza, że oba środki transportu pełnią porównywalnie istotną rolę w codziennym przemieszczaniu się mieszkańców powiatu.

Tak wysoki udział podróży realizowanych autobusem należy ocenić bardzo pozytywnie z punktu widzenia realizacji celów polityki transportowej oraz zrównoważonej mobilności. Wynik ten świadczy o tym, że publiczny transport zbiorowy stanowi realną alternatywę dla transportu indywidualnego i odgrywa kluczową rolę w zapewnianiu dostępności komunikacyjnej mieszkańców, zwłaszcza osób nieposiadających własnego samochodu, młodzieży szkolnej, studentów, seniorów oraz osób o ograniczonej mobilności.

Jednocześnie wysoki odsetek osób korzystających z samochodu osobowego potwierdza, że transport indywidualny nadal pozostaje jednym z podstawowych sposobów realizacji podróży. Jest to charakterystyczne dla powiatów o strukturze miejsko-wiejskiej, gdzie rozproszona zabudowa, znaczne odległości pomiędzy miejscowościami oraz ograniczona częstotliwość kursowania transportu publicznego powodują, że samochód często zapewnia większą elastyczność i krótszy czas dojazdu. Wynik ten wskazuje jednak również na konieczność dalszego podnoszenia atrakcyjności komunikacji autobusowej poprzez zwiększanie liczby połączeń, poprawę ich regularności, lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców oraz integrację z transportem kolejowym. Na uwagę zasługuje **niski udział podróży wykonywanych rowerem (3,4%)**. Pomimo korzystnych warunków terenowych charakterystycznych dla Powiatu Żnińskiego oraz rosnącego znaczenia mobilności aktywnej, rower pozostaje środkiem transportu wykorzystywanym sporadycznie. Może to wynikać z niewystarczająco rozwiniętej infrastruktury rowerowej, braku ciągłości tras, ograniczonego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego lub znacznych odległości pomiędzy miejscowościami. Wynik ten wskazuje na potrzebę dalszego rozwoju sieci dróg rowerowych oraz tworzenia infrastruktury wspierającej ruch rowerowy, w tym bezpiecznych parkingów typu Bike&Ride przy węzłach komunikacyjnych.

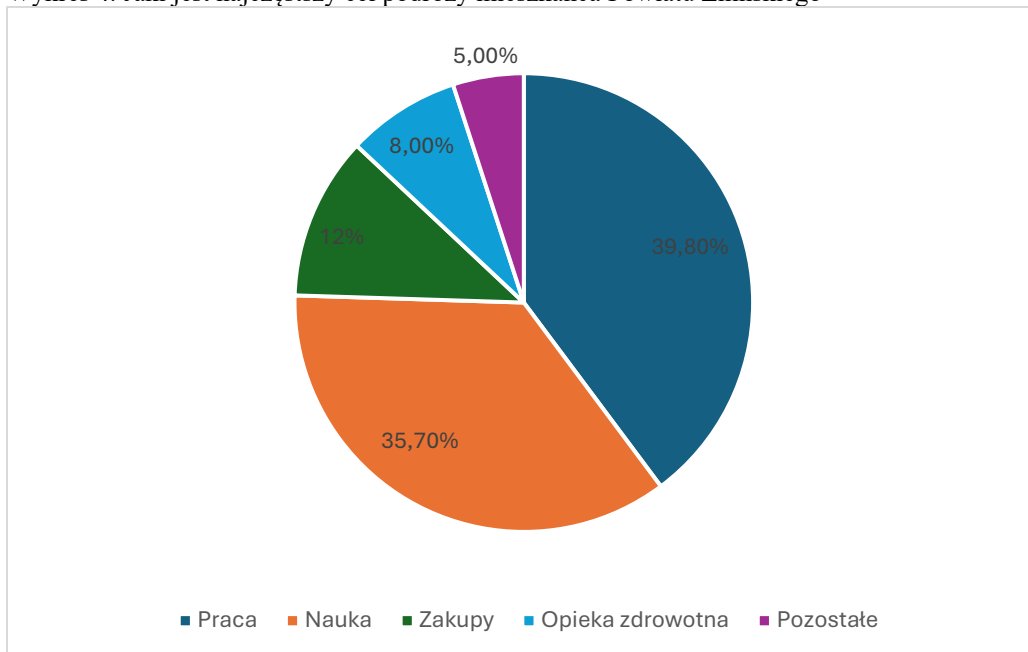
5,6% respondentów deklaruje, że najczęściej przemieszcza się pieszo. Odsetek ten należy uznać za umiarkowany i typowy dla obszarów o charakterze miejsko-wiejskim. Ruch pieszki koncentruje się przede wszystkim w miastach oraz większych miejscowościach, gdzie podstawowe usługi publiczne i handlowe znajdują się w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania. W skali całego powiatu znaczenie ruchu pieszkiego ogranicza rozproszona struktura osadnicza oraz duże odległości pomiędzy miejscowościami.

Niewielki udział odpowiedzi zakwalifikowanych do kategorii „pozostałe” (**2,1%**) wskazuje, że inne formy przemieszczania się – takie jak motocykle, taksówki, przewozy okazjonalne czy współdzielenie przejazdów – mają obecnie marginalne znaczenie w strukturze mobilności mieszkańców Powiatu Żnińskiego.

Uzyskane wyniki świadczą o stosunkowo korzystnej pozycji publicznego transportu autobusowego w systemie transportowym powiatu. Jednocześnie niewielka różnica pomiędzy udziałem podróży realizowanych autobusem i samochodem osobowym pokazuje, że przyszły rozwój transportu publicznego będzie wymagał konsekwentnego podnoszenia jakości świadczonych usług. Kluczowe znaczenie będą miały działania zmierzające do zwiększenia częstotliwości kursowania auto-

busów, poprawy punktualności, skrócenia czasu podróży, integracji taryfowej oraz zapewnienia dogodnych przesiadek z transportem kolejowym i indywidualnymi środkami mobilności. Pozwoli to utrzymać wysoki udział transportu zbiorowego i ograniczyć wzrost wykorzystania samochodów osobowych, co będzie sprzyjało realizacji celów zrównoważonego rozwoju transportu oraz poprawie dostępności komunikacyjnej całego Powiatu Żnińskiego.

Wykres 4. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Powiatu Żnińskiego



Źródło: opracowanie własne

Struktura deklarowanych przez mieszkańców Powiatu Żnińskiego celów podróży wskazuje na wyraźnie funkcjonalny i codzienny charakter mobilności, z dominacją przemieszczeń związanych z pracą oraz edukacją. Najczęściej wskazywanym celem podróży jest praca (39,8%), a kolejną istotną kategorię stanowi nauka (35,7%). Łącznie obie te grupy odpowiadają za 75,5% wszystkich wskazań, co jednoznacznie potwierdza, że podstawą funkcjonowania systemu transportowego w powiecie są regularne, powtarzalne przemieszczenia o charakterze wahadłowym, realizowane przede wszystkim w układzie dom–praca oraz dom–szkoła. Taka struktura oznacza silną sezonowość i koncentrację ruchu w określonych porach dnia, przede wszystkim w godzinach porannych i popołudniowych, co ma kluczowe znaczenie dla organizacji oferty przewozowej i wymaga dostosowania rozkładów jazdy do szczytów przewozowych oraz zapewnienia wysokiej niezawodności i punktualności połączeń, szczególnie na trasach obsługujących główne ośrodki pracy i edukacji.

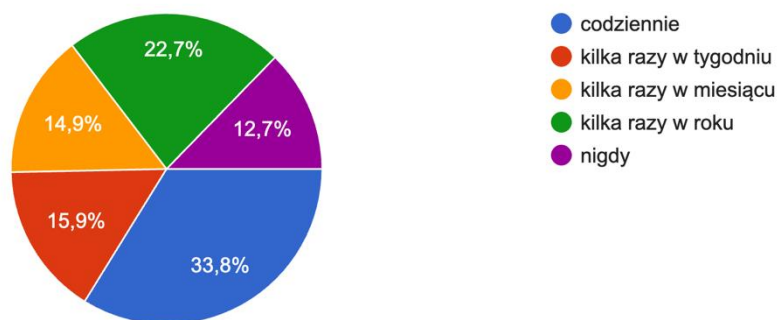
Znacznie mniejszy, ale istotny udział stanowią podróże związane z zakupami (12%), które pełnią funkcję uzupełniającą w strukturze mobilności i odzwierciedlają rolę centralnych ośrodków handlowo-usługowych w powiecie. Wskazuje to na potrzebę zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do miejsc koncentracji usług, zwłaszcza w godzinach pozaszczytowych, kiedy realizowane są podróże o bardziej elastycznym charakterze. Jeszcze mniejszy udział dotyczy dojazdów związanych z opieką zdrowotną (8%), które mimo niższej częstotliwości mają istotne znaczenie społeczne, szczególnie w kontekście potrzeb osób starszych oraz mieszkańców o ograniczonej mobilności. Wymaga to utrzymania odpowiednich połączeń z placówkami ochrony zdrowia oraz zapewnienia dogodnych warunków dojazdu w godzinach ich funkcjonowania.

Najmniejszą grupę stanowią pozostałe cele podróży (5%), obejmujące m.in. wizyty prywatne, sprawy urzędowe czy aktywności rekreacyjne, co potwierdza, że mobilność mieszkańców ma przede wszystkim charakter użytkowy i zorientowany na realizację podstawowych potrzeb życiowych. Całościowo wyniki wskazują, że system transportowy Powiatu Żnińskiego powinien być w pierwszej kolejności ukierunkowany na obsługę regularnych dojazdów do pracy i szkół, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej dostępności do usług handlowych i zdrowotnych, natomiast pozostałe potrzeby przewozowe mają charakter uzupełniający. Taka struktura potwierdza klasyczny model mobilności powiatowej, w którym transport publiczny pełni kluczową rolę w zapewnianiu spójności przestrzennej i społecznej obszaru.

Wykres 5. Jak często podróżuje mieszkaniec Powiatu Żnińskiego transportem zbiorowym

Jak często podróżuje Pan/i transportem zbiorowym?

763 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Struktura częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego przez mieszkańców Powiatu Żnińskiego wskazuje na relatywnie wysoką, ale jednocześnie zróżnicowaną intensywność jego wykorzystania, przy wyraźnym podziale na użytkowników regularnych, okazjonalnych oraz osoby całkowicie niekorzystające z tego środka transportu. Największą grupę stanowią osoby podróżujące transportem zbiorowym codziennie (33,9%), co oznacza, że około jedna trzecia respondentów traktuje komunikację publiczną jako podstawowy środek realizacji codziennych przemieszczeń, najprawdopodobniej związanych z pracą lub edukacją. Jest to wynik wskazujący na istotną rolę transportu zbiorowego w systemie mobilności powiatu oraz jego znaczenie jako narzędzia zapewniającego dostępność przestrzenną, szczególnie dla osób pozbawionych alternatywy w postaci samochodu.

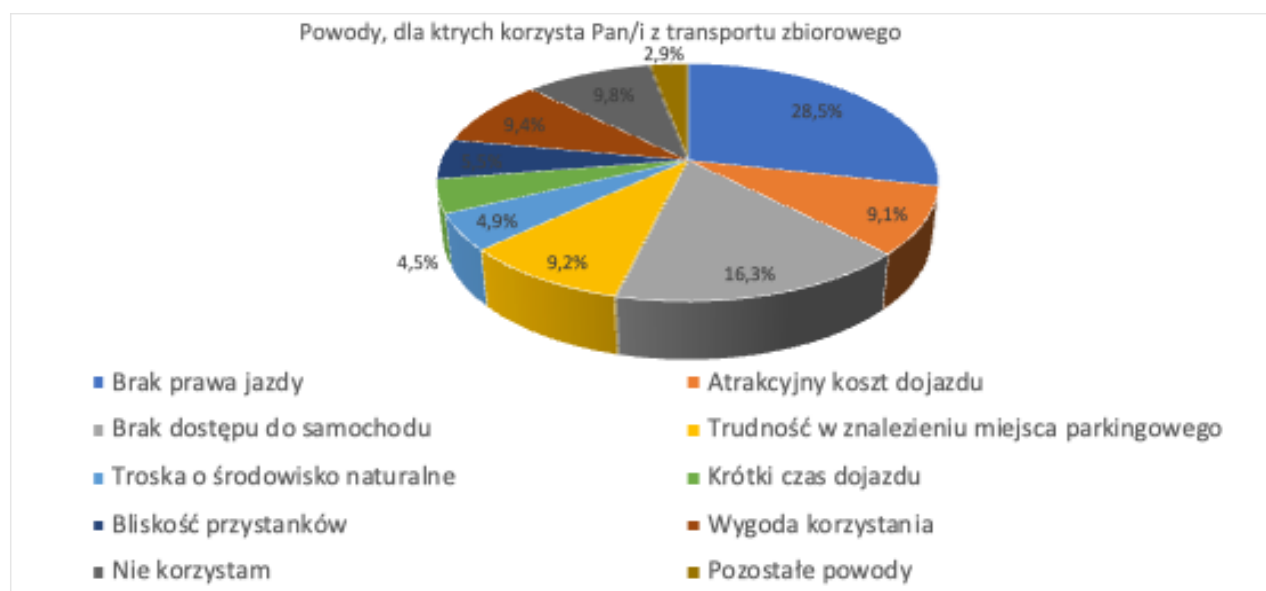
Drugą istotną grupę stanowią osoby korzystające z transportu zbiorowego kilka razy w tygodniu (15,9%), co można interpretować jako użytkowników częściowo regularnych, wykorzystujących komunikację publiczną w wybranych dniach lub w określonych relacjach. Łącznie z grupą użytkowników codziennych daje to blisko 50% respondentów korzystających z transportu zbiorowego z wysoką częstotliwością, co potwierdza jego stabilną pozycję w systemie transportowym powiatu.

Kolejne 14,88% respondentów deklaruje korzystanie z transportu zbiorowego kilka razy w miesiącu, co wskazuje na grupę użytkowników okazjonalnych, którzy wybierają komunikację publiczną w zależności od potrzeb, prawdopodobnie w sytuacjach braku alternatywy lub przy podróżach do bardziej odległych celów. Z kolei 22,66% badanych korzysta z transportu zbiorowego jedynie kilka razy w roku, co oznacza, że transport publiczny pełni dla nich funkcję marginalną i uzupełniającą względem dominującego transportu indywidualnego.

Najbardziej istotnym z punktu widzenia oceny systemu transportowego jest fakt, że 12,7% respondentów deklaruje całkowity brak korzystania z transportu zbiorowego. Choć nie stanowi to grupy dominującej, jej wielkość wskazuje na istnienie istotnych barier ograniczających atrakcyjność komunikacji publicznej, takich jak niewystarczająca oferta przewozowa, brak bezpośrednich połączeń, niska częstotliwość kursowania, niedopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb lub preferencja dla transportu indywidualnego wynikająca z czynników ekonomicznych i organizacyjnych.

Całościowa struktura odpowiedzi pokazuje, że transport zbiorowy w Powiecie Żnińskim pełni jednocześnie funkcję podstawową dla znacznej części mieszkańców oraz uzupełniającą dla pozostałych grup. Relatywnie wysoki udział użytkowników regularnych świadczy o jego istotnym znaczeniu w codziennym funkcjonowaniu systemu mobilności, jednak jednocześnie znaczący odsetek osób korzystających sporadycznie lub wcale wskazuje na potrzebę dalszej poprawy konkurencyjności transportu publicznego względem samochodu osobowego. Kluczowe kierunki działań powinny obejmować zwiększenie dostępności połączeń, poprawę ich częstotliwości i punktualności oraz lepsze dopasowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, co może przyczynić się do zwiększenia udziału transportu zbiorowego w ogólnej strukturze podróży.

Wykres 6. Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Powiatu Żnińskiego



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki ankiety wskazują, że decyzja mieszkańców o korzystaniu z transportu zbiorowego ma przede wszystkim charakter **koniecznościowy, a nie wyboru wynikającego z atrakcyjności oferty przewozowej**. Dominują czynniki związane z ograniczonym dostępem do indywidualnych środków transportu, natomiast zdecydowanie mniejsze znaczenie mają elementy świadczące o wysokiej jakości i konkurencyjności transportu publicznego.

Najczęściej wskazywanym powodem korzystania z transportu zbiorowego jest **brak prawa jazdy (28,5%)**, co oznacza, że niemal co trzeci respondent korzysta z komunikacji publicznej z uwagi na brak możliwości samodzielnego prowadzenia samochodu. Wynik ten wskazuje, że transport zbiorowy pełni przede wszystkim funkcję zapewnienia podstawowej dostępności komunikacyjnej dla osób młodych, seniorów oraz mieszkańców, którzy z różnych względów nie posiadają uprawnień do kierowania pojazdami. W praktyce oznacza to, że system transportowy realizuje ważną funkcję społeczną, przeciwdziałając wykluczeniu komunikacyjnemu.

Drugim istotnym czynnikiem jest **brak dostępu do samochodu (16,3%)**, co potwierdza, że znaczna część mieszkańców korzysta z transportu publicznego z przyczyn ekonomicznych lub organizacyjnych. Łącznie oba wskazania – brak prawa jazdy oraz brak samochodu – stanowią **44,8% wszystkich odpowiedzi**, co jednoznacznie pokazuje, że podstawowym motywem korzystania z komunikacji zbiorowej jest brak alternatywy w postaci transportu indywidualnego.

Na dalszych miejscach znalazły się czynniki związane z kosztami i komfortem podróżowania. **Wygoda korzystania (9,4%), trudności w znalezieniu miejsca parkingowego (9,2%) oraz atrakcyjny koszt dojazdu (9,1%)** uzyskały bardzo zbliżone wyniki. Oznacza to, że dla części mieszkańców transport zbiorowy stanowi racjonalną alternatywę wobec samochodu, jednak odsetek takich osób pozostaje stosunkowo niewielki. Szczególnie istotny jest relatywnie niski udział odpowiedzi wskazujących na atrakcyjność kosztową. W wielu dobrze funkcjonujących systemach komunikacji publicznej aspekt ekonomiczny jest jednym z głównych argumentów przemawiających za wyborem transportu zbiorowego. W analizowanym przypadku jego znaczenie okazuje się umiarkowane, co może świadczyć o tym, że ceny biletów nie stanowią wystarczającej przewagi konkurencyjnej lub mieszkańcy nie postrzegają kosztów użytkowania samochodu jako istotnej bariery.

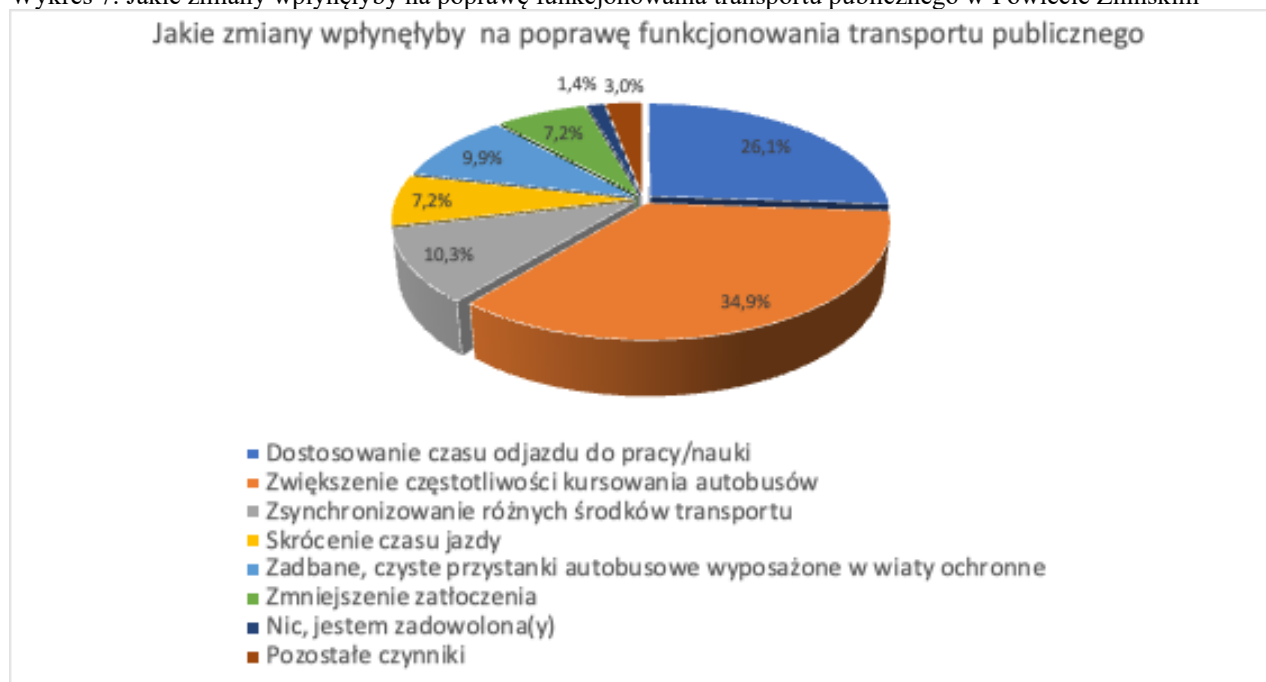
Niewielki odsetek respondentów wskazał **bliskość przystanków (5,5%)**, co może oznaczać, że dostępność przestrzenna infrastruktury transportowej jest oceniana przeciętnie i nie stanowi głównego atutu systemu komunikacyjnego. Jeszcze niższe wyniki uzyskały **troska o środowisko naturalne (4,9%)** oraz **krótki czas dojazdu (4,5%)**. Szczególnie niski udział odpowiedzi dotyczących czasu podróży sugeruje, że transport zbiorowy nie jest postrzegany jako środek umożliwiający szybkie przemieszczanie się. Jest to sygnał wymagający uwzględnienia przy planowaniu siatki połączeń, częstotliwości kursowania oraz optymalizacji tras. Również niewielkie znaczenie aspektów ekologicznych wskazuje, że motywacje środowiskowe odgrywają obecnie marginalną rolę w wyborach transportowych mieszkańców, co jest charakterystyczne dla wielu obszarów o przewadze terenów wiejskich i małych miast.

Na uwagę zasługuje również fakt, że **9,8% respondentów zadeklarowało, iż nie korzysta z transportu zbiorowego**, co wskazuje na istnienie grupy mieszkańców całkowicie opierających swoją mobilność na transporcie indywidualnym lub innych formach przemieszczania się. Z kolei **2,9% odpowiedzi zakwalifikowano do kategorii „pozostałe powody”**, co świadczy o występowaniu indywidualnych motywacji, które nie zostały uwzględnione w katalogu odpowiedzi.

Z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego wyniki wskazują, że obecny system pełni przede wszystkim funkcję **transportu socjalnego**, zapewniającego mobilność osobom niemającym możliwości korzystania z samochodu. Jednocześnie stosunkowo niewielki udział odpowiedzi odnoszących się do wygody, szybkości przejazdu czy korzyści ekonomicznych sugeruje ograniczoną konkurencyjność transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego.

Wnioski te prowadzą do rekomendacji, aby działania organizatora transportu koncentrowały się na zwiększeniu atrakcyjności komunikacji publicznej poprzez poprawę częstotliwości kursowania, skrócenie czasu przejazdu, lepszą integrację rozkładów jazdy, zwiększenie komfortu podróży oraz rozwój infrastruktury przystankowej. Równocześnie należy utrzymać odpowiednią dostępność usług przewozowych dla osób pozbawionych możliwości korzystania z samochodu, gdyż to właśnie ta grupa stanowi obecnie podstawowych użytkowników transportu zbiorowego. W dłuższej perspektywie celem polityki transportowej powinno być stopniowe przekształcanie transportu publicznego z rozwiązania wybieranego z konieczności w środek transportu wybierany świadomie ze względu na jego wysoką jakość, efektywność i konkurencyjność wobec samochodu osobowego.

Wykres 7. Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania jednoznacznie wskazują, że mieszkańcy oczekują przede wszystkim **zwiększenia dostępności oraz lepszego dopasowania oferty przewozowej do codziennych potrzeb**, a nie jedynie poprawy komfortu podróżowania. Struktura odpowiedzi pokazuje, że najważniejszym problemem obecnego systemu transportu publicznego jest niewystarczająca liczba połączeń oraz ich ograniczone dostosowanie do rzeczywistych potrzeb osób dojeżdżających do pracy i szkół.

Najczęściej wskazywaną zmianą było **zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów (34,9%)**, co oznacza, że ponad jedna trzecia respondentów uznaje ten element za najważniejszy kierunek poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej. Wynik ten świadczy o występowaniu zbyt długich przerw pomiędzy kolejnymi kursami, które ograniczają elastyczność podróżowania i zmniejszają konkurencyjność transportu zbiorowego wobec samochodu osobowego. W praktyce rzadsze kursy powodują wydłużenie czasu podróży, konieczność wcześniejszego planowania wyjazdu oraz zwiększają ryzyko rezygnacji z transportu publicznego na rzecz transportu indywidualnego.

Drugim najczęściej wskazywanym oczekiwaniem jest **lepsze dostosowanie godzin odjazdów do godzin pracy i nauki (26,1%)**. Odpowiedź ta potwierdza, że dla znacznej części mieszkańców problemem nie jest wyłącznie liczba kursów, lecz również ich rozkład w ciągu dnia. Łącznie oba najważniejsze postulaty – zwiększenie częstotliwości oraz dostosowanie rozkładów jazdy – uzyskały **61,0% wszystkich wskazań**, co jednoznacznie pokazuje, że priorytetem mieszkańców jest poprawa organizacji przewozów, a nie inwestycje infrastrukturalne czy działania podnoszące komfort podróży.

Na trzecim miejscu znalazło się **zsynchronizowanie różnych środków transportu (10,3%)**, co wskazuje na potrzebę lepszej integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz innymi środkami komunikacji. Wynik ten świadczy o rosnącym znaczeniu podróży przesiadkowych oraz oczekiwaniach dotyczących ograniczenia czasu oczekiwania na kolejne połączenia. W kontekście planowania transportu publicznego oznacza to potrzebę koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy różnymi operatorami oraz rozwoju zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Istotnym postulatem respondentów jest również poprawa jakości infrastruktury przystankowej. **9,9% badanych** wskazało potrzebę zapewnienia zadbanej, czystych przystanków wyposażonych w wiaty ochronne. Choć udział ten jest niższy niż w przypadku kwestii organizacyjnych, pokazuje on, że komfort oczekiwania na autobus pozostaje ważnym elementem oceny jakości transportu publicznego. Szczególnego znaczenia nabiera to na obszarach wiejskich oraz w okresie jesienno-zimowym, gdzie brak odpowiedniej infrastruktury może skutecznie zniechęcać do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Znacznie mniejsze znaczenie przypisano **skróceniu czasu jazdy (7,2%)** oraz **zmniejszeniu zatłoczenia pojazdów (7,2%)**. Niewielki udział tych odpowiedzi może sugerować, że mieszkańcy w większym stopniu odczuwają problemy związane z dostępnością połączeń niż z samym przebiegiem podróży. W przypadku transportu powiatowego zatłoczenie autobusów nie stanowi zatem obecnie głównego problemu, co może wynikać z umiarkowanego poziomu wykorzystania przewozów.

Na uwagę zasługuje bardzo niski odsetek respondentów (**1,4%**), którzy deklarują pełne zadowolenie z obecnego funkcjonowania transportu publicznego. Wynik ten jednoznacznie wskazuje, że zdecydowana większość mieszkańców dostrzega potrzebę zmian i oczekuje poprawy jakości świadczonych usług. Jest to istotny sygnał dla organizatora publicznego transportu zbiorowego, świadczący o konieczności podjęcia działań modernizacyjnych zarówno w zakresie organizacji przewozów, jak i jakości obsługi pasażerów.

Kategoria „**pozostałe czynniki**” (**3,0%**) wskazuje natomiast na występowanie indywidualnych oczekiwań, które nie zostały ujęte w podstawowym katalogu odpowiedzi, jednak ich znaczenie dla ogólnej oceny systemu pozostaje niewielkie.

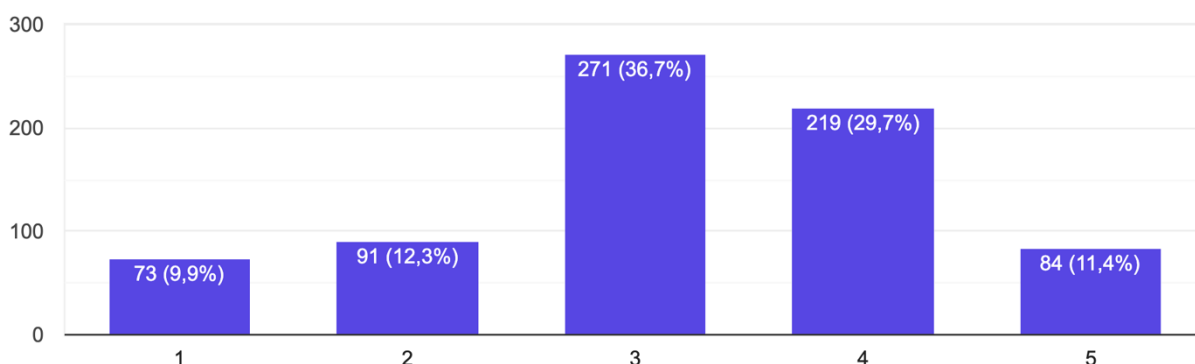
Z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego wyniki badania wskazują na wyraźną hierarchię potrzeb mieszkańców. W pierwszej kolejności działania powinny koncentrować się na **zwiększeniu liczby kursów oraz lepszym dostosowaniu rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy oraz zajęć szkolnych**. Kolejnym kierunkiem powinno być **zapewnienie integracji różnych gałęzi transportu**, umożliwiającej sprawne przesiadki oraz skrócenie całkowitego czasu podróży. Dopiero w dalszej kolejności zasadne jest podejmowanie działań dotyczących poprawy infrastruktury przystankowej oraz komfortu podróżowania.

Wyniki badania potwierdzają, że mieszkańcy oczekują przede wszystkim **zwiększenia funkcjonalności systemu transportowego**, rozumianej jako możliwość łatwego, regularnego i

przewidywalnego przemieszczania się. Oznacza to, że przyszłe działania organizatora transportu powinny koncentrować się przede wszystkim na optymalizacji oferty przewozowej i lepszym dostosowaniu jej do rzeczywistych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, co stanowi podstawowy warunek wzrostu atrakcyjności transportu publicznego i ograniczenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Wykres 8. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii punktualności.

Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z transportu publicznego w Powiecie Żnińskim w kwestii Punktualności (w skali od 1 do 5). (1 – bardzo źle; ...; 3 – dostatecznie; 4 – dobrze; 5 – bardzo dobrze)
738 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania dotyczące oceny punktualności transportu publicznego w Powiecie Żnińskim wskazują na **umiarkowanie pozytywną ocenę funkcjonowania systemu przewozowego**, przy jednoczesnym istnieniu wyraźnej grupy pasażerów niezadowolonych z terminowości realizowanych połączeń. Rozkład odpowiedzi sugeruje, że punktualność nie jest postrzegana jako krytyczny problem całego systemu, jednak wymaga dalszych działań organizacyjnych i operacyjnych w celu zwiększenia niezawodności usług przewozowych.

Największa grupa respondentów (**36,7%**) oceniła punktualność transportu publicznego jako **dostateczną**. Oznacza to, że dla ponad jednej trzeciej mieszkańców przewozy są realizowane na akceptowalnym poziomie, jednak nie spełniają w pełni oczekiwań użytkowników. Ocena ta wskazuje na funkcjonowanie systemu, który zapewnia podstawową dostępność komunikacyjną, lecz charakteryzuje się okresowymi opóźnieniami lub nieregularnością kursowania, wpływającymi na komfort podróżowania.

Pozytywnym aspektem badania jest stosunkowo wysoki udział ocen korzystnych. Łącznie **41,1% respondentów** oceniło punktualność jako **dobrą (29,7%) lub bardzo dobrą (11,4%)**. Wynik ten świadczy o tym, że znaczna część mieszkańców dostrzega prawidłową realizację rozkładów jazdy i uznaje terminowość kursów za zadowalającą. Jest to szczególnie istotne w przypadku transportu powiatowego, gdzie punktualność stanowi jeden z najważniejszych czynników wpływających na możliwość dojazdu do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia oraz urzędów.

Jednocześnie **22,2% badanych** wyraziło negatywną opinię na temat punktualności, wskazując odpowiedzi „**źle**” (**12,3%**) oraz „**bardzo źle**” (**9,9%**). Oznacza to, że ponad co piąty respondent doświadcza problemów związanych z terminowością kursów. Jest to odsetek na tyle wysoki, że nie powinien być pomijany w procesie planowania transportu publicznego. Niezadowolenie tej grupy może wynikać z opóźnień występujących na wybranych liniach, niewystarczających rezerw czasowych w rozkładach jazdy, utrudnień drogowych lub problemów organizacyjnych po stronie operatorów.

Analizując strukturę odpowiedzi można zauważyć, że **odsetek ocen pozytywnych jest niemal dwukrotnie wyższy od ocen negatywnych (41,1% wobec 22,2%)**, co wskazuje na ogólnie korzystny odbiór punktualności transportu publicznego. Jednocześnie dominacja ocen „dostatecznych” świadczy o znacznym potencjale do dalszej poprawy jakości świadczonych usług. Oznacza to, że nawet osoby niezgłaszające jednoznacznego niezadowolenia dostrzegają możliwość usprawnienia funkcjonowania systemu.

Wyniki te należy również analizować w kontekście wcześniejszych odpowiedzi respondentów, którzy jako najważniejsze oczekiwania wskazywali **zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów oraz lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy i nauki**. Można przypuszczać, że ocena punktualności jest częściowo determinowana nie tylko rzeczywistym czasem przyjazdu autobusów, ale również konstrukcją rozkładów jazdy oraz dostępnością połączeń. Nawet punktualnie realizowany kurs może być oceniany mniej korzystnie, jeśli odbywa się zbyt rzadko lub nie odpowiada potrzebom mieszkańców.

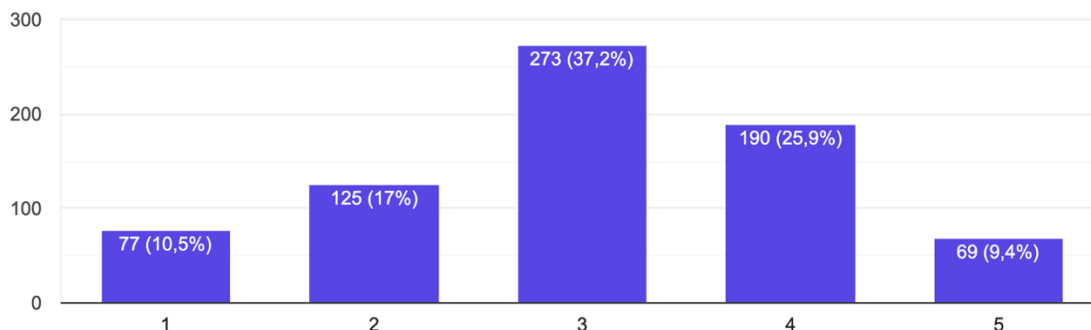
Z perspektywy organizatora publicznego transportu zbiorowego wyniki wskazują na potrzebę dalszego monitorowania punktualności przewozów z wykorzystaniem danych eksploatacyjnych oraz opinii pasażerów. Szczególne znaczenie powinno mieć identyfikowanie linii i odcinków sieci, na których najczęściej występują opóźnienia, analiza przyczyn ich powstawania oraz wdrażanie działań korygujących, takich jak optymalizacja rozkładów jazdy, wprowadzenie odpowiednich rezerw czasowych czy usprawnienie organizacji ruchu.

Podsumowując, wyniki badania pozwalają stwierdzić, że **punktualność transportu publicznego w Powiecie Żnińskim jest oceniana umiarkowanie pozytywnie**, jednak nie osiąga jeszcze poziomu, który można uznać za w pełni satysfakcjonujący. Dominacja ocen dostatecznych oraz stosunkowo wysoki udział ocen negatywnych wskazują, że poprawa niezawodności realizacji rozkładów jazdy powinna pozostać jednym z priorytetów organizatora transportu. Zwiększenie punktualności, w połączeniu z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, może znacząco wpłynąć na wzrost atrakcyjności transportu publicznego oraz zwiększenie liczby jego użytkowników.

Wykres 9. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii wygody

Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z transportu publicznego w Powiecie Żnińskim w kwestii Wygody (w skali od 1 do 5). (1 – bardzo źle; 2 – źle; 3 – dostatecznie; 4 – dobrze; 5 – bardzo dobrze)

734 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Ocena wygody transportu publicznego w Powiecie Żnińskim wskazuje na **umiarkowany poziom satysfakcji pasażerów z wyraźną przewagą ocen neutralnych i umiarkowanych nad skrajnymi opiniami**. Jednocześnie wyniki pokazują, że komfort podróży jest obszarem wymagającym dalszej poprawy, ponieważ odsetek ocen negatywnych jest relatywnie wysoki i istotny z punktu widzenia jakości usług przewozowych.

Największa grupa respondentów (**37,2%**) oceniła wygodę transportu jako „dostateczną”. Oznacza to, że dla ponad jednej trzeciej pasażerów komfort podróży jest akceptowalny, ale nie spełnia ich oczekiwań w pełnym zakresie. Taka ocena wskazuje na system, który zapewnia podstawowe warunki przewozu, jednak nie wyróżnia się wysokim standardem – ani w zakresie komfortu pojazdów, ani organizacji przestrzeni pasażerskiej, ani warunków oczekiwania na przystankach.

Łącznie **27,5% respondentów** oceniło wygodę negatywnie („źle” **17,0%** oraz „bardzo źle” **10,5%**). Jest to istotny sygnał problemów jakościowych w systemie transportu publicznego. Taki poziom niezadowolenia może wynikać z kilku typowych czynników: niewystarczającego standardu taboru (wiek pojazdów, brak klimatyzacji, niewygodne siedzenia), ograniczonej przestrzeni pasażerskiej w godzinach szczytu, słabego stanu infrastruktury przystankowej lub niedostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych i z ograniczoną mobilnością. Wysoki udział ocen negatywnych wskazuje, że komfort podróży stanowi realną barierę w zwiększaniu atrakcyjności transportu zbiorowego.

Po stronie ocen pozytywnych **25,9% respondentów** uznało wygodę za „dobrą”, a jedynie **9,4% za „bardzo dobrą”**. Łącznie daje to **35,3% ocen pozytywnych**, co oznacza, że poziom zadowolenia i niezadowolenia jest niemal identyczny. Taka równowaga jest charakterystyczna dla systemów transportowych znajdujących się w fazie przejściowej – gdzie podstawowa funkcjonalność jest zapewniona, ale standard jakościowy nie jest jeszcze na tyle wysoki, aby wyraźnie dominowały oceny pozytywne.

Warto zwrócić uwagę, że dominacja odpowiedzi „dostatecznie” oraz wysoki udział ocen negatywnych sugerują, iż komfort podróży nie jest traktowany przez użytkowników jako silna prze-

waga systemu transportu publicznego. Oznacza to, że pasażerowie korzystają z komunikacji zbiorowej raczej z konieczności lub z powodów organizacyjnych, a nie dlatego, że oferuje ona wysoki standard wygody.

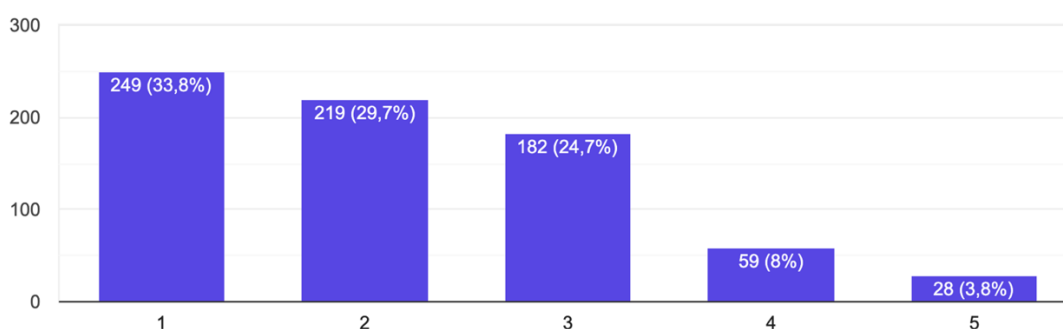
W kontekście wcześniejszych wyników badań, gdzie kluczowe problemy dotyczyły częstotliwości kursów i dopasowania rozkładów jazdy, można zauważyć, że **niedostateczna wygoda stanowi dodatkowy czynnik osłabiający konkurencyjność transportu publicznego wobec samochodu osobowego**. W przypadku transportu powiatowego komfort podróży ma szczególne znaczenie, ponieważ wpływa nie tylko na ocenę samej podróży, ale również na ogólną percepcję jakości usług publicznych.

Z punktu widzenia organizatora transportu publicznego wyniki wskazują na potrzebę działań w kilku obszarach. Po pierwsze, istotna jest **modernizacja taboru**, obejmująca poprawę standardu pojazdów (komfort siedzeń, klimatyzacja, niskopodłogowość). Po drugie, konieczne jest **podniesienie jakości infrastruktury przystankowej**, w tym zapewnienie wiat, miejsc siedzących oraz lepszej ochrony przed warunkami atmosferycznymi. Po trzecie, warto rozważyć **lepsze dostosowanie pojemności pojazdów do potrzeb popytowych**, szczególnie na liniach o największym natężeniu ruchu.

Podsumowując, ocena wygody transportu publicznego w Powiecie Żnińskim wskazuje na **brak wyraźnej przewagi pozytywnej percepcji jakości usług**. System jest postrzegany jako funkcjonalny, ale niekomfortowy, co w dłuższej perspektywie może ograniczać jego konkurencyjność i atrakcyjność. Poprawa standardu podróży powinna być traktowana jako istotny element kompleksowej strategii rozwoju transportu publicznego, obok działań dotyczących częstotliwości kursowania i punktualności.

Wykres 10. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii częstotliwości

Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z transportu publicznego w Powiecie Żnińskim w kwestii Częstotliwości (w skali od 1 do 5). (1 – bardzo źle;...; 3 – dostatecznie; 4 – dobrze; 5 – bardzo dobrze)
737 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Ocena częstotliwości kursowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim wskazuje jednoznacznie na **najbardziej krytyczny obszar funkcjonowania systemu komunikacyjnego spośród analizowanych dotąd kategorii**. Wyniki badania pokazują wyraźną dominację ocen negatywnych, co świadczy o istotnych deficytach podaży usług przewozowych w stosunku do potrzeb mieszkańców.

Najbardziej niepokojącym wynikiem jest bardzo wysoki udział ocen skrajnie negatywnych. Aż **33,8% respondentów oceniło częstotliwość jako „bardzo złą”**, a kolejne **29,7% jako „złą”**. Łącznie daje to **63,5% ocen negatywnych**, co oznacza, że niemal dwie trzecie mieszkańców ma jednoznacznie niekorzystną opinię na temat liczby kursów. Taki poziom niezadowolenia wskazuje na strukturalny problem w organizacji oferty przewozowej – kursy są zbyt rzadkie, co ogranicza użyteczność transportu publicznego w codziennych podróżach.

Relatywnie niewielki odsetek odpowiedzi pozytywnych – jedynie **8,0% „dobrze” oraz 3,8% „bardzo dobrze” (łącznie 11,8%)** – potwierdza, że dla zdecydowanej większości użytkowników obecna częstotliwość nie spełnia podstawowych oczekiwań. Tak niski poziom ocen pozytywnych jest sygnałem, że oferta przewozowa nie zapewnia odpowiedniej elastyczności czasowej, co w praktyce zmusza mieszkańców do dostosowywania swoich planów dnia do rozkładów jazdy, zamiast odwrotnie.

Największa grupa neutralna, czyli **24,7% ocen „dostatecznych”**, wskazuje na częściową akceptację obecnego stanu, jednak również w tej grupie można zakładać istnienie oczekiwań poprawy. W praktyce oznacza to, że nawet osoby nieprzedstawiające jednoznacznej krytyki dostrzegają ograniczenia systemu i potencjał jego usprawnienia.

W kontekście wcześniejszych analiz (punktualność, wygoda, ogólne oczekiwania mieszkańców) wyniki dotyczące częstotliwości są spójne z diagnozą, że **głównym problemem transportu publicznego w powiecie nie jest jakość pojedynczego przejazdu, lecz niewystarczająca dostępność oferty przewozowej w czasie**. Rzadka siatka połączeń ogranicza funkcjonalność systemu i obniża jego konkurencyjność wobec transportu indywidualnego.

Tak wysoki poziom niezadowolenia ma również istotne konsekwencje systemowe. Ograniczona częstotliwość kursowania:

- ✓ zmniejsza atrakcyjność transportu publicznego jako środka codziennych dojazdów,
- ✓ zwiększa czas całkowity podróży (w tym czas oczekiwania),
- ✓ ogranicza możliwość spontanicznego korzystania z komunikacji,
- ✓ pogłębia ryzyko wykluczenia komunikacyjnego, szczególnie na obszarach wiejskich.

Z perspektywy planowania transportu publicznego wyniki jednoznacznie wskazują, że **zwiększenie częstotliwości kursowania powinno być priorytetowym kierunkiem działań organizatora transportu**. Oznacza to konieczność analizy podaży i popytu w ujęciu liniowym, identyfikacji tzw. „białych plam komunikacyjnych” oraz rozważenia wprowadzenia taktowego rozkładu jazdy na najważniejszych ciągach komunikacyjnych.

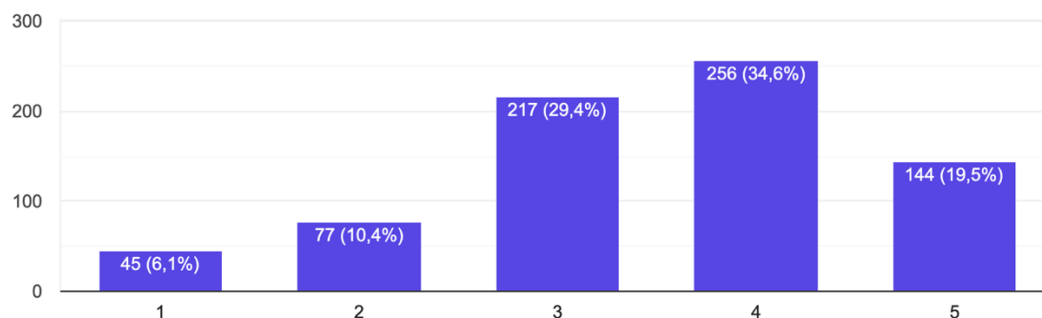
Warto również zauważyć, że tak negatywna ocena częstotliwości jest spójna z wcześniejszymi wynikami dotyczącymi oczekiwanych zmian w systemie transportowym, gdzie właśnie zwiększenie liczby kursów było najczęściej wskazywanym postulatem mieszkańców. Oznacza to silną i powtarzalną identyfikację tego problemu przez użytkowników systemu.

Podsumowując, częstotliwość kursowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim jest oceniana **jednoznacznie negatywnie i stanowi kluczową barierę rozwoju systemu transportowego**. Bez istotnego zwiększenia liczby kursów oraz poprawy ich regularności trudno będzie osiągnąć wzrost udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców oraz ograniczyć zależność od transportu indywidualnego.

Wykres 11. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii pojemności pojazdu

Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z transportu publicznego w Powiecie Żnińskim w kwestii Pojemności pojazdu (w skali od 1 do 5). (1 – bardz... 3 – dostatecznie; 4 – dobrze; 5 – bardzo dobrze)

739 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Ocena pojemności pojazdów w transporcie publicznym Powiatu Żnińskiego wskazuje na **relatywnie korzystny i stabilny obraz funkcjonowania taboru w zakresie zdolności przewozowej**, szczególnie na tle wcześniej analizowanych obszarów takich jak częstotliwość czy wygoda. Wyniki sugerują, że problem przepełnienia pojazdów nie stanowi obecnie kluczowej bariery jakościowej systemu transportowego, a dostępna podaż miejsc jest w dużej mierze adekwatna do popytu.

Największa grupa respondentów (**34,6%**) oceniła pojemność pojazdów jako „**dobłą**”, a kolejne **19,5%** jako „**bardzo dobrą**”. Łącznie daje to **54,1% ocen pozytywnych**, co oznacza wyraźną przewagę opinii korzystnych nad niekorzystnymi. Taki wynik wskazuje, że większość pasażerów nie doświadcza istotnych problemów związanych z brakiem miejsca w pojazdach, co może świadczyć o odpowiednim dopasowaniu wielkości taboru do średniego poziomu napelnienia na liniach powiatowych.

Jednocześnie **29,4% respondentów oceniło pojemność jako „dostateczną”**, co sugeruje, że niemal jedna trzecia pasażerów dostrzega pewne ograniczenia komfortu wynikające z dostępnej przestrzeni. Ocena ta może odnosić się do okresowych sytuacji zwiększonego napelnienia pojazdów, np. w godzinach szczytu szkolnego lub pracowniczego, kiedy dostępna pojemność jest wykorzystywana w większym stopniu, choć nadal bez osiągnięcia poziomu krytycznego.

Negatywne oceny stanowią relatywnie niewielką część odpowiedzi – **10,4% „źle” oraz 6,1% „bardzo źle”**, co łącznie daje **16,5% wskazań negatywnych**. Oznacza to, że tylko niewielka grupa respondentów doświadcza realnych problemów związanych z niedostateczną pojemnością pojazdów, takich jak brak miejsc siedzących, zatłoczenie czy konieczność podróżowania w warunkach obniżonego komfortu. W porównaniu do innych aspektów transportu publicznego, takich jak częstotliwość czy wygoda, poziom niezadowolenia w tym obszarze jest wyraźnie niższy.

W ujęciu systemowym wyniki te wskazują, że **pojemność taboru nie jest głównym ograniczeniem funkcjonowania transportu publicznego w powiecie**. Oznacza to, że struktura floty oraz jej wykorzystanie są relatywnie dobrze dopasowane do obecnego poziomu popytu. Jednocześnie brak istotnych problemów w tym obszarze może wynikać również z wcześniejszych barier

systemowych – przede wszystkim niskiej częstotliwości kursowania, która ogranicza kumulację pasażerów w jednym czasie i rozprasza popyt.

Warto zauważyć, że wyniki dotyczące pojemności pojazdów pozostają w wyraźnym kontraście do bardzo negatywnych ocen częstotliwości kursowania. Oznacza to, że problemem systemu transportowego nie jest brak zdolności przewozowej w pojedynczym kursie, lecz raczej **niewystarczająca liczba kursów w czasie**, co wpływa na ogólną dostępność systemu. W praktyce pasażerowie nie odczuwają braku miejsca w autobusach, ale odczuwają brak autobusów jako takich. Z punktu widzenia planowania transportu publicznego wyniki te mają istotne znaczenie operacyjne. Wskazują one, że:

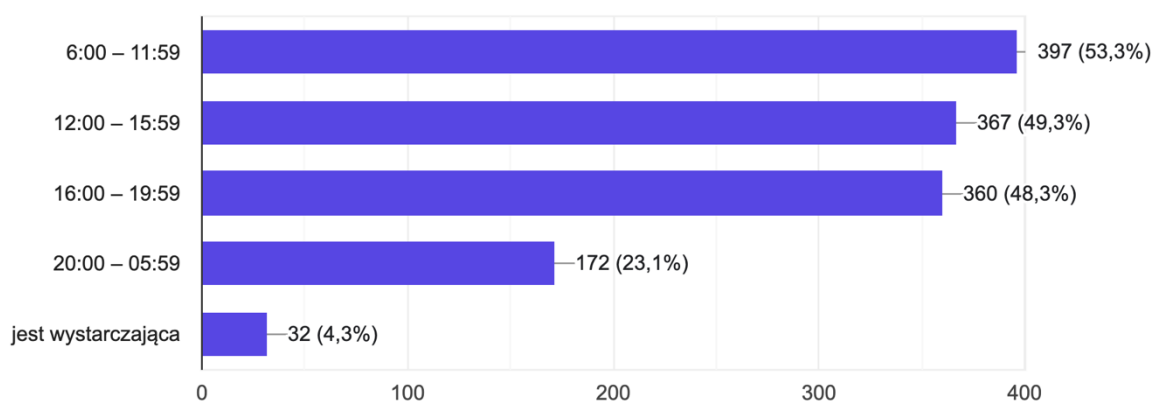
- ✓ obecna wielkość taboru jest w większości przypadków wystarczająca,
- ✓ nie ma pilnej potrzeby zwiększania pojemności pojazdów,
- ✓ bardziej efektywnym kierunkiem działań jest poprawa częstotliwości kursowania i rozkładów jazdy,
- ✓ ewentualne problemy lokalne (szczyty przewozowe) mogą być rozwiązywane punktowo poprzez korekty taborowe.

Podsumowując, pojemność pojazdów w transporcie publicznym Powiatu Żnińskiego jest oceniana **przeważająco pozytywnie i stanowi jeden z lepiej funkcjonujących elementów systemu transportowego**. W przeciwieństwie do częstotliwości czy wygody, nie stanowi ona kluczowego problemu wymagającego systemowej interwencji, a raczej obszar stabilny, który powinien być utrzymany przy jednoczesnym skupieniu działań na poprawie dostępności i organizacji przewozów.

Wykres 12. W jakich godzinach według mieszkańca Powiatu Żnińskiego powinna być zwiększona liczba kursów

Czy według Pana/i obecna częstotliwość kursów linii, którą Pan/i najczęściej podróżuje jest wystarczająca? Jeżeli nie, to w jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?

745 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania dotyczące oceny częstotliwości kursów na najczęściej wybieranych liniach w Powiecie Żnińskim wskazują na **bardzo wyraźną percepcję niedostosowania podaży transportowej do potrzeb czasowych mieszkańców**, przy jednoczesnym silnym skoncentrowaniu potrzeb w trzech podstawowych przedziałach doby: porannym, południowym i popołudniowym.

Najbardziej istotnym wynikiem jest bardzo niski odsetek respondentów uznających, że **obecna częstotliwość kursów jest wystarczająca (2,4%)**. Oznacza to, że zdecydowana większość użytkowników transportu publicznego dostrzega konieczność zwiększenia liczby połączeń w co najmniej jednym przedziale czasowym. W praktyce wskazuje to na strukturalny deficyt podaży usług przewozowych, a nie jedynie lokalne lub incydentalne niedopasowania.

Największe zapotrzebowanie na zwiększenie liczby kursów dotyczy **godzin porannych 6:00–11:59 (29,9%)**. Jest to przedział kluczowy dla funkcjonowania codziennej mobilności mieszkańców, obejmujący dojazdy do pracy, szkół oraz instytucji publicznych. Wysoki udział wskazań w tym zakresie sugeruje, że obecna oferta nie zapewnia wystarczającej elastyczności czasowej w najważniejszym okresie dnia transportowego. Może to skutkować przeciążeniem wybranych kursów oraz koniecznością dostosowywania godzin rozpoczęcia aktywności zawodowej i edukacyjnej do rozkładu jazdy, a nie odwrotnie.

Drugim istotnym okresem jest **przedział 12:00–15:59 (27,6%)**, który obejmuje m.in. powroty ze szkół, dojazdy w sprawach urzędowych, zdrowotnych oraz podróże międzygminne o charakterze usługowym. Wysoki poziom wskazań w tej kategorii może świadczyć o lukach w tzw. „międzyszczytowej” ofercie przewozowej, co ogranicza ciągłość dostępności transportu w ciągu dnia i zmniejsza jego użyteczność dla osób niepracujących w stałych godzinach.

Podobnie istotny jest przedział **16:00–19:59 (27,1%)**, który odpowiada klasycznemu popołudniowemu szczytowi powrotów z pracy i szkoły. Zbliżony poziom wskazań do przedziału południowego sugeruje, że problem niedostatecznej częstotliwości dotyczy zarówno dojazdów porannych, jak i powrotnych. W praktyce oznacza to, że system transportowy nie zapewnia odpowiedniej liczby kursów w najważniejszych momentach generowania popytu.

Najmniejsze, ale nadal istotne zapotrzebowanie dotyczy godzin nocnych **20:00–05:59 (13,0%)**. Choć jest to najmniej obciążony przedział doby, relatywnie wysoki udział odpowiedzi wskazuje na istnienie potrzeb związanych z późnymi powrotami, pracą zmianową lub aktywnością społeczną i kulturalną. Brak odpowiedniej oferty w tym zakresie może dodatkowo ograniczać dostępność transportu dla części mieszkańców, szczególnie osób pracujących w systemie zmianowym.

Z perspektywy analitycznej wyniki wskazują na **silną koncentrację potrzeb przewozowych w trzech podstawowych okresach dnia (6:00–19:59)**, które łącznie obejmują zdecydowaną większość wskazań. Oznacza to, że mieszkańcy oczekują przede wszystkim **wzmocnienia oferty w systemie szczytowym i międzyszczytowym**, a nie rozbudowy marginalnych połączeń nocnych. Wyniki te są spójne z wcześniejszymi analizami dotyczącymi ogólnej częstotliwości kursowania, gdzie problem niedostatecznej podaży został zidentyfikowany jako kluczowa bariera funkcjonowania transportu publicznego. Jednocześnie pokazują one bardziej precyzyjnie, że problem nie dotyczy wyłącznie „liczby kursów jako całości”, lecz **struktury ich rozkładu w ciągu doby**.

Z punktu widzenia organizatora transportu publicznego wyniki te wskazują na konieczność:

- ✓ zwiększenia liczby kursów w godzinach szczytowych (rano i popołudniu),
- ✓ wprowadzenia bardziej równomiernej oferty w godzinach międzyszczytowych,
- ✓ analizy możliwości wdrożenia rozkładów taktowych na głównych liniach,
- ✓ lepszego dopasowania oferty do rytmu pracy i nauki mieszkańców.

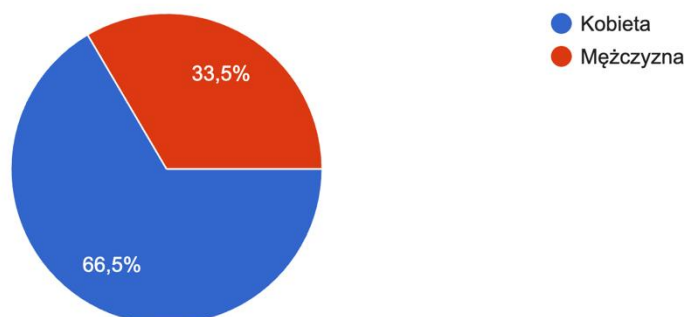
Podsumowując, badanie jednoznacznie pokazuje, że obecna struktura częstotliwości kursowania nie odpowiada rzeczywistym potrzebom mobilności mieszkańców Powiatu Żnińskiego. System wymaga przede wszystkim **intensyfikacji oferty w kluczowych okresach doby oraz jej bardziej**

równomiernego rozłożenia w czasie, co mogłoby znacząco poprawić użyteczność i atrakcyjność transportu publicznego.

Wykres 13. Płeć respondentów.

Płeć

756 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Struktura płci respondentów wskazuje na **wyraźną przewagę udziału kobiet (66,5%) nad mężczyznami (33,5%)**, co oznacza istotną asymetrię próby badawczej. Z perspektywy metodologii badań społecznych i transportowych jest to bardzo ważny element, ponieważ struktura próby może wpływać na sposób interpretacji wyników dotyczących funkcjonowania transportu publicznego.

Dominacja kobiet w badaniu sugeruje, że to właśnie ta grupa częściej uczestniczy w ankietach dotyczących mobilności oraz potencjalnie częściej korzysta z transportu publicznego lub bardziej interesuje się jego jakością. W literaturze przedmiotu oraz badaniach mobilnościowych często obserwuje się, że kobiety:

- ✓ częściej realizują złożone łańcuchy podróży (np. praca + zakupy + opieka),
- ✓ w większym stopniu korzystają z transportu zbiorowego,
- ✓ są bardziej wrażliwe na kwestie dostępności, bezpieczeństwa i komfortu podróży.

Oznacza to, że uzyskane wyniki ankiety mogą w większym stopniu odzwierciedlać **perspektywę użytkowników bardziej zależnych od transportu publicznego**, a w mniejszym stopniu osób korzystających z transportu indywidualnego (których w wielu populacjach częściej reprezentują mężczyźni).

Jednocześnie **udział mężczyzn na poziomie 33,5%** zapewnia pewien poziom równowagi poznawczej, choć nie jest on proporcjonalny do rzeczywistej struktury populacji. Taka proporcja nie dyskwalifikuje badania, ale wymaga ostrożności w uogólnianiu wyników na całą populację mieszkańców powiatu, szczególnie w zakresie oceny subiektywnej jakości usług transportowych. Z punktu widzenia analizy transportowej warto zwrócić uwagę, że przewaga kobiet w próbie może wpływać na:

- ✓ większą liczbę wskazań dotyczących problemów dostępności (np. częstotliwość, dopasowanie rozkładów),
- ✓ większą wrażliwość na komfort i wygodę podróży,
- ✓ silniejsze akcentowanie kwestii organizacyjnych związanych z codzienną mobilnością.

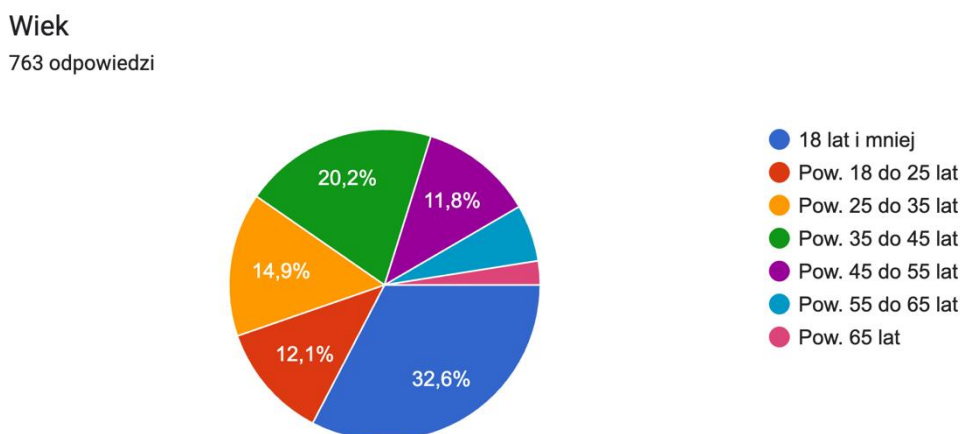
W konsekwencji wyniki badań – szczególnie te dotyczące częstotliwości kursowania, wygody czy dopasowania rozkładów jazdy – mogą być częściowo „wzmocnione” przez perspektywę grupy, która intensywniej korzysta z transportu zbiorowego.

Z perspektywy metodologicznej można ocenić, że:

- ✓ próba nie jest w pełni zrównoważona płciowo,
- ✓ jednak odzwierciedla realne zróżnicowanie użytkowników transportu publicznego,
- ✓ i może być uznana za reprezentatywną dla grupy aktywnych pasażerów, choć niekoniecznie dla całej populacji mieszkańców.

Podsumowując, struktura płci respondentów wskazuje na **dominację kobiet jako kluczowej grupy badawczej w ocenie transportu publicznego**, co jest zgodne z typowymi wzorcami mobilności. Jednocześnie należy uwzględnić tę nierównowagę przy interpretacji wyników, traktując je przede wszystkim jako odzwierciedlenie perspektywy bardziej aktywnych użytkowników transportu zbiorowego, a nie pełnego przekroju demograficznego populacji.

Wykres 14. Wiek respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Struktura wieku respondentów wskazuje na **wyraźną dominację osób młodych i wczesnodorosłych**, co istotnie wpływa na sposób interpretacji wyników dotyczących funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim. Rozkład odpowiedzi nie jest równomierny, lecz silnie skoncentrowany w grupach edukacyjnych i produkcyjnych, co oznacza, że badanie odzwierciedla przede wszystkim potrzeby mobilności codziennej, związanej z nauką i pracą.

Największą grupę stanowią osoby **w wieku 18 lat i mniej (32,61%)**, co jest bardzo istotnym wynikiem z punktu widzenia analizy transportowej. Ta kategoria obejmuje głównie uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych, czyli grupę silnie uzależnioną od transportu zbiorowego. W praktyce oznacza to, że ponad jedna trzecia próby reprezentuje użytkowników, dla których komunikacja publiczna jest podstawowym lub jedynym środkiem dojazdu. Wysoki udział tej grupy automatycznie zwiększa wrażliwość wyników na kwestie takie jak częstotliwość kursów, dopasowanie rozkładów jazdy do godzin lekcyjnych oraz dostępność przystanków w pobliżu szkół.

Drugą istotną grupą są osoby **w wieku 35–45 lat (20,22%)**, czyli grupa aktywna zawodowo, często łącząca obowiązki zawodowe z rodzinnymi. To segment o wysokich wymaganiach wzglę-

dem transportu publicznego, szczególnie w zakresie punktualności, częstotliwości oraz synchronizacji podróży z godzinami pracy i opieki nad dziećmi. Wysoki udział tej grupy wzmacnia znaczenie wyników dotyczących problemów z dopasowaniem rozkładów jazdy.

Kolejne grupy wiekowe mają już mniejszy udział:

- ✓ **25–35 lat: 14,92%** – młodzi dorośli, często mobilni zawodowo, potencjalnie bardziej skłonni do korzystania z samochodu,
- ✓ **45–55 lat: 11,82%** – osoby o ustabilizowanej sytuacji zawodowej, często posiadające alternatywy transportowe,
- ✓ **18–25 lat: 12,01%** – studenci i młodzi pracownicy, grupa o wysokiej mobilności i dużej zależności od transportu zbiorowego.

Najmniejszy udział mają osoby starsze:

- ✓ **55–65 lat: 5,91%**
- ✓ **65+ lat: 2,51%**

Łącznie osoby powyżej 55. roku życia stanowią jedynie **8,42% próby**, co jest stosunkowo niskim wynikiem w kontekście badań transportowych. Oznacza to, że perspektywa seniorów – grupy szczególnie wrażliwej na dostępność transportu publicznego – jest w badaniu niedoreprezentowana. Może to zaniżać znaczenie problemów takich jak dostępność przystanków, niskopodłogowość pojazdów czy potrzeba kursów poza godzinami szczytu.

Z punktu widzenia struktury funkcjonalnej próby można zauważyć, że:

- ✓ dominują osoby w wieku szkolnym i produkcyjnym,
- ✓ bardzo silnie reprezentowane są grupy o wysokiej zależności od codziennych dojazdów,
- ✓ relatywnie słabo reprezentowane są osoby starsze, które często mają inne potrzeby transportowe (np. zdrowotne, usługowe, nieregularne).

Taka struktura ma istotne konsekwencje interpretacyjne. Wyniki badania – szczególnie dotyczące częstotliwości kursów, dopasowania rozkładów jazdy i dostępności – są w dużej mierze odzwierciedleniem potrzeb **mobilności szkolno-zawodowej**, a nie pełnego spektrum mobilności społecznej.

Z metodologicznego punktu widzenia próba:

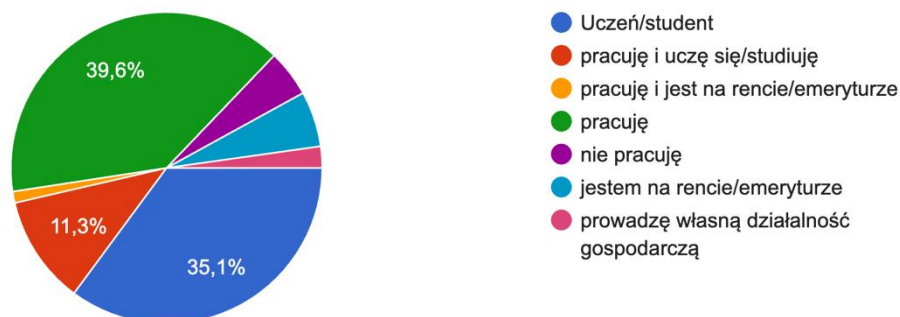
- ✓ dobrze reprezentuje użytkowników intensywnie korzystających z transportu publicznego,
- ✓ może zawyżać znaczenie problemów związanych z godzinami szczytu,
- ✓ może niedoszacowywać potrzeb seniorów i osób o niskiej mobilności.

Podsumowując, struktura wieku respondentów wskazuje na **silne ukierunkowanie badania na grupy młode i aktywne zawodowo**, co sprawia, że wyniki bardzo dobrze opisują problemy codziennego systemu dojazdów szkolnych i pracowniczych. Jednocześnie ograniczona reprezentacja osób starszych oznacza, że wnioski dotyczące dostępności społecznej transportu publicznego powinny być interpretowane z pewną ostrożnością i ewentualnie uzupełnione o dodatkowe badania dedykowane tej grupie.

Wykres 15. Aktywność zawodowa respondentów.

Aktywność zawodowa

763 odpowiedzi



Źródło: opracowanie własne

Struktura aktywności zawodowej respondentów wskazuje, że badanie zostało zdominowane przez osoby funkcjonujące w modelu **mobilności edukacyjno-zawodowej**, co ma kluczowe znaczenie dla interpretacji ocen transportu publicznego w Powiecie Żnińskim. Rozkład odpowiedzi pokazuje wyraźną przewagę grup silnie zależnych od codziennych dojazdów, co bezpośrednio wpływa na wysoką wrażliwość wyników na kwestie częstotliwości, punktualności i dopasowania rozkładów jazdy.

Największą grupę stanowią **osoby pracujące (39,6%)**, co oznacza, że niemal dwie piąte respondentów to aktywni uczestnicy rynku pracy. Jest to grupa kluczowa z punktu widzenia funkcjonowania transportu publicznego, ponieważ generuje regularny i powtarzalny popyt transportowy, szczególnie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Wysoki udział tej kategorii sprawia, że wyniki badania silnie odzwierciedlają potrzeby dojazdów pracowniczych, a więc segment najbardziej istotny dla organizacji systemu transportowego.

Drugą co do wielkości grupą są **uczniowie i studenci (35,1%)**, co jest bardzo istotnym wynikiem w kontekście wcześniejszej struktury wiekowej (duży udział osób do 18 roku życia). Oznacza to, że ponad jedna trzecia próby to osoby korzystające z transportu publicznego przede wszystkim w celu dojazdu do szkół i uczelni. Ta grupa charakteryzuje się wysoką zależnością od komunikacji zbiorowej oraz dużą wrażliwością na rozkłady jazdy, szczególnie w godzinach porannych i wczesnopopołudniowych. W praktyce oznacza to, że oceny transportu są silnie determinowane przez jego dostępność w kluczowych godzinach rozpoczęcia i zakończenia zajęć edukacyjnych.

Istotną, choć mniejszą grupę stanowią osoby **pracujące i jednocześnie uczące się/studiujące (11,3%)**. Jest to segment o szczególnie wysokiej intensywności mobilności, często realizujący złożone łańcuchy podróży. Ich potrzeby transportowe są bardziej zróżnicowane czasowo, co zwiększa znaczenie elastyczności systemu oraz dostępności kursów poza klasycznymi godzinami szczytu. Pozostałe kategorie mają relatywnie niewielki udział:

- ✓ **renciści/emeryci (5,8%)** – grupa o specyficznych potrzebach, często korzystająca z transportu poza godzinami szczytu,
- ✓ **osoby niepracujące (4,8%)** – segment o zróżnicowanej mobilności, trudny do jednoznacznej charakterystyki,

- ✓ **prowadzący działalność gospodarczą (2,2%)** – niewielka grupa o potencjalnie wysokiej niezależności transportowej,
- ✓ **pracujący i jednocześnie na rencie/emeryturze (1,2%)** – marginalny udział statystyczny.

Łącznie osoby aktywne zawodowo (pracujący + pracujący/studiujący + przedsiębiorcy) stanowią około **53,1% próby**, co oznacza, że ponad połowa respondentów to osoby generujące regularny, powtarzalny popyt transportowy. Jednocześnie bardzo wysoki udział uczniów i studentów (35,1%) powoduje, że badanie w dużej mierze odzwierciedla potrzeby **dwóch kluczowych segmentów systemu transportowego: edukacyjnego i pracowniczego**.

Z punktu widzenia metodologii oznacza to, że:

- ✓ próba jest silnie „użytkownikocentryczna” – obejmuje głównie osoby faktycznie korzystające z transportu publicznego,
- ✓ wyniki są szczególnie wiarygodne w zakresie oceny codziennej funkcjonalności systemu,
- ✓ jednocześnie niedoreprezentowane są grupy o mniejszej mobilności (seniorzy, osoby niepracujące), których potrzeby mogą być mniej widoczne w wynikach.

W ujęciu systemowym taka struktura respondentów ma istotne konsekwencje interpretacyjne. Otrzymane wcześniej wyniki dotyczące niskiej częstotliwości kursów, problemów z dopasowaniem rozkładów jazdy oraz relatywnie wysokiego znaczenia godzin szczytu są w pełni spójne z dominacją grup uczniów i osób pracujących. Oznacza to, że badanie bardzo dobrze diagnozuje **funkcjonalność systemu w zakresie codziennej mobilności obligatoryjnej**, ale w mniejszym stopniu opisuje mobilność okazjonalną i społeczną.

Podsumowując, struktura aktywności zawodowej respondentów wskazuje na **silne ukierunkowanie próby na użytkowników intensywnie korzystających z transportu publicznego w celach edukacyjnych i zawodowych**. Dzięki temu wyniki badania mają wysoką wartość diagnostyczną dla planowania rozkładów jazdy i organizacji przewozów w godzinach szczytu, jednak wymagają uzupełnienia o perspektywę grup o niższej aktywności zawodowej w celu pełnego obrazu potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

Przeprowadzone badania ankietowe jednoznacznie potwierdzają, że kluczowym problemem funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim nie jest brak infrastruktury, lecz **niedopasowanie oferty przewozowej do realnych potrzeb czasowych i przestrzennych mieszkańców**. Wnioski z badań preferencji komunikacyjnych w sposób precyzyjny identyfikują hierarchię oczekiwań użytkowników systemu.

1. Kluczowy problem systemu – niedostateczna częstotliwość i dostępność czasowa

Najsilniej artykułowanym problemem jest zbyt niska częstotliwość kursowania (63,5% ocen negatywnych) oraz brak wystarczającej liczby połączeń w kluczowych przedziałach doby. Jedynie 2,4% respondentów uznaje obecną częstotliwość za wystarczającą, co jednoznacznie wskazuje na systemowy deficyt podaży transportowej.

Szczegółowa analiza dobowego rozkładu potrzeb wskazuje na trzy kluczowe okna czasowe:

- ✓ **rano (6:00–11:59 – 29,9%)** – dojazdy do pracy i szkół,
- ✓ **południe (12:00–15:59 – 27,6%)** – powroty szkolne, sprawy administracyjne, zdrowotne,
- ✓ **popołudnie (16:00–19:59 – 27,1%)** – powroty z pracy i nauki.

Łącznie oznacza to, że ponad 84% wskazań koncentruje się w klasycznym „rdzeniu mobilności dobowej”, co powinno stanowić podstawę konstrukcji rozkładów jazdy. Obecny model nie odpowiada tej strukturze popytu.

Implikacja planistyczna: konieczne jest wdrożenie systemu taktowego na głównych korytarzach przewozowych (np. 60/120 min), z zagęszczeniem kursów w godzinach szczytu oraz zapewnieniem minimalnej oferty w okresie międzyszczytowym.

2. Niewystarczająca integracja rozkładów jazdy i systemu transportowego

Mieszkańcy wskazują na potrzebę:

- ✓ lepszego dostosowania godzin odjazdów do pracy i nauki (26,1%),
- ✓ synchronizacji różnych środków transportu (10,3%).

Łącznie oznacza to, że ponad 36% respondentów oczekuje poprawy koordynacji systemowej, a nie tylko zwiększenia liczby kursów.

Wyniki te jednoznacznie wskazują na brak:

- ✓ skoordynowanych przesiadek autobus–kolej,
- ✓ integracji rozkładów jazdy między liniami,
- ✓ spójnego podejścia do planowania mobilności w skali powiatu.

Implikacja planistyczna: konieczne jest wdrożenie modelu „sieci skoordynowanej”, opartej na węzłach przesiadkowych (Żnin, Barcin, Łabiszyn, Janowiec Wielkopolski), pełniących funkcję punktów synchronizacji rozkładów.

3. Jakość usług – czynnik wtórny wobec dostępności, ale istotny systemowo

Ocena jakości wskazuje, że:

- ✓ wygoda jest oceniana krytycznie przez 35,3% respondentów,
- ✓ punktualność przez 22,2%,
- ✓ pojemność pojazdów jest relatywnie dobrze oceniana (54,1% ocen pozytywnych).

Oznacza to, że:

kluczowym problemem nie jest zdolność przewozowa (tabor), lecz organizacja systemu, komfort i punktualność są problemami drugorzędnymi wobec dostępności.

Wniosek strategiczny: inwestycje taborowe powinny mieć charakter uzupełniający, natomiast priorytetem powinny być działania organizacyjne i sieciowe.

4. Silna funkcja społeczna transportu publicznego

Struktura użytkowników wskazuje, że system transportowy pełni głównie funkcję:

- ✓ edukacyjną (35,1% uczniów i studentów),
- ✓ pracowniczą (39,6% osób pracujących),
- ✓ mieszaną (11,3% pracujący + uczący się).

Łącznie ponad 85% respondentów to osoby o regularnych, obligatoryjnych potrzebach mobilności.

Dodatkowo:

- ✓ 32,6% badanych to osoby do 18 roku życia,
- ✓ jedynie 8,4% to osoby 65+.

Implikacja planistyczna: system jest silnie „szczytowy” i powinien być projektowany pod rytm dnia pracy i nauki, a nie pod model równomiernego wykorzystania.

5. Dominacja barier strukturalnych nad jakościowymi

Z badań wynika wyraźna hierarchia problemów:

- ✓ Częstotliwość kursów – bariera krytyczna
- ✓ Dopasowanie rozkładów jazdy – bariera krytyczna
- ✓ Integracja systemu – bariera wysoka
- ✓ Wygoda i punktualność – bariera średnia
- ✓ Pojemność pojazdów – bariera niska

Oznacza to, że system transportowy nie cierpi na brak jakości technicznej, lecz na **deficyt dostępności i koordynacji**.

Rekomendowany model docelowy systemu transportowego

Na podstawie diagnozy preferencji komunikacyjnych rekomenduje się wdrożenie modelu:

1. Model sieci hierarchicznej

- ✓ linie główne (rdzeniowe) – wysoka częstotliwość,
- ✓ linie uzupełniające – połączenia międzygminne,
- ✓ transport lokalny – elastyczny (w tym DRT – transport na żądanie).

2. Model taktowy

- ✓ podstawowa częstotliwość 60/120 minut,
- ✓ w szczytach: zagęszczenie do 30–60 minut,
- ✓ minimalna oferta całodzienna w rdzeniu sieci.

3. Model integracyjny

- ✓ integracja autobus–kolej (szczególnie relacje do Bydgoszczy i Inowrocławia),
- ✓ wspólne węzły przesiadkowe,
- ✓ koordynacja rozkładów jazdy.

4. Model dostępności społecznej

- ✓ utrzymanie i rozwój przewozów szkolnych,
- ✓ zwiększenie dostępności dla osób starszych,
- ✓ zapewnienie połączeń poza szczytem dla mobilności usługowej.

Analiza preferencji komunikacyjnych jednoznacznie wskazuje, że **transformacja systemu transportowego Powiatu Żnińskiego powinna mieć charakter reorganizacyjny, a nie inwestycyjno-rozbudowowy**.

Kluczowym celem nie jest zwiększanie liczby elementów infrastruktury, lecz:

- ✓ zwiększenie liczby i regularności kursów,
- ✓ poprawa integracji systemowej,
- ✓ dostosowanie oferty do rytmu życia mieszkańców.

W praktyce oznacza to konieczność przejścia od modelu „dostarczania przewozów” do modelu zarządzania mobilnością mieszkańców, w którym transport publiczny staje się spójnym, przewidywalnym i dostępny systemem usługowym.

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

Zgodnie z wynikami Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2021 osoby z niepełnosprawnościami stanowią jedną z kluczowych grup użytkowników systemu transportu publicznego. W skali kraju ich liczba wynosiła 5 447 548 osób, co odpowiadało 14,3% populacji Polski, podczas gdy w 2011 r. było to 4,7 mln osób (12,2%). Oznacza to istotny wzrost liczby osób z niepełnosprawnościami w ujęciu dekadowym. Jednocześnie znaczną część tej populacji stanowią osoby starsze – ponad 60% osób z niepełnosprawnościami ma 60 lat i więcej – co jednoznacznie wskazuje na silny związek pomiędzy procesem starzenia się społeczeństwa a rosnącym zapotrzebowaniem na dostępny i dostosowany transport publiczny.

Uwzględniając powyższe tendencje oraz strukturę demograficzną Powiatu Żnińskiego, można przyjąć, że liczba osób wymagających szczególnych warunków w zakresie mobilności będzie systematycznie wzrastać. Przy zastosowaniu średnich krajowych udział osób z niepełnosprawnościami w powiecie zamieszkiwanym przez ok. 68–70 tys. mieszkańców można szacować na poziomie kilku–kilkunastu tysięcy osób, przy czym zdecydowaną większość stanowią osoby starsze oraz mieszkańcy obszarów wiejskich wymagający regularnego dostępu do usług publicznych w Żninie, Barcinie, Janowcu Wielkopolskim, Łabiszynie oraz innych ośrodkach lokalnych. Skala ta wskazuje na konieczność systemowego uwzględniania potrzeb tej grupy w planowaniu i organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Specyfika przestrzenna Powiatu Żnińskiego powoduje, że znacząca część podróży osób z niepełnosprawnościami koncentruje się na relacjach do głównych ośrodków miejskich, w szczególności Żnina, Barcina, Łabiszyna i Janowca Wielkopolskiego, Gąsawa, gdzie zlokalizowane są urzędy administracji publicznej, placówki ochrony zdrowia, ośrodki rehabilitacyjne, szkoły, instytucje kultury oraz podstawowe usługi handlowe i społeczne. Równocześnie istotne znaczenie mają powiązania z ośrodkami ponadregionalnymi, zwłaszcza Bydgoszczą i Inowrocławiem, które pełnią funkcje wyspecjalizowanych centrów usługowych i medycznych.

Dla osób z niepełnosprawnościami kluczowym warunkiem korzystania z transportu publicznego jest możliwość samodzielnego i bezpiecznego przemieszczania się. Oznacza to konieczność zapewnienia taboru autobusowego w pełni dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w szczególności pojazdów niskopodłogowych wyposażonych w rampy lub platformy dla wózków inwalidzkich, wydzielone przestrzenie dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową, systemy informacji wizualnej i głosowej oraz odpowiednie oznaczenia kontrastowe. Równolegle niezbędne jest dostosowanie infrastruktury przystankowej poprzez eliminację barier architektonicznych, zapewnienie odpowiednich wysokości peronów, utwardzonych nawierzchni oraz bezpiecznych dojść pieszych.

Istotnym elementem zwiększania dostępności transportu publicznego w Powiecie Żnińskim powinno być również wzmacnianie integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym. Przystanki i stacje kolejowe w Żninie, Barcinie oraz w sąsiednich lokalizacjach mogą pełnić funkcję lokalnych i ponadlokalnych węzłów przesiadkowych. Zapewnienie skoordynowanych połączeń dowozowych oraz rozwój infrastruktury typu „Park & Ride” i „Bike & Ride” znacząco zwiększa dostępność systemu transportowego, szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności, umożliwiając im realizację podróży w modelu wieloetapowym.

W perspektywie najbliższych lat szczególnie istotnym kierunkiem rozwoju może być wdrażanie usług transportu na żądanie (DRT – Demand Responsive Transport), realizowanych mniejszymi pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz seniorów. System taki umożliwiałby elastyczne zamówienie przejazdu z miejsca zamieszkania do wybranego celu podróży – placówki medycznej, urzędu, instytucji publicznej lub węzła przesiadkowego – oraz zapewnienie transportu powrotnego. Rozwiązania tego typu stanowią coraz częściej stosowany instrument przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarach wiejskich i o rozproszonej strukturze osadniczej, takich jak Powiat Żniński.

Uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami w polityce transportowej Powiatu Żnińskiego stanowi jeden z fundamentalnych warunków realizacji zasad zrównoważonej mobilności oraz równego dostępu do usług publicznych. Rozwój dostępnej infrastruktury transportowej, dostosowanego taboru oraz elastycznych form organizacji przewozów przyczyni się do zwiększenia

samodzielności mieszkańców, ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego oraz poprawy jakości życia zarówno osób z niepełnosprawnościami, jak i rosnącej grupy seniorów.

7. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Z uwagi na zidentyfikowane potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Żnińskiego, wynikające z analizy struktury demograficznej, rozmieszczenia ośrodków osadniczych, lokalizacji szkół ponadpodstawowych, podmiotów ochrony zdrowia, instytucji administracji publicznej, zakładów pracy oraz istniejących ciągów komunikacyjnych, przedstawia się założenia organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu. Powiat Żniński jako istotny ośrodek lokalny w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, charakteryzuje się wielobiegunową strukturą funkcjonalną, obejmującą m.in. Żnin, Barcin, Łabiszyn, Janowiec Wielkopolski oraz Gąsawę, przy jednoczesnym silnym powiązaniu z ośrodkami regionalnymi, w szczególności Bydgoszczą i Inowrocławiem. Znaczna część mieszkańców obszarów wiejskich oraz miejscowości peryferyjnych pozostaje w istotnym stopniu uzależniona od transportu zbiorowego w realizacji codziennych potrzeb mobilnościowych.

Uruchomienie oraz utrzymanie planowanej oferty przewozowej powinno być uzależnione od zapewnienia stabilnego montażu finansowego gwarantującego trwałość organizacyjną systemu transportowego. W obecnych uwarunkowaniach kluczowymi źródłami finansowania są środki Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych jako instrumentu wspierającego organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej, środki gmin Powiatu Żnińskiego uczestniczących w finansowaniu przewozów adekwatnie do zakresu obsługi transportowej, a także środki własne Powiatu Żnińskiego jako organizatora transportu ponadgminnego odpowiedzialnego za planowanie, integrację i koordynację systemu mobilności. Każdorazowe uruchamianie linii powinno być poprzedzone analizą efektywności ekonomicznej, prognozowanego popytu, znaczenia społecznego, wpływu na ograniczenie wykluczenia transportowego oraz komplementarności wobec transportu kolejowego i regionalnego.

Podstawowym założeniem systemu jest koncentracja przewozów wokół głównych ośrodków funkcjonalnych powiatu, w szczególności Żnina jako centralnego punktu integracyjnego oraz uzupełniającą Barcina i Łabiszyna. Układ komunikacyjny powinien mieć charakter promienisto-sieciowy, zapewniający powiązania pomiędzy gminami a głównymi ośrodkami usług publicznych, przy jednoczesnym utrzymaniu wybranych relacji poprzecznych ograniczających konieczność każdorazowego przejazdu przez ośrodek centralny. Priorytetowo traktowane powinny być połączenia zapewniające dostęp do Żnina, obsługę miejscowości peryferyjnych, dostęp do szkół, placówek ochrony zdrowia, instytucji administracyjnych oraz lokalnych stref aktywności gospodarczej. Szczególnie znaczenie mają relacje z gminami Barcin, Łabiszyn, Janowiec Wielkopolski, Gąsawa, Rogowo oraz Żnin (obszary wiejskie).

Projektowany system powinien zapewniać bezpośredni lub skoordynowany dojazd do szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, zakładów pracy, instytucji kultury i obiektów sportowych, a także do węzłów kolejowych i przystanków o znaczeniu regionalnym. Szczególną uwagę należy poświęcić zapewnieniu dostępności transportowej dla młodzieży szkolnej, seniorów, osób bez dostępu do samochodu oraz mieszkańców obszarów o rozproszonej zabudowie.

Rozkłady jazdy powinny być dostosowane do rytmu aktywności mieszkańców, w szczególności do porannych i popołudniowych szczytów komunikacyjnych związanych z dojazdami do pracy i szkół. W perspektywie długoterminowej rekomendowane jest wdrażanie rozkładów o charakterze cyklicznym (taktowym), szczególnie na głównych ciągach komunikacyjnych oraz zapewnienie skoordynowanych przesiadek w Żninie jako głównym węźle integracyjnym.

Kwalifikacja linii do kategorii użyteczności publicznej powinna mieć charakter wielokryterialny. Szczególne znaczenie należy przypisać relacjom pozbawionym alternatywy kolejowej, obszarom o ograniczonej dostępności transportowej oraz połączeniom zapewniającym dostęp do edukacji ponadpodstawowej, ochrony zdrowia i administracji publicznej. Linie powinny umożliwiać uczniom dojazd do szkół przed rozpoczęciem zajęć oraz powrót po ich zakończeniu, a także zapewniać stabilny dostęp do usług medycznych i rehabilitacyjnych, co ma szczególne znaczenie w kontekście postępującego procesu starzenia się społeczeństwa.

Docelowo system powinien zmierzać do pełniejszej integracji taryfowej z transportem kolejowym i ewentualnie komunikacją miejską w ośrodkach lokalnych, obejmującej wspólne bilety okresowe, rozwój elektronicznych systemów sprzedaży oraz ujednolicenie zasad ulg i uprawnień pasażerskich. Integracja taryfowa stanowi kluczowy element zwiększający atrakcyjność transportu publicznego i ograniczający bariery przesiadkowe.

Przy planowaniu siatki połączeń rekomenduje się uwzględnianie minimalnej liczby mieszkańców w obszarze oddziaływania linii, przy jednoczesnym zachowaniu elastyczności wobec terenów zagrożonych wykluczeniem transportowym. Istotne znaczenie ma wdrożenie systemu oceny linii obejmującego m.in. poziom dopłaty do wozokilometra, liczbę pasażerów, wpływ na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, znaczenie dla rynku pracy, komplementarność wobec kolei oraz wpływ na integrację przestrzenną powiatu.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych pozostaje podstawowym instrumentem wspierającym organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Środki funduszu mogą być przeznaczane na finansowanie deficytu przewozowego, uruchamianie nowych połączeń, odtwarzanie zlikwidowanych relacji oraz poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich i peryferyjnych. Mechanizm ten umożliwia przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz wzmacnia zdolności organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego.

Rekomenduje się etapowe wdrażanie systemu przewozowego, obejmujące w pierwszej kolejności budowę rdzenia połączeń międzygminnych i powiatowych, następnie integrację z transportem kolejowym, rozwój połączeń poprzecznych oraz elastycznych form transportu, a w dalszej perspektywie wdrożenie pełnej integracji taryfowej i cyfrowych systemów informacji pasażerskiej.

Przedstawiona koncepcja organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Żnińskim stanowi spójny model lokalnej polityki transportowej, oparty na analizie potrzeb społecznych, uwarunkowań przestrzennych oraz zasad efektywności ekonomicznej. Centralnym elementem systemu pozostają ośrodki miejskie powiatu, w szczególności Żnin, wokół których projektowany jest układ powiązań transportowych obejmujący wszystkie gminy. Model ten zakłada integrację transportu autobusowego z kolejowym, ograniczanie wykluczenia transportowego, wspieranie mobilności edukacyjnej i zawodowej, poprawę dostępności usług publicznych oraz wzmacnianie spójności terytorialnej Powiatu Żnińskiego. W ujęciu strategicznym system ten powinien być traktowany nie tylko jako zbiór połączeń komunikacyjnych, lecz jako element długofalowej polityki mobilności wspierającej rozwój społeczno-gospodarczy regionu oraz poprawę jakości życia mieszkańców.

7.1 Linie o charakterze użyteczności publicznej

Planowana oferta przewozowa Powiatu Żnińskiego została opracowana z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców, kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu oraz obowiązujących uwarunkowań prawnych wynikających z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Przyjęty model organizacji przewozów stanowi element długofalowej polityki mobilności Powiatu Żnińskiego, której zasadniczym celem jest zapewnienie mieszkańcom powszechnej dostępności do usług transportowych, ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego oraz stworzenie spójnego systemu transportowego wspierającego rozwój lokalny.

Powiat Żniński należy do jednostek samorządu terytorialnego charakteryzujących się znacznym udziałem terenów wiejskich oraz rozproszoną strukturą osadniczą. Oprócz miasta Żnin, będącego siedzibą władz powiatowych i głównym ośrodkiem administracyjnym, edukacyjnym, gospodarczym i usługowym, istotną rolę pełnią również miasta Barcin, Łabiszyn, Janowiec Wielkopolski oraz Gąsawa. Na obszarze powiatu funkcjonuje kilkaset miejscowości o zróżnicowanej liczbie mieszkańców, z których znaczna część nie posiada odpowiedniej dostępności do regularnych przewozów autobusowych realizowanych na zasadach komercyjnych.

Procesy demograficzne zachodzące na obszarze Powiatu Żnińskiego, obejmujące postępujące starzenie się społeczeństwa, zmniejszanie liczby ludności w najmniejszych miejscowościach oraz koncentrację usług publicznych w większych ośrodkach miejskich powodują systematyczny wzrost znaczenia publicznego transportu zbiorowego jako narzędzia zapewniającego równy dostęp mieszkańców do edukacji, ochrony zdrowia, administracji publicznej, rynku pracy oraz usług społecznych. Szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie mobilności osobom, które nie dysponują własnym środkiem transportu, w tym uczniom szkół ponadpodstawowych, osobom starszym, osobom z niepełnosprawnościami oraz mieszkańcom terenów o niskiej gęstości zaludnienia.

Podstawowym założeniem planowanego systemu transportowego jest utworzenie zintegrowanej sieci połączeń autobusowych obejmującej wszystkie gminy Powiatu Żnińskiego, przy jednoczesnym zachowaniu ścisłych powiązań z regionalnym systemem transportowym województwa kujawsko-pomorskiego. Sieć komunikacyjna została zaprojektowana w sposób umożliwiający efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej oraz zapewniający możliwie najkrótszy czas dojazdu do głównych ośrodków usług publicznych.

Centralnym elementem całego układu komunikacyjnego pozostaje miasto Żnin, które pełni funkcję głównego węzła przesiadkowego oraz ośrodka integrującego wszystkie kierunki przewozów powiatowych. Z Żninem powiązane są najważniejsze instytucje administracji publicznej, Starostwo Powiatowe, jednostki organizacyjne powiatu, szpital, szkoły ponadpodstawowe, placówki kultury oraz liczne przedsiębiorstwa będące miejscem zatrudnienia mieszkańców całego powiatu. Z tego względu większość linii autobusowych została zaprojektowana w układzie promienistym, zapewniając bezpośredni dostęp do miasta zarówno mieszkańcom gmin Barcin, Łabiszyn, Gąsawa, Rogowo i Janowiec Wielkopolski, jak również licznych miejscowości pośrednich.

Jednocześnie projektowana sieć przewozów nie ogranicza się wyłącznie do relacji prowadzących do Żnina. W celu zwiększenia efektywności systemu przewidziano również połączenia poprzeczne umożliwiające przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi gminami bez konieczności każdorazowej przesiadki w mieście powiatowym. Rozwiązanie to odpowiada współczesnym potrzebom mobilności mieszkańców oraz pozwala skrócić czas podróży w relacjach lokalnych.

Przy projektowaniu sieci komunikacyjnej szczególną uwagę poświęcono zapewnieniu dostępności transportowej obszarom dotychczas zagrożonym wykluczeniem komunikacyjnym. Dotyczy to przede wszystkim niewielkich miejscowości położonych poza głównymi ciągami komunikacyjnymi, w których przewozy komercyjne zostały w ostatnich latach ograniczone lub całkowicie zlikwidowane z uwagi na ich niską rentowność. Wprowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej umożliwia przywrócenie regularnych połączeń autobusowych, których funkcjonowanie uzasadnione jest przede wszystkim względami społecznymi, a nie wyłącznie ekonomicznymi.

Istotnym elementem planowanej oferty przewozowej jest jej ściśle powiązanie z regionalnym transportem kolejowym. Przez teren Powiatu Żnińskiego przebiegają linie kolejowe zapewniające połączenia z Bydgoszczą, Inowrocławiem oraz innymi ośrodkami województwa kujawsko-pomorskiego. W związku z tym autobusowy transport powiatowy powinien pełnić przede wszystkim funkcję dowozową do stacji i przystanków kolejowych, zwiększając zasięg oddziaływania transportu szynowego. Integracja obu gałęzi transportu pozwala na racjonalne wykorzystanie środków publicznych, ograniczenie dublowania połączeń oraz stworzenie jednolitego systemu mobilności mieszkańców.

Przyjęty model organizacji przewozów zakłada również elastyczne dostosowywanie oferty do zmieniających się potrzeb społecznych. Oznacza to systematyczne monitorowanie liczby pasażerów, analizę kierunków podróży, ocenę stopnia wykorzystania poszczególnych kursów oraz możliwość modyfikowania rozkładów jazdy wraz ze zmianami zachodzącymi w strukturze osadniczej, lokalizacji miejsc pracy czy organizacji sieci szkolnej. Takie podejście pozwoli na zachowanie wysokiej efektywności ekonomicznej przy jednoczesnym utrzymaniu społecznego charakteru transportu publicznego.

Planowana oferta przewozowa nie stanowi zatem jedynie zbioru linii autobusowych, lecz element kompleksowej polityki transportowej Powiatu Żnińskiego, której celem jest budowa trwałego, zintegrowanego i dostępnego systemu mobilności. System ten ma wspierać rozwój gospodarczy powiatu, zwiększać atrakcyjność inwestycyjną, poprawiać dostępność usług publicznych oraz wzmacniać spójność społeczną i terytorialną całego obszaru. W perspektywie wieloletniej publiczny transport zbiorowy powinien stać się jednym z podstawowych instrumentów realizacji polityki zrównoważonego rozwoju Powiatu Żnińskiego, zapewniając mieszkańcom wysoki standard obsługi przewozowej oraz równy dostęp do możliwości edukacyjnych, zawodowych i społecznych niezależnie od miejsca zamieszkania.

Docelowa sieć publicznych przewozów autobusowych Powiatu Żnińskiego

Realizacją przyjętych założeń organizacyjnych jest uruchomienie od dnia **1 września 2026 r.** nowej sieci powiatowych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Powiat Żniński. Utworzenie systemu przewozów stanowi jeden z najważniejszych elementów wdrażania niniejszego Planu transportowego i jest odpowiedzią na wieloletnie potrzeby mieszkańców związane z zapewnieniem stabilnej, dostępnej oraz powszechnej komunikacji publicznej.

Nowa oferta przewozowa została opracowana w oparciu o analizę rozmieszczenia ludności, układu osadniczego, lokalizacji szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, instytucji administracji publicznej, zakładów pracy oraz istniejących powiązań komunikacyjnych pomiędzy

gminami Powiatu Żnińskiego. Projektowana sieć połączeń uwzględnia również potrzebę zapewnienia skomunikowania z regionalnym transportem kolejowym oraz z transportem wojewódzkim.

Planowane przewozy będą realizowane przy wykorzystaniu środków **Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**, środków własnych Powiatu Żnińskiego oraz wkładu jednostek samorządu terytorialnego uczestniczących w organizacji przewozów. Operatorem przewozów będzie spółka **Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. (KPTS S.A.)**, do której Powiat Żniński przystąpił jako akcjonariusz, co umożliwi długofalowe i stabilne wykonywanie zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Docelowa sieć obejmuje **20 linii komunikacyjnych**, których przebieg został zaprojektowany w sposób zapewniający obsługę wszystkich gmin Powiatu Żnińskiego oraz najważniejszych generatorów ruchu pasażerskiego. Planowane linie obejmują następujące relacje:

1. Łabiszyn – Żnin (przez Obielewo),
2. Żnin – Słębowo – Damasławek,
3. Żnin – Szczepanowo – Żnin,
4. Żnin – Szczepanowo – Barcin,
5. Żnin – Wenecja – Gąsawa – Budziszław,
6. Żnin – Jabłówko – Wąsosz,
7. Janowiec Wielkopolski – Damasławek – Żnin,
8. Żnin – Czewujewo – Rogowo,
9. Mięcierzyn – Gąsawa – Biskupin – Żnin,
10. Żnin – Gąsawa – Obudno – Nowa Wieś Pałucka,
11. Żnin – Żerniki – Janowiec Wielkopolski – Sarbinowo Drugie,
12. Żnin – Barcin – Mamlicz,
13. Żnin – Biskupin – Gąsawa – Gościeszyn,
14. Żnin – Gąsawa – Rogowo – Mięcierzyn,
15. Żnin – Wenecja – Gąsawa – Rogowo,
16. Żnin – Pturek – Barcin,
17. Żnin – Gąsawa – Budziszław,
18. Żnin – Gąsawa – Rogowo – Gościeszyn,
19. Żnin – Gorzyce – Dziewierzewo,
20. Żnin – Brzyskorzystew – Królikowo.

Przedstawiona sieć komunikacyjna tworzy spójny układ transportowy oparty na **hierarchicznej strukturze połączeń**, w której centralnym węzłem pozostaje miasto Żnin. Większość linii posiada charakter promienisty, zapewniając bezpośrednie połączenia z siedzibą powiatu, natomiast część relacji pełni funkcję uzupełniającą, umożliwiając komunikację pomiędzy poszczególnymi gminami oraz miejscowościami bez konieczności każdorazowego przejazdu przez centrum powiatu. Takie rozwiązanie zwiększa elastyczność systemu transportowego oraz skraca czas podróży mieszkańców.

Projektowana sieć została zaplanowana w sposób umożliwiający zapewnienie dostępu do wszystkich kluczowych funkcji społeczno-gospodarczych Powiatu Żnińskiego. Poszczególne linie umożliwią dojazd do szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych przede wszystkim w Żninie, Barcinie i Łabiszynie, zapewnią dostęp do placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, obiektów kultury, instytucji sportowych oraz głównych miejsc zatrudnienia. Jednocześnie sieć

obejmuje liczne miejscowości wiejskie, w których dostępność komunikacyjna była dotychczas niewystarczająca lub całkowicie zanikła wskutek likwidacji przewozów komercyjnych.

Uruchomienie powyższych linii należy traktować jako pierwszy etap budowy zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim. Zakłada się, że w kolejnych latach funkcjonowania Planu Transportowego sieć będzie podlegała bieżącej ocenie pod względem liczby pasażerów, efektywności ekonomicznej oraz stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców. Wyniki monitoringu stanowiąc będą podstawę do ewentualnej optymalizacji przebiegu tras, częstotliwości kursowania oraz rozkładów jazdy, z zachowaniem nadrzędnego celu, jakim jest zapewnienie wysokiej dostępności transportowej całego obszaru Powiatu Żnińskiego oraz trwałe ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Planowana oferta przewozowa Powiatu Żnińskiego stanowi kompleksową koncepcję organizacji publicznego transportu zbiorowego, której nadrzędnym celem jest zapewnienie mieszkańcom powszechnej dostępności komunikacyjnej, ograniczenie zjawiska wykluczenia transportowego oraz poprawa spójności terytorialnej powiatu. Projekt zakłada uruchomienie od 1 września 2026 r. sieci 20 linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, obejmujących wszystkie gminy powiatu i zapewniających dostęp do ośrodków administracyjnych, edukacyjnych, ochrony zdrowia oraz rynku pracy. Przyjęty model organizacji przewozów opiera się na integracji transportu autobusowego z regionalnym transportem kolejowym, racjonalnym wykorzystaniu środków publicznych oraz dostosowaniu oferty do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Realizacja planowanych działań przyczyni się do zwiększenia mobilności społecznej i zawodowej, wzmocnienia rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Żnińskiego oraz stworzenia nowoczesnego, zrównoważonego i efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego, odpowiadającego współczesnym wyzwaniom polityki transportowej i regionalnej.

Podsumowanie

Przedstawiona koncepcja organizacji publicznego transportu zbiorowego stanowi kompleksowy i spójny model funkcjonowania systemu komunikacyjnego Powiatu Żnińskiego, odpowiadający zarówno współczesnym uwarunkowaniom społeczno-gospodarczym, jak i obowiązującym wymaganiom prawnym w zakresie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zaproponowane rozwiązania tworzą podstawy do budowy nowoczesnego, efektywnego i zintegrowanego systemu transportowego, którego nadrzędnym celem jest zapewnienie mieszkańcom wysokiej dostępności komunikacyjnej, ograniczenie zjawiska wykluczenia transportowego oraz wspieranie zrównoważonego rozwoju całego powiatu.

Przyjęty model opiera się na strategicznym założeniu, że publiczny transport zbiorowy nie powinien być postrzegany wyłącznie jako usługa przewozowa, lecz jako jedno z podstawowych narzędzi realizacji polityki rozwoju lokalnego. W warunkach rozproszonej struktury osadniczej, starzenia się społeczeństwa oraz postępującej koncentracji usług publicznych w większych ośrodkach miejskich sprawnie funkcjonujący transport publiczny staje się czynnikiem warunkującym równy dostęp mieszkańców do edukacji, rynku pracy, ochrony zdrowia, administracji publicznej oraz życia społecznego. Szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie mobilności osobom, które z różnych względów nie dysponują własnym środkiem transportu, w tym uczniom, seniorom, osobom z niepełnosprawnościami oraz mieszkańcom terenów wiejskich.

Fundamentem planowanego systemu jest utworzenie zintegrowanej sieci przewozów autobusowych obejmującej wszystkie gminy Powiatu Żnińskiego, z miastem Żnin jako centralnym węzłem komunikacyjnym integrującym przewozy lokalne z regionalnym systemem transportowym. Zaprojektowana sieć połączeń zapewnia obsługę najważniejszych generatorów ruchu pasażerskiego, jednocześnie przywracając dostępność komunikacyjną miejscowości, które w ostatnich latach utraciły regularne połączenia autobusowe.

Realizacja założeń Planu wymagać będzie prowadzenia profesjonalnej polityki organizacyjnej obejmującej wybór operatora publicznego transportu zbiorowego zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, projektowanie elastycznej i dostosowanej do potrzeb mieszkańców oferty przewozowej, a także stworzenie nowoczesnego systemu rozkładów jazdy, taryf i dystrybucji biletów. Wszystkie te elementy powinny być traktowane jako wzajemnie powiązane komponenty jednego produktu transportowego, którego jakoś będzie decydowała o konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego.

Szczególne znaczenie należy przypisać systematycznemu monitorowaniu funkcjonowania sieci przewozów oraz bieżącemu dostosowywaniu jej parametrów do zmieniających się potrzeb przewozowych mieszkańców. Oznacza to konieczność prowadzenia regularnych badań popytu, analiz wykorzystania poszczególnych linii i kursów, oceny jakości świadczonych usług oraz elastycznego reagowania na zmiany demograficzne, gospodarcze i przestrzenne zachodzące na obszarze powiatu. Takie podejście pozwoli utrzymać równowagę pomiędzy efektywnością ekonomiczną systemu a realizacją jego podstawowej funkcji społecznej.

Przyjęte rozwiązania wpisują się w kierunki rozwoju krajowej i regionalnej polityki transportowej, której priorytetami są integracja różnych gałęzi transportu, poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich, ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz wzmacnianie spójności terytorialnej. W perspektywie wieloletniej wdrożenie niniejszego Planu Transportowego powinno przyczynić się do zwiększenia mobilności mieszkańców, poprawy dostępności usług publicznych, wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej Powiatu Żnińskiego oraz podniesienia jakości życia jego mieszkańców.

Uruchomienie od 1 września 2026 r. sieci 20 linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej należy traktować jako pierwszy etap budowy nowoczesnego systemu transportowego, który będzie sukcesywnie rozwijany i doskonalony w oparciu o wyniki monitoringu, doświadczenia eksploatacyjne oraz zmieniające się potrzeby społeczności lokalnej. Tak zaprojektowany system stworzy trwałe podstawy dla funkcjonowania efektywnego, dostępnego i zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego, stanowiącego jeden z najważniejszych instrumentów rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Żnińskiego w nadchodzących latach.

7.2 Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim jest kształtowanie spójnego systemu komunikacyjnego zapewniającego mieszkańcom równomierny i możliwie powszechny dostęp do usług publicznych na całym obszarze powiatu. Kluczowe znaczenie ma tu zapewnienie sprawnych powiązań pomiędzy gminami powiatu a Żninem jako

głównym ośrodkiem administracyjnym, edukacyjnym, gospodarczym i usługowym regionu, a także z ważnymi ośrodkami zewnętrznymi generującymi potoki pasażerskie.

Planowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinno być oparte przede wszystkim na rzeczywistych potrzebach mieszkańców w zakresie codziennej mobilności. Obejmuje to w szczególności dojazdy do miejsc pracy, szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury oraz obiektów handlowo-usługowych. W związku z tym sieć komunikacyjna Powiatu Żnińskiego powinna obejmować kluczowe ciągi transportowe łączące Żnin z gminami powiatu oraz zapewniać powiązania pomiędzy miejscowościami o rozproszonej zabudowie, gdzie dostęp do transportu indywidualnego jest ograniczony.

Szczególne znaczenie w systemie transportowym powiatu odgrywają relacje prowadzące do Żnina, pełniące funkcję głównego węzła przesiadkowego i centrum usług publicznych.

Na obszarze Powiatu Żnińskiego przewozy pasażerskie realizowane są zarówno w formule publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego, jak i w ramach przewozów komercyjnych. Oferta komercyjna koncentruje się przede wszystkim na relacjach o wysokim popycie, gdzie możliwe jest samofinansowanie usług. Z punktu widzenia polityki transportowej powiatu kluczowe znaczenie ma natomiast organizowanie przewozów użyteczności publicznej na liniach nierentownych, ale społecznie niezbędnych, obsługujących mniejsze miejscowości oraz obszary zagrożone wykluczeniem transportowym.

Jednym z podstawowych kryteriów oceny jakości funkcjonowania systemu transportowego powinna być punktualność realizowanych przewozów. Za kurs punktualny należy uznać odjazd z przystanku początkowego zgodny z rozkładem jazdy, natomiast z przystanków pośrednich realizowany zgodnie z rozkładem lub z niewielkim opóźnieniem nieprzekraczającym 5 minut. W przypadku przystanków początkowych dopuszczalne opóźnienie powinno być ograniczone do minimum, z wyjątkiem sytuacji wynikających z opóźnień technicznych poprzednich kursów realizowanych tym samym pojazdem.

Za kurs niepunktualny należy uznać każdy odjazd wykraczający poza przyjęte standardy czasowe, natomiast kurs niezrealizowany oznacza brak wykonania przewozu, z wyłączeniem sytuacji losowych, takich jak zdarzenia drogowe, ekstremalne warunki pogodowe czy inne okoliczności niezależne od operatora. W przypadku awarii pojazdu operator powinien zapewnić możliwie najszybszą komunikację zastępczą, nieprzekraczającą 30 minut od momentu wystąpienia zdarzenia uniemożliwiającego realizację kursu.

Utrzymanie wysokiej punktualności wymaga ścisłej współpracy pomiędzy organizatorem transportu a operatorami przewozów. Niezbędne jest regularne monitorowanie rzeczywistych czasów przejazdu, analiza warunków ruchu drogowego oraz systematyczna aktualizacja rozkładów jazdy. Dostosowanie parametrów operacyjnych do rzeczywistych warunków eksploatacyjnych pozwala ograniczać ryzyko opóźnień oraz poprawiać niezawodność systemu.

Istotnym elementem zarządzania transportem publicznym jest bieżąca analiza wskaźników punktualności i niezawodności. Wyniki tych analiz powinny stanowić podstawę do optymalizacji siatki połączeń, korekty rozkładów jazdy oraz dostosowywania oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb mieszkańców.

Utrzymanie wysokiego poziomu punktualności i niezawodności przewozów powinno stanowić jeden z kluczowych priorytetów polityki transportowej Powiatu Żnińskiego. Sprawnie zaprojektowana i skoordynowana sieć połączeń umożliwi zwiększenie dostępności komunikacyjnej

mieszkańców, ograniczenie zjawiska wykluczenia transportowego oraz wzmocnienie konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego, przyczyniając się jednocześnie do poprawy jakości życia mieszkańców oraz spójności przestrzennej powiatu.

7.3 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu i wymagane wyposażenie pojazdów

Jednym z kluczowych elementów wpływających na atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim jest zapewnienie pasażerom odpowiedniego komfortu podróży, rozumianego zarówno jako właściwy poziom napełnienia pojazdów, jak i wysoki standard techniczny oraz wyposażenie taboru wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Ma to szczególne znaczenie w relacjach łączących gminy powiatu ze Żninem, pełniącym funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, usługowego i gospodarczego regionu, generującego zasadnicze potoki pasażerskie.

W celu zapewnienia właściwych warunków podróżowania przyjmuje się, że maksymalny poziom napełnienia pojazdów nie powinien przekraczać 80% ich całkowitej pojemności określonej przez producenta. Wskaźnik ten obejmuje zarówno miejsca siedzące, jak i stojące przewidziane w dokumentacji technicznej pojazdu. Utrzymanie napełnienia na tym poziomie pozwala na zachowanie odpowiedniej przestrzeni pasażerskiej, zwiększa bezpieczeństwo przewozów oraz istotnie wpływa na komfort i satysfakcję użytkowników transportu publicznego.

W przypadku systematycznego przekraczania przyjętego poziomu napełnienia na określonych liniach organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania korygujące. W pierwszej kolejności należy rozważyć skierowanie do obsługi danej relacji pojazdów o większej pojemności, co pozwala zwiększyć podaż miejsc bez konieczności zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy. W sytuacji, gdy takie rozwiązanie nie jest możliwe ze względów technicznych lub organizacyjnych, zasadne jest uruchamianie kursów dodatkowych, w szczególności w okresach największego zapotrzebowania na przewozy, tj. w porannych i popołudniowych szczytach komunikacyjnych związanych z dojazdami do szkół, pracy oraz instytucji publicznych.

W przypadku utrwalonych i powtarzalnych przeciążeń na wielu kursach konieczne może być zwiększenie częstotliwości kursowania, co pozwala na bardziej równomierne rozłożenie potoków pasażerskich, ograniczenie zjawiska przepełnienia oraz poprawę dostępności transportu publicznego na obszarze całego Powiatu Żnińskiego.

Istotnym elementem komfortu podróży jest również standard techniczny i wyposażenie taboru. Pojazdy wykorzystywane w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny spełniać współczesne wymagania jakościowe i bezpieczeństwa, w szczególności być wyposażone w odpowiednią liczbę miejsc dostosowaną do charakteru linii, sprawny system ogrzewania, efektywną wentylację, a w miarę możliwości również klimatyzację przestrzeni pasażerskiej. Niezbędny jest czytelny system informacji pasażerskiej obejmujący oznaczenia linii, kierunki jazdy oraz informacje o przebiegu trasy, a także rozwiązania umożliwiające bieżące przekazywanie komunikatów pasażerom.

Ważnym standardem jest również pełna dostępność taboru, w tym stosowanie pojazdów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych, wyposażonych w udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności, miejsca dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów oraz opiekunów po-

dróżujących z dziećmi, a także przestrzenie przeznaczone do przewozu wózków dziecięcych i inwalidzkich. Istotne znaczenie mają również systemy poprawiające bezpieczeństwo pasażerów, w tym oznakowanie ewakuacyjne, sprawne wyposażenie przeciwpożarowe oraz – w uzasadnionych przypadkach – monitoring wizyjny. Niezbędnym elementem pozostaje także utrzymanie wysokiego standardu czystości i estetyki wnętrza pojazdów.

W perspektywie rozwoju systemu transportowego Powiatu Żnińskiego pożądane jest stopniowe zwiększanie udziału pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych, co przyczyni się do poprawy jakości środowiska, ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na obszary zamieszkałe.

Zapewnienie wysokiego poziomu komfortu podróży stanowi jeden z kluczowych warunków zwiększania konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego. Odpowiednia jakość usług przewozowych wpływa na wzrost liczby pasażerów, poprawę dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz wspiera realizację celów zrównoważonej mobilności w Powiecie Żnińskim.

7.4 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

Zapewnienie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz wszystkich pasażerów o ograniczonej mobilności stanowi jeden z kluczowych celów organizacji systemu transportowego w Powiecie Żnińskim. Dostępność transportowa jest istotnym elementem przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu i komunikacyjnemu oraz warunkiem zapewnienia równych szans w dostępie do edukacji, ochrony zdrowia, rynku pracy i usług publicznych.

Poziom dostępności transportu publicznego na obszarze Powiatu Żnińskiego zależy przede wszystkim od standardu eksploatowanego taboru autobusowego, jakości infrastruktury przystankowej oraz funkcjonowania systemów informacji pasażerskiej. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnych i dostępnych połączeń do Żnina, który pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, zdrowotnego i usługowego powiatu oraz podstawowego węzła przesiadkowego integrującego transport lokalny i regionalny.

Jednym z najważniejszych kierunków działań powinno być stopniowe zwiększanie udziału autobusów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Pojazdy wykorzystywane do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinny spełniać współczesne standardy dostępności oraz być wyposażone w rozwiązania umożliwiające samodzielne korzystanie z transportu przez osoby o różnych ograniczeniach funkcjonalnych.

Modernizacja taboru powinna być prowadzona sukcesywnie, z uwzględnieniem możliwości finansowych operatorów oraz dostępności środków zewnętrznych, w tym funduszy krajowych i europejskich wspierających rozwój zrównoważonej mobilności oraz poprawę dostępności usług publicznych. Równolegle polityka taborowa powinna uwzględniać zróżnicowaną strukturę osadniczą powiatu, co oznacza konieczność stosowania pojazdów o różnej pojemności – od autobusów mniejszych na liniach o niskich potokach pasażerskich po pojazdy standardowe na trasach o większym natężeniu ruchu.

Niezależnie od wielkości pojazdów, wszystkie autobusy realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny spełniać wymagania dostępności dla osób o ograniczonej mobil-

ności. Docelowo wszystkie nowo wprowadzane do eksploatacji pojazdy powinny posiadać konstrukcję niskowejściową, a w miarę możliwości niskopodłogową oraz być wyposażone w urządzenia umożliwiające bezpieczne i samodzielne korzystanie z transportu przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, osoby starsze oraz opiekunów z dziećmi.

Istotnym elementem poprawy dostępności transportu publicznego jest rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej, projektowanych zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania. Systemy te powinny umożliwiać korzystanie z usług transportowych osobom z różnymi rodzajami niepełnosprawności, w tym poprzez:

- ✓ czytelne oznaczenia numerów linii oraz kierunków jazdy,
- ✓ elektroniczne tablice informacji pasażerskiej o wysokim kontraście,
- ✓ głosowe zapowiedzi przystanków i kluczowych punktów przesiadkowych,
- ✓ wizualne systemy prezentacji trasy przejazdu,
- ✓ wyraźne oznaczenie miejsc dla osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ wydzielone przestrzenie dla wózków inwalidzkich i dziecięcych,
- ✓ przyciski sygnalizacyjne umożliwiające zgłoszenie potrzeby zatrzymania pojazdu lub kontaktu z kierowcą.

Równie istotnym obszarem działań jest dostosowanie infrastruktury przystankowej. W Powiecie Żnińskim powinny być systematycznie eliminowane bariery architektoniczne utrudniające korzystanie z transportu publicznego. Działania modernizacyjne powinny obejmować w szczególności:

- ✓ obniżanie krawężników przy przejściach dla pieszych i dojazdach do przystanków,
- ✓ budowę i modernizację chodników prowadzących do przystanków,
- ✓ zapewnienie odpowiedniej szerokości ciągów pieszych,
- ✓ stosowanie nawierzchni antypoślizgowych i bezprogowych,
- ✓ podwyższanie peronów przystankowych w celu zmniejszenia różnicy poziomów,
- ✓ stosowanie elementów fakturowych i prowadzących dla osób z dysfunkcjami wzroku,
- ✓ zapewnienie właściwego oświetlenia przystanków i ich otoczenia,
- ✓ lokalizowanie przystanków w pobliżu głównych generatorów ruchu pasażerskiego.

W pierwszej kolejności działania modernizacyjne powinny obejmować przystanki i węzły o największym znaczeniu funkcjonalnym, w szczególności zlokalizowane w Żninie, przy dworcach i węzłach przesiadkowych, w rejonach szkół i placówek edukacyjnych, szpitali i przychodni, urzędów administracji publicznej, centrów miejscowości gminnych oraz przy obiektach użyteczności publicznej i miejscach wydarzeń społecznych. W dalszej perspektywie konieczne jest sukcesywne dostosowanie całej infrastruktury przystankowej na obszarze powiatu.

Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami wymaga skoordynowanych działań obejmujących modernizację taboru, rozwój systemów informacji pasażerskiej oraz kompleksowe dostosowanie infrastruktury przystankowej. Realizacja tych działań przyczyni się do zwiększenia mobilności mieszkańców Powiatu Żnińskiego, ograniczenia wykluczenia transportowego, poprawy jakości życia osób o ograniczonej sprawności oraz zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego.

7.5 Standard w zakresie ochrony środowiska

Standard w zakresie ochrony środowiska stanowi jeden z kluczowych filarów organizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju wynikającymi zarówno z przepisów prawa krajowego, jak i regulacji Unii Europejskiej. Zgodnie z art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej państwo zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju, która powinna być konsekwentnie wdrażana również na poziomie lokalnym, w szczególności w polityce transportowej powiatu.

System transportowy stanowi jeden z głównych czynników oddziałujących na środowisko naturalne, wpływając na jakość powietrza, poziom hałasu, emisję gazów cieplarnianych oraz ogólną jakość życia mieszkańców. W przypadku Powiatu Żnińskiego znaczenie tych oddziaływań jest szczególnie istotne ze względu na rolę Żnina jako głównego ośrodka administracyjnego, usługowego i edukacyjnego oraz codzienne potoki ruchu generowane przez dojazdy mieszkańców gmin do miejsc pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia i instytucji publicznych.

Jednym z podstawowych celów polityki transportowej Powiatu Żnińskiego powinno być systematyczne zwiększanie udziału transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewozowych mieszkańców. Rozwój efektywnego i dostępnego transportu publicznego pozwala ograniczać wykorzystanie samochodów osobowych, co przekłada się na redukcję emisji zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenie zużycia energii oraz ograniczenie hałasu komunikacyjnego, szczególnie w obszarach miejskich i na głównych ciągach komunikacyjnych.

Wysoka efektywność ekologiczna transportu zbiorowego wynika z jego zdolności do przewozu dużej liczby pasażerów przy relatywnie niskim jednostkowym zużyciu energii i emisji. Jeden autobus realizujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej może zastąpić znaczną liczbę samochodów osobowych, co bezpośrednio wpływa na zmniejszenie natężenia ruchu drogowego oraz poprawę warunków środowiskowych w skali lokalnej.

Realizacja celów środowiskowych w transporcie publicznym wymaga prowadzenia spójnej polityki obejmującej działania infrastrukturalne, organizacyjne i planistyczne. Do kluczowych kierunków działań należą:

- ✓ rozwój i integracja sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze całego powiatu,
- ✓ poprawa dostępności komunikacyjnej miejscowości o niższej gęstości zaludnienia,
- ✓ rozwój spójnych połączeń autobusowych z Żninem jako głównym węzłem transportowym,
- ✓ rozwój infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych,
- ✓ wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ prowadzenie polityki taryfowej sprzyjającej korzystaniu z transportu zbiorowego,
- ✓ rozwój infrastruktury rowerowej umożliwiającej integrację ruchu rowerowego z transportem publicznym.

Istotnym elementem polityki środowiskowej jest również kształtowanie ładu przestrzennego. Rozproszenie zabudowy prowadzi do wzrostu zapotrzebowania na transport i zwiększenia zależności od samochodów osobowych. Dlatego polityka przestrzenna powinna sprzyjać koncentracji zabudowy mieszkaniowej i usługowej w lokalizacjach możliwych do efektywnej obsługi transportem publicznym.

W tym zakresie rekomenduje się w szczególności:

- ✓ lokalizowanie nowych terenów mieszkaniowych w zasięgu istniejących lub planowanych linii komunikacyjnych,

- ✓ rozwój wielofunkcyjnych centrów lokalnych ograniczających potrzebę dalekich podróży,
- ✓ wspieranie lokalizacji działalności gospodarczej w pobliżu głównych korytarzy transportowych,
- ✓ uwzględnianie wymagań transportu publicznego w dokumentach planistycznych gmin i powiatu.

Kluczowym elementem realizacji standardów środowiskowych jest także modernizacja taboru autobusowego. Pojazdy wykorzystywane w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny spełniać aktualne normy emisji spalin, w szczególności normę Euro 6, ograniczającą emisję tlenków azotu, cząstek stałych oraz innych zanieczyszczeń szkodliwych dla zdrowia ludzi i środowiska.

Wymiana taboru powinna mieć charakter stopniowy i uwzględniać możliwości finansowe organizatorów oraz operatorów transportu. Priorytetem powinno być kierowanie nowoczesnych, niskoemisyjnych pojazdów na linie o największym znaczeniu przewozowym i najwyższej pracy eksploatacyjnej.

W długofalowej perspektywie Powiat Żniński powinien również monitorować rozwój technologii zero- i niskoemisyjnych, w tym autobusów elektrycznych, hybrydowych oraz wodorowych. Technologie te umożliwiają ograniczenie emisji lokalnych oraz redukcję hałasu, jednak ich wdrażanie wymaga równoległego rozwoju infrastruktury energetycznej i zapewnienia stabilnych mechanizmów finansowania inwestycji.

Realizacja standardów ochrony środowiska w publicznym transporcie zbiorowym Powiatu Żnińskiego powinna opierać się na kompleksowym podejściu obejmującym rozwój transportu zbiorowego, integrację systemów przewozowych, modernizację taboru, racjonalne planowanie przestrzenne oraz promowanie zrównoważonych form mobilności.

Konsekwentna realizacja tych działań przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia hałasu komunikacyjnego oraz zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. W efekcie umożliwi to osiągnięcie celów środowiskowych, społecznych i gospodarczych zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju na obszarze Powiatu Żnińskiego.

8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

8.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym w Powiecie Żnińskim opierają się na przepisach prawa krajowego, w szczególności na ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która stanowi podstawowy akt prawny regulujący organizację i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Ustawa ta definiuje transport publiczny jako powszechnie dostępny, regularny przewóz osób wykonywany według publicznie ogłoszonego rozkładu jazdy oraz określa zasady jego planowania, organizowania i zarządzania na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

Funkcjonowanie systemu transportowego w Powiecie Żnińskim determinowane jest jego specyfiką przestrzenną i społeczno-gospodarczą, obejmującą miasto Żnin jako główny ośrodek administracyjny, edukacyjny i usługowy oraz gminy miejsko-wiejskie i wiejskie o zróżnicowanym

poziomie dostępności transportowej. Istotnym elementem systemu jest również powiązanie z regionalną siecią transportową, w tym z przewozami kolejowymi i drogowymi realizowanymi w skali województwa kujawsko-pomorskiego oraz sąsiednich obszarów funkcjonalnych, co wymaga uwzględnienia potrzeby integracji różnych gałęzi transportu.

W systemie organizacji publicznego transportu zbiorowego uczestniczy kilka grup podmiotów pełniących różne funkcje. Kluczową rolę odgrywa organizator transportu publicznego, którym w przypadku przewozów powiatowych jest Powiat Żniński. Samorząd powiatowy odpowiada za planowanie, organizowanie oraz zarządzanie powiatowymi przewozami pasażerskimi, w szczególności o charakterze użyteczności publicznej, których celem jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej mieszkańców wszystkich gmin, w tym obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym.

Usługi przewozowe realizowane są przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi mogą być zarówno przedsiębiorcy transportowi, jak i podmioty komunalne wykonujące przewozy na podstawie umów zawieranych z organizatorem. Operatorzy odpowiadają za wykonywanie przewozów zgodnie z określonym rozkładem jazdy, standardami jakości oraz warunkami świadczenia usług ustalonymi przez organizatora.

Na obszarze Powiatu Żnińskiego funkcjonują również przewoźnicy komercyjni realizujący przewozy na zasadach rynkowych, na podstawie zezwoleń wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym. Uzupełnieniem systemu są przewozy kolejowe o charakterze regionalnym, organizowane przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego oraz przewoźników kolejowych działających w systemie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z obowiązującymi regulacjami kompetencje w zakresie organizacji transportu publicznego są zróżnicowane w zależności od poziomu administracji. Gminy odpowiadają za organizację przewozów gminnych, Powiat Żniński za przewozy powiatowe, natomiast samorząd województwa za przewozy wojewódzkie, w tym kolejowe. W praktyce funkcjonowanie spójnego systemu transportowego wymaga ścisłej współpracy pomiędzy tymi poziomami administracji, szczególnie w zakresie integracji rozkładów jazdy, organizacji węzłów przesiadkowych oraz koordynacji polityki taryfowej.

Organizacja przewozów powiatowych może być realizowana bezpośrednio przez powiat lub w ramach porozumień międzygminnych i międzyjednostkowych, obejmujących współpracę z gminami oraz sąsiednimi samorządami. Szczególne znaczenie ma koordynacja przewozów w ramach obszaru funkcjonalnego Żnina oraz integracja transportu powiatowego z komunikacją lokalną i ponadlokalną.

Do podstawowych obowiązków organizatora transportu publicznego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie przewozów oraz zarządzanie systemem transportowym. Planowanie obejmuje opracowanie i aktualizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, identyfikację obszarów o ograniczonej dostępności komunikacyjnej oraz analizę potrzeb przewozowych mieszkańców. W warunkach Powiatu Żnińskiego szczególne znaczenie ma diagnozowanie potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich oraz miejscowości położonych poza głównymi ciągami komunikacyjnymi.

Do kluczowych działań organizacyjnych należą badanie i analiza potrzeb przewozowych, wyznaczanie i utrzymanie przystanków komunikacyjnych, organizacja postępowań w zakresie wyboru operatorów, a także określanie zasad funkcjonowania systemu taryfowo-biletowego. Istotnym

elementem jest również zapewnienie integracji transportu autobusowego z lokalną komunikacją publiczną.

Zarządzanie transportem publicznym obejmuje bieżący nadzór nad funkcjonowaniem systemu przewozowego, kontrolę jakości usług, analizę stopnia realizacji potrzeb przewozowych oraz współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy. Kluczowe znaczenie ma monitorowanie punktualności, niezawodności oraz efektywności przewozów, a także dostosowywanie oferty transportowej do zmian demograficznych, społecznych i gospodarczych.

Istotnym elementem systemu jest polityka taryfowa, za którą odpowiada organizator transportu publicznego. W Powiecie Żnińskim powinna ona stanowić narzędzie zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego, w szczególności poprzez rozwój zintegrowanych systemów biletowych umożliwiających korzystanie z różnych środków transportu w ramach jednej oferty taryfowej. Dążenie do integracji taryfowej powinno być jednym z kluczowych kierunków rozwoju systemu mobilności w powiecie.

Znaczącą rolę w finansowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej odgrywa Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, który umożliwia uruchamianie nowych połączeń oraz utrzymanie linii istotnych z punktu widzenia przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. W warunkach Powiatu Żnińskiego instrument ten stanowi ważne wsparcie dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej mniejszych miejscowości oraz obszarów o rozproszonej zabudowie.

Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym w Powiecie Żnińskim tworzą zatem spójny system regulacji określający kompetencje poszczególnych szczebli administracji publicznej oraz zasady funkcjonowania operatorów i przewoźników. Kluczową rolę pełni Powiat Żniński jako organizator przewozów powiatowych, odpowiedzialny za planowanie, organizację i nadzór nad systemem transportowym. Specyfika przestrzenna i funkcjonalna powiatu powoduje konieczność prowadzenia zintegrowanej polityki transportowej, opartej na współpracy między gminami, integracji różnych środków transportu oraz koordynacji działań z poziomem regionalnym, w celu zapewnienia spójnego i efektywnego systemu mobilności mieszkańców.

8.2 Wybór operatora

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze właściwości Powiatu jest Powiat Żniński, który odpowiada za przygotowanie i przeprowadzenie procedury wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej. Operator publicznego transportu zbiorowego może być podmiotem publicznym lub przedsiębiorcą posiadającym wymagane uprawnienia do wykonywania krajowego transportu drogowego osób oraz spełniającym warunki określone w obowiązujących przepisach prawa.

Do zadań organizatora należy przygotowanie postępowania mającego na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Co do zasady wybór operatora odbywa się w trybie konkurencyjnym, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, co zapewnia przejrzystość postępowania, zachowanie zasad uczciwej konkurencji oraz możliwość ubiegania się o realizację usług przez szeroki krąg podmiotów.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym dopuszcza również możliwość zawarcia umowy w trybie bezpośrednim, jednak wyłącznie w przypadkach ściśle określonych przepisami.

Dotyczy to sytuacji, gdy roczna wartość usług przewozowych jest niższa niż równowartość 1 mln euro lub ich roczna wielkość nie przekracza 300 tys. wozokilometrów. W przypadku małych i średnich przedsiębiorców eksploatujących nie więcej niż 23 pojazdy progi te wynoszą odpowiednio 2 mln euro lub 600 tys. wozokilometrów. Bezpośrednie powierzenie realizacji przewozów możliwe jest również w przypadku świadczenia usług przez podmiot wewnętrzny utworzony przez organizatora lub w sytuacjach nadzwyczajnych, gdy z uwagi na konieczność zapewnienia ciągłości funkcjonowania transportu publicznego nie jest możliwe przeprowadzenie postępowania konkurencyjnego w wymaganych terminach. W takim przypadku umowa może zostać zawarta na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy, a w szczególnie uzasadnionych okolicznościach – do 24 miesięcy.

Przepisy przewidują także możliwość wykonywania przewozów przez organizatora we własnym zakresie, za pośrednictwem samorządowego zakładu budżetowego, o ile spełnione zostaną warunki określone w obowiązujących regulacjach prawnych. Rozwiązanie to może stanowić alternatywę dla zlecania usług podmiotom zewnętrznym, jednak jego zastosowanie wymaga odpowiedniego przygotowania organizacyjnego, finansowego oraz technicznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może obejmować pojedynczą linię komunikacyjną, grupę linii lub całą sieć komunikacyjną funkcjonującą na obszarze Powiatu Żnińskiego. Zakres umowy powinien być dostosowany do potrzeb przewozowych mieszkańców oraz przyjętego modelu organizacji transportu publicznego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami maksymalny okres obowiązywania umowy wynosi 10 lat w przypadku drogowego publicznego transportu zbiorowego oraz 15 lat w przypadku transportu kolejowego.

Przy wyborze operatora Powiat Żniński powinien kierować się nie tylko kryteriami ekonomicznymi, ale również jakością oferowanych usług, zdolnością przewoźnika do zapewnienia ciągłości i niezawodności przewozów, standardem wykorzystywanego taboru, dostępnością dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz możliwością realizacji założeń niniejszego Planu transportowego.

Właściwie przeprowadzony proces wyboru operatora stanowi jeden z kluczowych elementów zapewnienia mieszkańcom powiatu stabilnego, bezpiecznego i efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego.

8.3 Przygotowywanie oferty przewozowej

Atrakcyjna, spójna i dostosowana do rzeczywistych potrzeb mieszkańców oferta przewozowa stanowi jeden z najważniejszych elementów rozwoju mobilności na obszarze Powiatu Żnińskiego. Jej odpowiednie zaprojektowanie wpływa nie tylko na poziom wykorzystania transportu publicznego, ale również na dostępność miejsc pracy, placówek oświatowych, ochrony zdrowia, instytucji administracji publicznej oraz innych usług o znaczeniu ponadlokalnym. Ze względu na funkcję Żnina jako siedziby władz powiatu oraz głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego, system publicznego transportu zbiorowego powinien zapewniać sprawne i regularne połączenia pomiędzy wszystkimi gminami powiatu oraz umożliwiać dogodną integrację z regionalnym transportem autobusowym i kolejowym.

Istotnym uwarunkowaniem funkcjonowania transportu publicznego na terenie Powiatu Żnińskiego jest rozproszona struktura osadnicza oraz dominujący udział obszarów wiejskich, które generują znaczące potrzeby przewozowe związane z codziennymi dojazdami do pracy, szkół ponadpodstawowych, urzędów, placówek ochrony zdrowia oraz punktów handlowo-usługowych. Jednocześnie obserwowany wzrost motoryzacji indywidualnej powoduje konieczność tworzenia oferty

przewozowej, która będzie stanowiła realną i konkurencyjną alternatywę dla transportu samochodowego. Osiągnięcie tego celu wymaga zapewnienia odpowiedniej częstotliwości kursowania, wysokiej punktualności, krótkiego czasu przejazdu, dogodnych przesiadek oraz odpowiedniego standardu świadczonych usług.

Podstawowym kierunkiem działań powinno być systematyczne dostosowywanie układu sieci komunikacyjnej oraz rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb przewozowych mieszkańców, uwzględniających zarówno wyniki badań i konsultacji społecznych, jak i zmieniające się uwarunkowania demograficzne oraz gospodarcze. Szczególne znaczenie ma zapewnienie dogodnych połączeń pomiędzy miejscowościami wszystkich gmin Powiatu Żnińskiego a Żninem, który pełni rolę głównego węzła komunikacyjnego i centrum usług publicznych. Równocześnie należy dążyć do poprawy dostępności transportowej miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców oraz terenów peryferyjnych, dla których transport publiczny często stanowi jedyną możliwość realizacji codziennych podróży.

Rozwijając ofertę przewozową, Powiat Żniński powinien konsekwentnie dążyć do zwiększania częstotliwości kursowania autobusów, zwłaszcza w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby połączeń poza godzinami szczytu oraz w dni wolne od pracy. Równolegle należy podejmować działania zmierzające do modernizacji taboru autobusowego, poprawy standardu infrastruktury przystankowej, wdrażania nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej oraz rozwoju przejrzystego i zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, ułatwiającego korzystanie z różnych środków transportu publicznego.

Na obszarach charakteryzujących się niewielką gęstością zaludnienia oraz ograniczonym popytem na przewozy zasadne jest rozważenie wdrażania elastycznych form organizacji transportu, takich jak przewozy na żądanie lub inne rozwiązania dostosowane do lokalnych potrzeb. Pozwoli to na racjonalizację kosztów funkcjonowania systemu przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniego poziomu dostępności komunikacyjnej mieszkańców.

Integralnym elementem polityki transportowej Powiatu Żnińskiego powinny być również działania promujące korzystanie z publicznego transportu zbiorowego jako środka transportu bezpiecznego, dostępnego, ekonomicznego i przyjaznego środowisku. Rozwój nowoczesnej oferty przewozowej może przyczynić się do ograniczenia ruchu samochodowego, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i hałasu, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenia spójności społecznej i terytorialnej powiatu. Z tego względu oferta przewozowa powinna być projektowana w sposób kompleksowy, długofalowy i elastyczny, z uwzględnieniem prognozowanych zmian demograficznych, kierunków rozwoju przestrzennego oraz potrzeb mieszkańców, stanowiąc jeden z podstawowych instrumentów realizacji polityki zrównoważonego rozwoju Powiatu Żnińskiego.

8.4 Zasady projektowania rozkładów jazdy, systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Efektywne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Żnińskiego wymaga kompleksowego i zintegrowanego podejścia do projektowania rozkładów jazdy, polityki taryfowo-biletowej oraz systemu dystrybucji biletów. Elementy te powinny tworzyć spójny produkt transportowy, odpowiadający rzeczywistym potrzebom mieszkańców oraz zapewniający wysoką jakość obsługi pasażerów. Przy ich projektowaniu należy uwzględniać zarówno wewnętrzne powią-

zania komunikacyjne pomiędzy gminami powiatu, jak i relacje z ośrodkami zewnętrznymi, w szczególności z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem oraz Poznaniem, które stanowią ważne kierunki codziennych dojazdów do pracy, szkół, uczelni oraz usług wyższego rzędu.

Podstawowym zadaniem rozkładów jazdy powinno być zapewnienie mieszkańcom przewidywalnego, regularnego i łatwego do zapamiętania systemu połączeń. Dążenie do cykliczności odjazdów, utrzymywania równych odstępów pomiędzy kolejnymi kursami oraz ograniczania zbędnych zmian godzin odjazdów zwiększa czytelność oferty przewozowej i ułatwia planowanie podróży. Częstotliwość kursowania powinna być dostosowana do rzeczywistego popytu, ze szczególnym uwzględnieniem godzin porannych i popołudniowych, kiedy realizowana jest największa liczba podróży związanych z dojazdami do pracy i placówek oświatowych. Jednocześnie niezbędne jest utrzymanie podstawowej oferty przewozowej poza godzinami szczytu oraz w soboty, niedziele i święta, tak aby transport publiczny pozostawał dostępny dla wszystkich grup mieszkańców.

Projektując sieć połączeń, należy stosować zasadę hierarchizacji linii komunikacyjnych. Trzon systemu powinny stanowić linie główne zapewniające bezpośrednie połączenia pomiędzy Żninem a siedzibami gmin oraz największymi miejscowościami powiatu. Ich uzupełnieniem powinny być linie lokalne obsługujące mniejsze miejscowości oraz linie dowozowe zapewniające dogodny dostęp do stacji kolejowych, przystanków przesiadkowych oraz najważniejszych generatorów ruchu. Szczególnie istotnym elementem organizacji transportu jest zapewnienie integracji pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym poprzez odpowiednią synchronizację rozkładów jazdy oraz minimalizację czasu oczekiwania na przesiadki. Rozkłady jazdy powinny być dostępne zarówno w tradycyjnej formie na przystankach, jak i w nowoczesnych kanałach elektronicznych, obejmujących strony internetowe, aplikacje mobilne oraz systemy informacji pasażerskiej.

Polityka taryfowo-biletowa Powiatu Żnińskiego powinna realizować jednocześnie cele społeczne i ekonomiczne, sprzyjając zwiększeniu udziału transportu publicznego w obsłudze potrzeb przewozowych mieszkańców. System taryfowy powinien być prosty, przejrzysty i łatwy do zrozumienia, a jednocześnie zapewniać odpowiedni poziom wpływów umożliwiających utrzymanie wysokiej jakości usług przewozowych. Rekomendowanym kierunkiem rozwoju jest dążenie do ujednolicenia zasad taryfowych na obszarze całego powiatu oraz stopniowe wdrażanie rozwiązań integrujących przewozy organizowane przez różne jednostki samorządu terytorialnego i przewoźników. W zależności od przyjętego modelu organizacyjnego zasadne może być zastosowanie taryfy strefowej obejmującej miasto Żnin oraz strefy otaczające, bądź taryfy odległościowej, lepiej odpowiadającej specyfice rozproszonej sieci osadniczej i zróżnicowanym długościom relacji przewozowych. Oferta biletowa powinna obejmować szeroki katalog produktów dostosowanych do zróżnicowanych potrzeb pasażerów, w tym bilety jednorazowe, czasowe, dobowe oraz okresowe. Istotnym kierunkiem rozwoju jest również tworzenie biletów zintegrowanych umożliwiających korzystanie z transportu autobusowego i kolejowego w ramach jednego systemu. Niezbędne jest utrzymanie ustawowych ulg oraz rozwijanie lokalnych preferencji dla grup szczególnie korzystających z transportu publicznego, takich jak uczniowie, studenci, seniorzy, osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej mobilności. Wprowadzenie atrakcyjnych cenowo biletów okresowych oraz programów lojalnościowych może dodatkowo zachęcać mieszkańców do regularnego korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nowoczesny system dystrybucji biletów powinien łączyć tradycyjne formy sprzedaży z rozwiązaniami cyfrowymi. Oprócz zakupu biletów u kierowcy oraz w wyznaczonych punktach prze-

daży, mieszkańcy powinni mieć możliwość korzystania z aplikacji mobilnych, internetowych platform sprzedaży oraz płatności bezgotówkowych. W perspektywie długoterminowej rekomenduje się wdrażanie nowoczesnych systemów typu „check-in/check-out” lub „account based ticketing”, umożliwiających identyfikację pasażera za pomocą karty płatniczej, telefonu komórkowego lub innego nośnika elektronicznego oraz automatyczne naliczanie najkorzystniejszej opłaty za przejazd. Rozwiązania te zwiększają wygodę podróżowania oraz ograniczają koszty funkcjonowania systemu sprzedaży.

Projektując system rozkładów jazdy, taryf i dystrybucji biletów, Powiat Żniński powinien dążyć do stworzenia jednolitego i zintegrowanego produktu transportowego, którego głównym celem będzie zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej wszystkich mieszkańców. Realizacja tych działań powinna obejmować wdrażanie cyklicznych rozkładów jazdy, rozwój integracji autobusów z transportem kolejowym, cyfryzację sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej, stosowanie prostych zasad taryfowych oraz zapewnienie dostępności systemu zarówno dla osób korzystających z nowoczesnych technologii, jak i dla mieszkańców zagrożonych wykluczeniem cyfrowym. Tak zaprojektowany system będzie sprzyjał zwiększeniu liczby pasażerów transportu publicznego, poprawie efektywności organizacji przewozów oraz wzmocnieniu spójności społecznej i gospodarczej Powiatu Żnińskiego.

9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

9.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego stanowi jeden z najistotniejszych elementów skutecznej realizacji polityki transportowej Powiatu Żnińskiego oraz warunek zapewnienia trwałości i wysokiej jakości usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. Ze względu na specyfikę przestrzenną powiatu, obejmującego rozległe obszary wiejskie, stosunkowo rozproszoną sieć osadniczą oraz kilka lokalnych ośrodków miejskich, zapewnienie powszechnej dostępności komunikacyjnej wymaga zastosowania stabilnego, wieloźródłowego modelu finansowania. Transport publiczny należy traktować nie jako działalność nastawioną na osiąganie zysku, lecz jako usługę publiczną realizującą cele społeczne, gospodarcze i środowiskowe, której efekty wykraczają poza bezpośredni rachunek ekonomiczny.

Przeprowadzone analizy potrzeb przewozowych oraz projekt docelowej sieci obejmującej 20 linii autobusowych wskazują jednoznacznie, że na obszarze Powiatu Żnińskiego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego będzie wymagało stałego wsparcia finansowego ze środków publicznych. Wynika to z konieczności utrzymywania połączeń obsługujących miejscowości o niewielkiej liczbie mieszkańców, zapewnienia odpowiedniej częstotliwości kursowania w relacjach szkolnych i pracowniczych oraz utrzymania przewozów poza godzinami największego popytu. Szczególnie istotne znaczenie mają połączenia zapewniające dostęp do Żnina jako siedziby władz powiatowych, głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i ochrony zdrowia, a także połączenia z Barcinem, Łabiszynem, Janowcem Wielkopolskim, Gąsawą oraz z regionalnym systemem transportu kolejowego. Tak zaprojektowany system realizuje przede wszystkim cele społeczne, ograniczając zjawisko wykluczenia komunikacyjnego oraz zapewniając mieszkańcom równy dostęp do podstawowych usług publicznych.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizator przewozów, którym na obszarze przewozów powiatowych jest Powiat Żniński, zobowiązany jest do określenia zasad finansowania usług przewozowych oraz zapewnienia środków umożliwiających realizację zadań wynikających z Planu transportowego. Model finansowania powinien zapewniać równowagę pomiędzy racjonalnym gospodarowaniem środkami publicznymi a realizacją podstawowej misji transportu publicznego, jaką jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej wszystkim mieszkańcom, niezależnie od miejsca zamieszkania czy poziomu rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

Podstawowym źródłem finansowania systemu pozostają wpływy uzyskiwane ze sprzedaży biletów, obejmujące bilety jednorazowe, okresowe oraz inne opłaty związane z korzystaniem z transportu publicznego. Jednak doświadczenia krajowe oraz analizy ekonomiczne jednoznacznie wskazują, że na obszarach o rozproszonej strukturze osadniczej przychody biletowe nie są w stanie pokryć pełnych kosztów funkcjonowania systemu przewozowego. Dotyczy to w szczególności linii obsługujących niewielkie miejscowości oraz kursów realizowanych poza godzinami szczytu przewozowego, których utrzymanie jest uzasadnione przede wszystkim względami społecznymi.

Kluczowym elementem systemu finansowania pozostaje zatem mechanizm rekompensaty wypłacanej operatorowi wykonującemu przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Rekompensata stanowi wyrównanie różnicy pomiędzy kosztami realizacji usług przewozowych a osiąganymi przychodami i obejmuje między innymi koszty paliwa lub energii, wynagrodzeń kierowców, utrzymania i napraw taboru, kosztów administracyjnych oraz skutków stosowania ustawowych i lokalnych ulg w przejazdach. Mechanizm ten umożliwia utrzymanie stabilnej sieci połączeń również na liniach o ograniczonej rentowności ekonomicznej, które z punktu widzenia interesu społecznego są niezbędne dla zapewnienia odpowiedniego poziomu dostępności transportowej.

Istotną rolę w finansowaniu systemu odgrywają środki własne jednostek samorządu terytorialnego. Podstawę finansowania stanowić będą środki budżetu Powiatu Żnińskiego, uzupełniane wkładem finansowym gmin uczestniczących w organizacji przewozów. Współfinansowanie połączeń przez samorządy lokalne stanowi rozwiązanie zapewniające bardziej racjonalny podział kosztów funkcjonowania transportu publicznego oraz umożliwia dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców poszczególnych gmin. Szczególne znaczenie będzie miało finansowanie linii międzygminnych oraz połączeń zapewniających dojazd do szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, instytucji administracji publicznej oraz głównych miejsc zatrudnienia.

Jednym z najważniejszych instrumentów wspierających funkcjonowanie publicznego transportu autobusowego pozostają środki pochodzące z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Dofinansowanie udzielane w przeliczeniu na wykonany wozokilometr pozwala znacząco ograniczyć obciążenia finansowe samorządów oraz umożliwia utrzymanie połączeń, które z ekonomicznego punktu widzenia nie mogłyby funkcjonować na zasadach komercyjnych. W przypadku Powiatu Żnińskiego, którego projektowana sieć obejmuje przewozy realizowane przede wszystkim na obszarach wiejskich i w relacjach międzygminnych, środki Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych będą stanowiły jeden z podstawowych filarów finansowania systemu. Zgodnie z przyjętymi założeniami uruchomienie planowanej sieci przewozów będzie finansowane właśnie z wykorzystaniem środków Funduszu, środków własnych Powiatu Żnińskiego oraz wkładu jednostek samorządu terytorialnego współuczestniczących w organizacji przewozów.

Uzupełnieniem systemu finansowania powinny być środki pochodzące z programów krajowych oraz funduszy Unii Europejskiej przeznaczonych na rozwój zrównoważonej mobilności. Środki te mogą zostać wykorzystane przede wszystkim na zakup autobusów nisko- i zeroemisyjnych, modernizację infrastruktury przystankowej, budowę węzłów przesiadkowych, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych, rozwój elektronicznych systemów informacji pasażerskiej oraz cyfryzację sprzedaży biletów. Pozyskiwanie finansowania zewnętrznego pozwoli ograniczyć udział środków własnych samorządów w finansowaniu inwestycji, jednocześnie podnosząc jakość i atrakcyjność oferowanych usług przewozowych.

W świetle przyjętej koncepcji organizacji przewozów szczególnego znaczenia nabiera prowadzenie racjonalnej polityki taryfowo-biletowej. Powinna ona zapewniać odpowiedni poziom wpływów ze sprzedaży biletów przy jednoczesnym zachowaniu społecznej dostępności transportu publicznego. Rozwijanie oferty biletów okresowych, integracja taryfowa z regionalnym transportem kolejowym, stosowanie nowoczesnych metod płatności elektronicznych oraz utrzymanie ustawowych i lokalnych ulg stanowią działania zwiększające konkurencyjność transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego, a jednocześnie wpływające na stabilizację przychodów operatora.

Przyjęty model finansowania powinien być również wspierany przez nowoczesne narzędzia zarządzania transportem, obejmujące systematyczne monitorowanie kosztów funkcjonowania przewozów, analizę potoków pasażerskich, ocenę efektywności ekonomicznej poszczególnych linii oraz bieżącą optymalizację oferty przewozowej. Pozwoli to na racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu dostępności komunikacyjnej na całym obszarze powiatu.

W perspektywie kolejnych lat system transportowy Powiatu Żnińskiego będzie funkcjonował w warunkach rosnących kosztów pracy, wzrostu cen energii i paliw, konieczności sukcesywnej modernizacji taboru oraz postępujących zmian demograficznych. Dlatego niezbędne będzie konsekwentne rozwijanie modelu finansowania opartego na ścisłej współpracy Powiatu Żnińskiego, gmin, administracji rządowej oraz operatora transportu, przy maksymalnym wykorzystaniu dostępnych instrumentów wsparcia krajowego i europejskiego.

W konsekwencji finansowanie publicznego transportu zbiorowego należy traktować jako długoterminową inwestycję w rozwój społeczny, gospodarczy i przestrzenny Powiatu Żnińskiego. Stabilny i przewidywalny system finansowania umożliwi nie tylko utrzymanie projektowanej sieci przewozów, lecz również jej dalszy rozwój, poprawę jakości świadczonych usług oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców. W efekcie transport publiczny stanie się jednym z kluczowych instrumentów wzmacniających konkurencyjność powiatu, podnoszących jakość życia mieszkańców oraz realizujących cele zrównoważonego rozwoju określone w niniejszym Planie Transportowym.

10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Informacja pasażerska stanowi jeden z podstawowych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i w istotny sposób wpływa na jego atrakcyjność oraz konkurencyjność wobec transportu indywidualnego. Zapewnienie mieszkańcom Powiatu Żnińskiego dostępu do aktualnych, czytelnych i kompleksowych informacji o ofercie przewozowej umożliwia sprawne planowanie podróży, ogranicza niepewność pasażerów oraz zwiększa dostępność usług transportowych.

System informacji pasażerskiej w Powiecie Żnińskim powinien mieć charakter zintegrowany i obejmować wszystkie środki publicznego transportu zbiorowego funkcjonujące na obszarze powiatu, w szczególności powiatowe i gminne przewozy autobusowe oraz przewozy kolejowe realizowane na liniach przebiegających przez powiat. Szczególne znaczenie powinno mieć zapewnienie spójnej informacji w głównych węzłach przesiadkowych, przede wszystkim w Żninie, pełniącym funkcję administracyjnego, gospodarczego i komunikacyjnego centrum powiatu.

System informacji pasażerskiej powinien zapewniać użytkownikom pełny zakres informacji niezbędnych do realizacji podróży, obejmujących w szczególności:

- ✓ informacje o organizatorze publicznego transportu zbiorowego oraz operatorach wykonujących przewozy;
- ✓ przebieg linii komunikacyjnych wraz z lokalizacją przystanków i punktów przesiadkowych;
- ✓ aktualne rozkłady jazdy obejmujące godziny odjazdów i przyjazdów;
- ✓ informacje dotyczące częstotliwości kursowania oraz dni funkcjonowania poszczególnych linii;
- ✓ zasady taryfowe, rodzaje biletów, ceny oraz uprawnienia do ulgowych i bezpłatnych przejazdów;
- ✓ informacje dotyczące dostępności pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności;
- ✓ komunikaty o utrudnieniach, czasowych zmianach organizacji ruchu, opóźnieniach oraz innych zdarzeniach mających wpływ na realizację przewozów.

Istotnym elementem systemu powinno być wprowadzenie jednolitego standardu identyfikacji wizualnej na całym obszarze Powiatu Żnińskiego. Dotyczy to oznakowania przystanków komunikacyjnych, tablic informacyjnych, schematów sieci komunikacyjnej oraz sposobu prezentacji rozkładów jazdy. Ujednolicenie standardów zwiększy czytelność systemu, ułatwi korzystanie z transportu mieszkańcom oraz osobom odwiedzającym powiat.

W perspektywie obowiązywania niniejszego Planu Transportowego przewiduje się stopniowe wdrażanie nowoczesnych rozwiązań telematycznych wspierających funkcjonowanie transportu publicznego. Zakres ich wdrożenia będzie uzależniony od możliwości finansowych Powiatu Żnińskiego, dostępności środków zewnętrznych oraz rozwoju współpracy z operatorami przewozów.

Na najważniejszych przystankach komunikacyjnych oraz węzłach przesiadkowych, przede wszystkim w Żninie, a także – w miarę potrzeb – w Barcinie, Janowcu Wielkopolskim, Łabiszynie i innych miejscowościach pełniących funkcje lokalnych centrów obsługi mieszkańców, przewiduje się możliwość sukcesywnego wyposażania infrastruktury w:

- ✓ elektroniczne tablice informacji pasażerskiej prezentujące rzeczywiste lub planowane godziny odjazdów;
- ✓ systemy dynamicznej informacji o opóźnieniach i zmianach w kursowaniu;
- ✓ czytelne schematy sieci komunikacyjnej;
- ✓ oznaczenia dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, obejmujące elementy kontrastowe, informacje dotykowe oraz – tam, gdzie będzie to uzasadnione – komunikaty głosowe.

Na pozostałych przystankach zapewnione powinny być aktualne rozkłady jazdy w formie tradycyjnej, uzupełnione o podstawowe informacje taryfowe, numery kontaktowe oraz kody QR umożliwiające szybki dostęp do elektronicznych rozkładów jazdy i bieżących komunikatów.

Pojazdy wykonujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Żnińskiego powinny być sukcesywnie wyposażane w systemy informacji pasażerskiej obejmujące:

- ✓ zapowiedzi głosowe kolejnych przystanków;
- ✓ wyświetlacze prezentujące przebieg trasy oraz nazwę aktualnego przystanku;
- ✓ informacje o możliwościach przesiadek na komunikację autobusową;
- ✓ komunikaty dotyczące zmian organizacyjnych oraz bezpieczeństwa podróży;
- ✓ informacje taryfowe oraz możliwość korzystania z nowoczesnych metod płatności bezgotówkowych.

Szczególnie istotnym kierunkiem rozwoju systemu informacji pasażerskiej będzie rozwój kanałów cyfrowych. W tym zakresie przewiduje się funkcjonowanie strony internetowej Powiatu Żnińskiego lub dedykowanego portalu transportowego zawierającego aktualne rozkłady jazdy, mapy połączeń, informacje taryfowe oraz komunikaty dla pasażerów. System powinien współpracować z ogólnopolskimi wyszukiwarkami połączeń oraz umożliwiać udostępnianie danych w standardzie GTFS, co pozwoli na prezentację rozkładów jazdy w popularnych aplikacjach do planowania podróży.

Docelowo rekomenduje się również rozwój aplikacji mobilnych umożliwiających:

- ✓ planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu;
- ✓ zakup biletów elektronicznych;
- ✓ śledzenie lokalizacji pojazdów w czasie rzeczywistym;
- ✓ otrzymywanie powiadomień o utrudnieniach, zmianach rozkładów jazdy oraz komunikatach organizatora transportu.

Ważnym kierunkiem rozwoju systemu będzie integracja danych transportowych Powiatu Żnińskiego z regionalnymi i krajowymi platformami informacji pasażerskiej oraz systemami informacji kolejowej. Pozwoli to na tworzenie kompleksowych planów podróży obejmujących zarówno przewozy autobusowe organizowane przez Powiat Żniński, komunikację gminną, jak i połączenia kolejowe, zwiększając funkcjonalność oraz atrakcyjność całego systemu publicznego transportu zbiorowego.

10.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Informacja pasażerska stanowi jeden z podstawowych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim. Jej głównym zadaniem jest zapewnienie mieszkańcom oraz osobom odwiedzającym powiat łatwego dostępu do aktualnych, rzetelnych i czytelnych informacji umożliwiających sprawne planowanie podróży oraz korzystanie z oferty przewozowej. System informacji pasażerskiej powinien być kompleksowy, jednolity oraz dostosowany do potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, pasażerów o ograniczonej mobilności oraz osób sporadycznie korzystających z transportu publicznego.

Kluczową rolę w systemie transportowym Powiatu Żnińskiego pełnią główne węzły przesiadkowe zlokalizowane przede wszystkim w Żninie, gdzie koncentruje się ruch związany z przewozami autobusowymi o charakterze powiatowym, gminnym i regionalnym. Węzły te powinny pełnić funkcję zintegrowanych centrów przesiadkowych, zapewniających łatwy dostęp do informacji dotyczących połączeń, możliwości przesiadek oraz planowanego czasu podróży.

Podstawowym elementem statycznej informacji pasażerskiej pozostają rozkłady jazdy umieszczane na przystankach komunikacyjnych. Powinny być one lokalizowane w miejscach dobrze widocznych i łatwo dostępnych dla pasażerów, w szczególności na słupkach przystankowych, tablicach informacyjnych oraz w gablotach znajdujących się na wiaduktach przystankowych. Rozkłady jazdy powinny być opracowane według jednolitego standardu graficznego obowiązującego na całym obszarze Powiatu Żnińskiego, co ułatwi korzystanie z transportu publicznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia podróży.

Informacje zamieszczane na przystankach powinny być przygotowane w sposób czytelny i intuicyjny, z zastosowaniem odpowiedniej wielkości czcionki, wysokiego kontrastu kolorystycznego oraz przejrzystego układu treści. Materiały informacyjne powinny być wykonane z trwałych materiałów odpornych na działanie warunków atmosferycznych oraz zapewniać dobrą czytelność również w warunkach ograniczonego oświetlenia.

Zakres informacji udostępnianych na przystankach powinien obejmować przede wszystkim:

- ✓ aktualne rozkłady jazdy wszystkich linii obsługujących dany przystanek z podziałem na dni robocze, soboty oraz niedziele i święta;
- ✓ schematy sieci komunikacyjnej przedstawiające przebieg linii autobusowych oraz lokalizację najważniejszych punktów przesiadkowych;
- ✓ informacje o możliwościach przesiadek do komunikacji regionalnej oraz transportu kolejowego;
- ✓ podstawowe informacje taryfowe, obejmujące rodzaje biletów, obowiązujące ulgi oraz zasady korzystania z przejazdów bezpłatnych;
- ✓ dane kontaktowe organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz kanały zgłaszania uwag i reklamacji.

W celu podniesienia jakości obsługi pasażerów system informacji powinien umożliwiać szybkie przekazywanie komunikatów o czasowych zmianach organizacji ruchu, remontach, objazdach, utrudnieniach drogowych oraz ewentualnych opóźnieniach w kursowaniu autobusów. W perspektywie rozwoju systemu transportowego rekomenduje się wdrażanie rozwiązań umożliwiających przekazywanie części tych informacji również w czasie rzeczywistym, z wykorzystaniem elektronicznych tablic informacji pasażerskiej oraz kanałów cyfrowych.

System informacji pasażerskiej powinien uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności. W szczególności wskazane jest oznaczanie kursów realizowanych taborem niskopodłogowym lub dostosowanym do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Na najważniejszych dworcach, przystankach i węzłach przesiadkowych zaleca się sukcesywne wdrażanie elementów poprawiających dostępność, takich jak oznaczenia kontrastowe, ścieżki prowadzące, tablice o podwyższonej czytelności oraz – w miarę możliwości technicznych i finansowych – systemy informacji głosowej.

Istotnym elementem organizacji systemu transportowego Powiatu Żnińskiego powinno być również wprowadzenie jednolitego systemu identyfikacji linii komunikacyjnych, umożliwiającego pasażerom szybkie rozpoznawanie kierunków podróży oraz charakteru poszczególnych połączeń. Oznaczenia stosowane na przystankach powinny być spójne z oznakowaniem umieszczonym na pojazdach oraz z informacjami prezentowanymi na stronach internetowych i w aplikacjach mobilnych.

Coraz większe znaczenie będzie miała również cyfrowa informacja pasażerska. Powiat Żniński powinien dążyć do udostępniania aktualnych rozkładów jazdy oraz informacji o przewozach za pośrednictwem strony internetowej organizatora transportu oraz ogólnodostępnych wyszukiwarek połączeń. Docelowo rekomenduje się udostępnianie danych w standardzie GTFS oraz integrację z aplikacjami umożliwiającymi planowanie podróży i zakup biletów elektronicznych.

Ważnym elementem organizacji przewozów pozostaje również właściwe dostosowanie rodzaju taboru do charakteru obsługiwanych linii. Na trasach o mniejszych potokach pasażerskich, zwłaszcza obsługujących obszary wiejskie o rozproszonej zabudowie, zasadne jest wykorzystywanie autobusów klasy mini lub midi, pozwalających na ograniczenie kosztów eksploatacji przy zachowaniu odpowiedniej dostępności transportu. Natomiast na głównych liniach łączących Żnin z Barcinem, Janowcem Wielkopolskim, Łabiszynem oraz innymi ważniejszymi ośrodkami powiatu wskazane jest stosowanie autobusów standardowych zapewniających odpowiednią przepustowość w godzinach największego natężenia ruchu.

Prawidłowo funkcjonujący system informacji pasażerskiej będzie jednym z kluczowych elementów zwiększających atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim. Czytelna, dostępna i zintegrowana informacja ułatwi planowanie podróży, poprawi warunki przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu, zwiększy komfort korzystania z komunikacji publicznej oraz przyczyni się do ograniczania wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców, szczególnie na obszarach wiejskich. Jednocześnie rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej będzie wspierał realizację celów zrównoważonej mobilności oraz wzmacniał konkurencyjność transportu publicznego wobec indywidualnego transportu samochodowego.

10.2 Informacja pasażerska w pojazdach

Nowoczesny system publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim powinien zapewniać pasażerom nie tylko dostęp do czytelnych informacji na przystankach i węzłach przesiadkowych, lecz również spójny i funkcjonalny system informacji funkcjonujący bezpośrednio w pojazdach oraz w kanałach elektronicznych. Informacja pasażerska w autobusach stanowi istotny element podnoszący jakość usług przewozowych, wpływający na komfort podróżowania, poczucie bezpieczeństwa oraz dostępność transportu publicznego dla wszystkich grup użytkowników, w szczególności osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, osób o ograniczonej mobilności oraz pasażerów okazjonalnie korzystających z komunikacji publicznej.

System informacji pasażerskiej w pojazdach wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej na zlecenie Powiatu Żnińskiego powinien być jednolity, czytelny i zintegrowany z informacją prezentowaną na przystankach, węzłach przesiadkowych, dworcach oraz w internetowych i mobilnych kanałach komunikacji. Jego podstawowym zadaniem powinno być zapewnienie pasażerom bieżącego dostępu do informacji dotyczących realizowanego kursu, przebiegu trasy, kolejnych przystanków, możliwości przesiadek oraz ewentualnych zmian w organizacji przewozów.

Podstawowym elementem systemu pozostają zewnętrzne tablice kierunkowe umieszczone na autobusach. Powinny one w sposób jednoznaczny prezentować numer linii oraz kierunek jazdy pojazdu. Informacje te powinny być widoczne z przodu oraz z prawej strony autobusu, a w przy-

padku nowoczesnego taboru również z tyłu pojazdu. Zaleca się, aby autobusy sukcesywnie wyposażane były w elektroniczne wyświetlacze LED lub LCD umożliwiające dynamiczne prezentowanie informacji oraz ich bieżącą aktualizację w przypadku zmian organizacji ruchu lub przebiegu trasy. Istotnym elementem wyposażenia pojazdów powinny być wewnętrzne systemy wizualnej informacji pasażerskiej. Wyświetlacze zamontowane wewnątrz autobusów powinny prezentować numer linii, kierunek jazdy, aktualny przebieg trasy, nazwę następnego przystanku oraz do innych linii autobusowych organizowanych przez Powiat Żniński lub sąsiednie jednostki samorządu terytorialnego. System ten może być również wykorzystywany do przekazywania komunikatów o utrudnieniach, objazdach, opóźnieniach oraz innych zdarzeniach wpływających na realizację przewozów.

Ważnym uzupełnieniem informacji wizualnej powinien być system zapowiedzi głosowych. Automatyczne komunikaty informujące o nazwach kolejnych przystanków oraz kierunku jazdy znacząco zwiększają dostępność transportu publicznego dla osób niewidomych i słabowidzących, a także ułatwiają korzystanie z komunikacji pasażerom okazjonalnym oraz osobom nieznającym lokalnego układu sieci transportowej. Docelowo wdrożenie systemu zapowiedzi głosowych powinno stanowić standard wyposażenia autobusów realizujących przewozy użyteczności publicznej na terenie Powiatu Żnińskiego.

W pojazdach powinny znajdować się również czytelne informacje dotyczące obowiązującej taryfy przewozowej, rodzajów biletów, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz podstawowych zasad korzystania z transportu publicznego. Informacje te powinny być przygotowane według jednolitego wzoru graficznego obowiązującego na obszarze całego Powiatu Żnińskiego, niezależnie od operatora wykonującego przewozy.

Dodatkowym elementem systemu informacji pasażerskiej powinny być schematy sieci komunikacyjnej prezentujące przebieg linii autobusowych organizowanych przez Powiat Żniński, lokalizację najważniejszych węzłów przesiadkowych. Schematy powinny uwzględniać przede wszystkim połączenia z Żninem jako głównym ośrodkiem administracyjnym i komunikacyjnym powiatu oraz relacje prowadzące do Barcina, Janowca Wielkopolskiego, Łabiszyna i pozostałych miejscowości objętych organizacją publicznego transportu zbiorowego. Informacje te powinny być regularnie aktualizowane oraz opracowane w sposób prosty, intuicyjny i zrozumiały dla wszystkich użytkowników.

W celu zwiększenia dostępności informacji wskazane jest wyposażenie autobusów w miejsca przeznaczone do ekspozycji materiałów informacyjnych, takich jak miniaturowe rozkłady jazdy, informacje o zmianach organizacji przewozów, materiały promujące transport publiczny czy informacje dotyczące zintegrowanych usług transportowych. Wszystkie materiały powinny być zgodne z identyfikacją wizualną organizatora transportu i przygotowane według jednolitych standardów.

Każdy autobus wykonujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Żnińskiego powinien posiadać czytelne oznaczenie organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz operatora realizującego przewozy. Rozwiązanie to zwiększy przejrzystość funkcjonowania systemu, ułatwi pasażerom identyfikację przewoźnika oraz będzie wzmacniało wiarygodność świadczonych usług.

Nowoczesny system informacji pasażerskiej powinien być zintegrowany z rozwiązaniami cyfrowymi umożliwiającymi pasażerom bieżący dostęp do informacji o funkcjonowaniu komunikacji publicznej. Rekomenduje się sukcesywnie wdrażanie narzędzi pozwalających na monitorowanie rzeczywistych czasów odjazdów autobusów, planowanie podróży z uwzględnieniem przesiadek

oraz uzyskiwanie informacji o opóźnieniach, zmianach tras i czasowych utrudnieniach. Dane te powinny być udostępniane za pośrednictwem strony internetowej organizatora transportu, aplikacji mobilnych oraz ogólnopolskich wyszukiwarek połączeń wykorzystujących standard GTFS i – w przypadku wdrożenia systemów lokalizacji pojazdów – również standard GTFS-RT.

W perspektywie rozwoju systemu transportowego Powiatu Żnińskiego wskazane jest również wyposażanie nowo pozyskiwanego taboru w urządzenia umożliwiające geolokalizację pojazdów, zdalne zarządzanie informacją pasażerską oraz integrację z elektronicznymi systemami sprzedaży biletów i płatności bezgotówkowych. Rozwiązania te pozwolą na zwiększenie efektywności zarządzania przewozami oraz poprawę jakości obsługi pasażerów.

Wdrożenie kompleksowego systemu informacji pasażerskiej w pojazdach przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim, poprawy jakości obsługi podróżnych oraz lepszej integracji przewozów autobusowych z transportem kolejowym i innymi formami mobilności. Spójny, nowoczesny i dostępny system informacji ograniczy bariery w korzystaniu z transportu publicznego, zwiększy poczucie bezpieczeństwa pasażerów oraz będzie wspierał realizację celów zrównoważonej mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarze całego Powiatu Żnińskiego.

10.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Nowoczesny system informacji pasażerskiej w Powiecie Żnińskim nie powinien ograniczać się wyłącznie do przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych czy pojazdów komunikacji publicznej. Coraz większego znaczenia nabiera zapewnienie mieszkańcom dostępu do aktualnych i kompleksowych informacji również poza infrastrukturą transportową – na etapie planowania podróży, podejmowania codziennych decyzji komunikacyjnych oraz korzystania z usług administracji publicznej. Celem takiego rozwiązania jest zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego, poprawa komfortu podróżowania oraz zachęcanie mieszkańców do częstszego wyboru komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego.

Kluczową rolę w systemie informacji pasażerskiej Powiatu Żnińskiego powinny odgrywać nowoczesne kanały elektroniczne, w szczególności strona internetowa Powiatu Żnińskiego lub dedykowany portal transportowy, a także strony internetowe operatorów wykonujących przewozy. Portal powinien stanowić centralne źródło informacji o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu, integrując dane dotyczące rozkładów jazdy, przebiegu linii komunikacyjnych, obowiązujących taryf, dostępnych ulg oraz bieżących zmian w organizacji przewozów.

Portal informacyjny powinien umożliwiać pasażerom wyszukiwanie połączeń pomiędzy wszystkimi miejscowościami Powiatu Żnińskiego oraz do najważniejszych celów podróży, takich jak szkoły, urzędy, placówki ochrony zdrowia, obiekty handlowe, zakłady pracy czy stacje kolejowe. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnego planowania podróży pomiędzy miejscowościami wiejskimi a Żninem, który pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i komunikacyjnego powiatu. System powinien uwzględniać również połączenia do Barcina, Janowca Wielkopolskiego, Łabiszyna oraz innych miejscowości będących lokalnymi ośrodkami obsługi mieszkańców, a także umożliwiać planowanie podróży z wykorzystaniem transportu kolejowego.

Istotnym elementem portalu powinny być interaktywne mapy prezentujące przebieg linii komunikacyjnych, lokalizację przystanków, punktów przesiadkowych oraz stacji kolejowych. Rozwiązanie to pozwoli pasażerom na łatwiejszą ocenę przebiegu podróży, liczby wymaganych przesiadek oraz przewidywanego czasu przejazdu. Funkcjonalność ta będzie szczególnie przydatna dla osób sporadycznie korzystających z transportu publicznego, turystów odwiedzających region Pałuk oraz mieszkańców mniej zaznajomionych z układem sieci komunikacyjnej.

Portal powinien zapewniać również dostęp do pełnych informacji taryfowych, obejmujących ceny biletów, rodzaje biletów jednorazowych i okresowych, obowiązujące ulgi ustawowe i samorządowe oraz zasady korzystania z przejazdów bezpłatnych. W perspektywie rozwoju systemu transportowego rekomenduje się sukcesywne wdrażanie funkcji umożliwiających zakup biletów elektronicznych, realizację płatności mobilnych oraz integrację z nowoczesnymi systemami obsługi pasażerów.

Coraz większą rolę w obsłudze podróżnych odgrywają aplikacje mobilne. Powinny one umożliwiać szybki dostęp do informacji o komunikacji publicznej bez konieczności korzystania z tradycyjnych rozkładów jazdy. Aplikacje powinny oferować możliwość wyszukiwania połączeń pomiędzy wskazanymi miejscowościami lub obiektami użyteczności publicznej, prezentować najbliższe przystanki, planowane oraz – w przypadku wdrożenia odpowiednich systemów telematycznych – rzeczywiste godziny odjazdów autobusów, a także informować o opóźnieniach, zmianach tras i kursach zastępczych. Rozwiązania mobilne mają szczególne znaczenie dla osób młodych, pasażerów okazjonalnych oraz osób korzystających z różnych środków transportu podczas jednej podróży.

System informacji pasażerskiej Powiatu Żnińskiego powinien być zintegrowany z ogólnopolskimi wyszukiwarkami połączeń oraz platformami udostępniającymi dane transportowe. Rekomenduje się publikowanie danych rozkładowych w standardzie GTFS, a w przypadku wdrożenia systemów lokalizacji pojazdów – również w standardzie GTFS-RT, umożliwiającym udostępnianie informacji o rzeczywistym położeniu autobusów, przewidywanych czasach przyjazdu oraz bieżących zakłóceń w realizacji kursów. Integracja ta zwiększy wiarygodność transportu publicznego oraz ułatwi planowanie podróży zarówno mieszkańcom powiatu, jak i osobom przyjezdnym.

Istotnym elementem systemu informacji pasażerskiej powinno być również udostępnianie informacji w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z infrastrukturą transportową. Aktualne rozkłady jazdy, mapy połączeń oraz informacje o zasadach korzystania z komunikacji publicznej powinny być dostępne między innymi w budynkach Starostwa Powiatowego w Żninie, urzędach gmin, centrach obsługi mieszkańców, szkołach ponadpodstawowych, placówkach ochrony zdrowia, instytucjach kultury, bibliotekach oraz punktach informacji turystycznej. Takie rozwiązanie zwiększy dostępność informacji dla osób, które nie korzystają na co dzień z internetu lub aplikacji mobilnych. Ważnym uzupełnieniem systemu powinno być wykorzystanie mediów społecznościowych oraz elektronicznych kanałów komunikacji do przekazywania bieżących informacji o zmianach w funkcjonowaniu transportu publicznego, planowanych utrudnieniach, nowych połączeniach czy działaniach promujących korzystanie z komunikacji zbiorowej. Kanały te umożliwią szybkie dotarcie do mieszkańców oraz zwiększą skuteczność komunikacji organizatora transportu z pasażerami.

Projektując system informacji pasażerskiej należy uwzględnić potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonych kompetencjach cyfrowych. Strony internetowe i aplikacje mobilne powinny spełniać wymagania dostępności cyfrowej, charakteryzować się prostym i intuicyjnym interfejsem, czytelną grafiką oraz możliwością korzystania z podstawowych funkcji bez konieczności posiadania zaawansowanych umiejętności informatycznych.

Rozbudowany system informacji pasażerskiej funkcjonujący poza bezpośrednią infrastrukturą transportową będzie jednym z kluczowych elementów zwiększających atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim. Zapewnienie mieszkańcom łatwego dostępu do aktualnej i wiarygodnej informacji o ofercie przewozowej ułatwi planowanie podróży, poprawi integrację komunikacji autobusowej z transportem kolejowym, ograniczy bariery w korzystaniu z transportu publicznego oraz będzie wspierało realizację celów zrównoważonej mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarze całego powiatu.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim powinien być realizowany zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, przy jednoczesnym uwzględnieniu uwarunkowań społecznych, gospodarczych i środowiskowych charakterystycznych dla obszaru o strukturze policentrycznej i silnych powiązaniach funkcjonalnych z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem oraz Mogilnem. System transportowy powiatu powinien wspierać rozwój lokalnych społeczności, poprawę jakości życia mieszkańców oraz wzmacnianie spójności terytorialnej, zapewniając równomierny dostęp do usług publicznych, edukacji, rynku pracy i ochrony zdrowia zarówno w ośrodku powiatowym, jak i w miejscowościach peryferyjnych.

Podstawowym kierunkiem rozwoju transportu publicznego w Powiecie Żnińskim powinna być poprawa dostępności komunikacyjnej wszystkich gmin oraz miejscowości wchodzących w skład powiatu. Oznacza to konieczność zapewnienia regularnych i stabilnych połączeń autobusowych umożliwiających codzienne dojazdy do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej oraz obiektów handlowych i usługowych. Szczęgólnego znaczenia nabiera rozwój połączeń dowozowych do Żnina jako głównego ośrodka administracyjno-usługowego, a także do węzłów kolejowych i przystanków integrujących ruch regionalny oraz ponadregionalny.

Istotnym kierunkiem rozwoju systemu transportowego jest integracja komunikacji autobusowej z transportem kolejowym, w tym w szczególności w relacjach z Bydgoszczą i Inowrocławiem. Rozkłady jazdy powinny być projektowane w sposób umożliwiający dogodne przesiadki, minimalizujący czas oczekiwania oraz zwiększający efektywność podróży. Rozwijanie funkcji węzłów przesiadkowych w Żninie oraz w wybranych miejscowościach o znaczeniu ponadlokalnym może istotnie zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego i jego konkurencyjność wobec transportu indywidualnego.

Ważnym elementem polityki transportowej Powiatu Żnińskiego powinno być wspieranie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu. Rozwój transportu publicznego powinien zmierzać do stopniowego ograniczania emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez modernizację taboru autobusowego oraz wdrażanie pojazdów niskoemisyjnych, hybrydowych i elektrycznych. Kierunek ten ma szczególne znaczenie w kontekście ochrony walorów przyrodniczych Pałuk, jezior oraz obszarów chronionych, które stanowią istotny potencjał środowiskowy i turystyczny regionu. Działania te powinny być uzupełniane optymalizacją sieci połączeń i częstotliwości kursowania w celu zwiększenia efektywności energetycznej systemu.

Rozwój transportu publicznego powinien również uwzględniać potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonej mobilności. Konieczne jest dostosowanie infrastruktury przystankowej, dworcowej oraz taboru autobusowego do potrzeb wszystkich

użytkowników. Obejmuje to rozwój pojazdów niskopodłogowych, poprawę dostępności informacji pasażerskiej, budowę bezpiecznych dojazdów do przystanków oraz eliminację barier architektonicznych w przestrzeni publicznej.

Istotnym kierunkiem działań jest podnoszenie jakości usług przewozowych oraz komfortu podróży. Atrakcyjność transportu publicznego zależy nie tylko od liczby połączeń, ale również od ich jakości, punktualności i niezawodności. W związku z tym rozwój systemu powinien obejmować modernizację taboru autobusowego, wyposażenie pojazdów w klimatyzację, systemy informacji pasażerskiej, monitoring oraz rozwiązania umożliwiające cyfrową obsługę pasażerów. Kluczowe znaczenie ma również zapewnienie stabilności rozkładów jazdy, szczególnie na liniach o znaczeniu społecznym i edukacyjnym.

Ważnym elementem rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim jest wdrażanie nowoczesnych technologii wspierających organizację przewozów i obsługę pasażerów. Dotyczy to przede wszystkim elektronicznych systemów informacji pasażerskiej, aplikacji mobilnych, monitorowania rzeczywistych czasów odjazdów oraz integracji systemów biletowych. Rozwiązania te zwiększają przejrzystość funkcjonowania transportu publicznego i poprawiają komfort jego użytkowania.

W perspektywie długoterminowej istotne znaczenie będzie miało rozwijanie rozwiązań multimodalnych integrujących transport autobusowy z koleją, ruchem rowerowym oraz transportem indywidualnym. Wskazane jest tworzenie infrastruktury typu „Park&Ride” i „Bike&Ride” przy głównych węzłach przesiadkowych oraz rozwój spójnej sieci dróg rowerowych łączących miejscowości powiatu z Żninem oraz innymi ośrodkami usługowymi. Działania te mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu samochodowego, poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia presji środowiskowej.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim powinien być również oparty na racjonalnym modelu finansowania. Istotną rolę będą odgrywać środki własne powiatu i gmin, dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz środki zewnętrzne, w tym fundusze unijne wspierające rozwój zrównoważonej mobilności. Konieczne jest prowadzenie systematycznej analizy efektywności funkcjonowania poszczególnych linii oraz dostosowywanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców przy jednoczesnej optymalizacji kosztów.

Do najważniejszych kierunków strategicznych rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim należy zaliczyć:

- ✓ zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich i peryferyjnych,
- ✓ integrację transportu autobusowego z koleją regionalną i ponadregionalną,
- ✓ rozwój ekologicznego i niskoemisyjnego taboru autobusowego,
- ✓ poprawę jakości i komfortu podróży,
- ✓ rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej oraz usług cyfrowych,
- ✓ wspieranie rozwiązań multimodalnych, w tym systemów „Park&Ride” i „Bike&Ride”,
- ✓ zapewnienie stabilnego i efektywnego modelu finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Realizacja wskazanych kierunków pozwoli na stworzenie nowoczesnego, dostępnego i efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego, odpowiadającego potrzebom mieszkańców Powiatu Żnińskiego oraz wspierającego jego rozwój społeczno-gospodarczy, przy jednoczesnym zachowaniu wysokich standardów środowiskowych i przestrzennych.

11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim stanowi jedno z kluczowych zadań samorządu powiatowego, realizowane we współpracy z gminami oraz innymi organizatorami transportu funkcjonującymi na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego. Kształtowanie systemu przewozów powinno mieć charakter zintegrowany i systemowy, uwzględniający zarówno potrzeby mieszkańców miasta Żnina, jak i obszarów wiejskich oraz mniejszych miejscowości o rozproszonej strukturze osadniczej. Proces planowania i organizacji transportu publicznego musi opierać się na zasadach zrównoważonego rozwoju, efektywności ekonomicznej oraz zapewnienia równego i powszechnego dostępu do mobilności dla wszystkich grup społecznych.

Istotnym elementem rozwoju transportu publicznego w Powiecie Żnińskim jest dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, w szczególności w zakresie codziennych dojazdów do Żnina jako ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego powiatu, a także do większych ośrodków regionalnych, takich jak Bydgoszcz czy Inowrocław. Analizy potrzeb przewozowych oraz obserwacja zachowań transportowych mieszkańców wskazują, że kluczowe znaczenie mają częstotliwość kursowania, możliwość dogodnych przesiadek, punktualność oraz dostępność przystanków w racjonalnej odległości od miejsca zamieszkania. Szczególnie istotne jest zapewnienie odpowiednich połączeń dla mieszkańców obszarów wiejskich i peryferyjnych, którzy w dużym stopniu uzależnieni są od transportu zbiorowego w codziennych podróżach do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji publicznych.

Rozwój sieci komunikacyjnej powinien obejmować zarówno modernizację istniejących połączeń, jak i stopniowe rozszerzanie zasięgu transportu publicznego na obszary dotychczas o ograniczonej dostępności komunikacyjnej. W praktyce oznacza to tworzenie nowych przystanków w lokalizacjach o znacznych odległościach między punktami obsługi pasażerskiej, modyfikację przebiegu wybranych linii autobusowych oraz uruchamianie nowych relacji tam, gdzie występuje niezaspokojony popyt przewozowy. Działania te powinny uwzględniać zmiany demograficzne, procesy suburbanizacji, rozwój zabudowy mieszkaniowej oraz lokalizację głównych generatorów ruchu, takich jak szkoły, zakłady pracy, obiekty handlowe i instytucje publiczne.

Ważnym kierunkiem rozwoju transportu publicznego w Powiecie Żnińskim jest wdrażanie elastycznych form organizacji przewozów, w tym przystanków „na żądanie” oraz rozwiązań transportu na żądanie na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia. Takie podejście pozwala utrzymać minimalny standard dostępności komunikacyjnej przy jednoczesnej optymalizacji kosztów funkcjonowania systemu transportowego. Rozwiązania te mają szczególne znaczenie dla mniejszych miejscowości położonych poza głównymi korytarzami komunikacyjnymi oraz dla obszarów o rozproszonej zabudowie.

Podstawą skutecznego zarządzania transportem publicznym powinno być prowadzenie regularnych badań ruchu pasażerskiego oraz analiz marketingowych. Umożliwiają one identyfikację rzeczywistych potrzeb przewozowych mieszkańców, ocenę jakości świadczonych usług oraz optymalizację przebiegu linii i rozkładów jazdy. Systematyczny monitoring funkcjonowania transportu publicznego pozwala również na racjonalne planowanie wydatków publicznych oraz efektywne wykorzystanie środków finansowych przeznaczanych na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Rozwój transportu zbiorowego powinien obejmować wdrażanie jednolitych standardów jakościowych dotyczących zarówno infrastruktury przystankowej, jak i taboru autobusowego wykorzystywanego do realizacji przewozów. Kluczowe znaczenie ma zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa pasażerów, dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz odpowiedniego komfortu podróży. W tym zakresie szczególnie istotne jest wykorzystywanie pojazdów niskopodłogowych, wyposażonych w klimatyzację, systemy informacji pasażerskiej oraz rozwiązania ułatwiające korzystanie z transportu osobom o ograniczonej mobilności. Równolegle infrastruktura przystankowa powinna być sukcesywnie modernizowana poprzez budowę wiat, poprawę oświetlenia, instalację czytelnych rozkładów jazdy oraz eliminację barier architektonicznych.

Jednym z kluczowych kierunków rozwoju systemu transportowego jest cyfryzacja usług przewozowych oraz rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej. Wdrażanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwia pasażerom dostęp do aktualnych informacji o kursach, opóźnieniach, możliwościach przesiadek oraz zmianach organizacji ruchu. Rozwój aplikacji mobilnych, elektronicznych tablic informacji pasażerskiej oraz systemów planowania podróży zwiększa przejrzystość funkcjonowania transportu publicznego i poprawia jego atrakcyjność jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

Długofalowy rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim wymaga również systematycznego monitorowania efektywności funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych oraz aktualizacji dokumentów planistycznych. Analiza frekwencji pasażerskiej, kosztów realizacji przewozów oraz poziomu satysfakcji użytkowników pozwala na bieżące dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się uwarunkowań społecznych, gospodarczych i przestrzennych. Szczególne znaczenie będzie miało także reagowanie na wyzwania związane z postępującą suburbanizacją, zmianami klimatycznymi, presją kosztową oraz rozwojem nowych technologii i alternatywnych źródeł napędu w transporcie publicznym.

11.2 Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Węzły przesiadkowe stanowią jeden z kluczowych elementów systemu transportowego Powiatu Żnińskiego, umożliwiając integrację różnych środków transportu oraz zwiększając efektywność i atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego. Ich właściwe zaprojektowanie i funkcjonowanie przekładają się bezpośrednio na skrócenie czasu podróży, poprawę komfortu pasażerów oraz ograniczenie wykorzystania transportu indywidualnego, w szczególności w relacjach do Żnina jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego powiatu oraz w kierunku Bydgoszczy, Inowrocławia i innych ośrodków regionalnych.

Rozwój węzłów przesiadkowych w Powiecie Żnińskim powinien opierać się przede wszystkim na integracji transportu autobusowego o charakterze powiatowym i regionalnym z transportem kolejowym oraz – w przypadku obszarów miejskich – z komunikacją lokalną. Węzły przesiadkowe powinny umożliwiać sprawne, intuicyjne i bezpieczne przesiadki pomiędzy transportem kolejowym, autobusowym, ruchem rowerowym, pieszym oraz transportem indywidualnym.

Lokalizacja węzłów przesiadkowych powinna wynikać z analizy potoków pasażerskich, struktury osadniczej oraz głównych kierunków codziennych dojazdów do pracy, szkół i usług publicznych. Kluczowe znaczenie w systemie transportowym Powiatu Żnińskiego powinny pełnić Żnin jako ośrodek centralny, a także Barcin, Janowiec Wielkopolski, Łabiszyn, Gąsawa i Rogowo, w szczególności głównych dróg wojewódzkich i powiatowych. Istotne są również lokalizacje w

rejonach o dużej koncentracji zabudowy mieszkaniowej oraz w punktach styku różnych gałęzi transportu.

Węzły przesiadkowe w powiecie powinny pełnić zróżnicowane funkcje w zależności od ich rangi w systemie transportowym. Węzły lokalne powinny obsługiwać ruch wewnątrzgminny, zapewniając podstawową dostępność transportu publicznego. Węzły ponadlokalne i regionalne powinny integrować przewozy autobusowe z transportem kolejowym, umożliwiając sprawne dojazdy do Bydgoszczy, Inowrocławia, Gniezna oraz innych ośrodków subregionalnych. Szczególną rolę powinien pełnić główny węzeł transportowy w Żninie, integrujący funkcje przewozowe w skali całego powiatu.

Nowoczesne węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w infrastrukturę podnoszącą komfort i bezpieczeństwo podróży. Kluczowym elementem są parkingi typu Park and Ride, umożliwiające pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym. Uzupełnieniem powinny być strefy Kiss and Ride oraz parkingi Bike and Ride, wyposażone w zadane i bezpieczne miejsca postojowe dla rowerów. Rozwiązania te wspierają rozwój zrównoważonej mobilności oraz ograniczają natężenie ruchu samochodowego w centrach miejscowości.

Ważnym elementem infrastruktury węzłów przesiadkowych powinny być zadane perony i przystanki, czytelny i jednolity system informacji pasażerskiej, dynamiczne tablice odjazdów oraz możliwość zakupu biletów w formie tradycyjnej i elektronicznej. Istotne znaczenie ma również zapewnienie odpowiednich warunków oczekiwania poprzez montaż ławek, oświetlenia, monitoringu oraz elementów małej architektury poprawiających estetykę i funkcjonalność przestrzeni publicznej.

Projektowanie i modernizacja węzłów przesiadkowych w Powiecie Żnińskim powinny uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności, w tym osób starszych, osób z niepełnościami oraz rodzin z dziećmi. Konieczne jest zapewnienie pełnej dostępności infrastruktury poprzez stosowanie pochylni, wind tam, gdzie to możliwe, odpowiedniego oznakowania, bezpiecznych przejść dla pieszych oraz czytelnych systemów informacji wizualnej i – w uzasadnionych przypadkach – głosowej.

Efektywne funkcjonowanie węzłów przesiadkowych wymaga nie tylko odpowiedniej infrastruktury, ale również integracji organizacyjnej i taryfowej różnych środków transportu. Kluczowe znaczenie ma synchronizacja rozkładów jazdy przewoźników autobusowych i kolejowych, rozwój spójnych systemów taryfowych oraz wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej działających w czasie rzeczywistym. Integracja powinna obejmować także rozwój aplikacji mobilnych umożliwiających planowanie podróży, zakup biletów oraz bieżące monitorowanie kursów.

Węzły przesiadkowe w Powiecie Żnińskim powinny wykorzystywać rozwiązania z zakresu inteligentnych systemów transportowych (ITS), wspierających zarządzanie mobilnością oraz poprawę jakości obsługi pasażerów. Mogą one obejmować m.in. systemy monitoringu zajętości parkingów, dynamiczne zarządzanie ruchem, automatyczne systemy informacji pasażerskiej oraz integrację danych transportowych w ramach jednego systemu zarządzania.

Rozwój infrastruktury przesiadkowej wpisuje się w cele zrównoważonego rozwoju transportu oraz ograniczania jego negatywnego wpływu na środowisko. Węzły przesiadkowe powinny wspierać rozwój transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego, przyczyniając się do redukcji emisji zanieczyszczeń oraz hałasu komunikacyjnego. W nowych inwestycjach wskazane jest również uwzględnianie infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, w tym stacji ładowania samochodów i

rowerów elektrycznych, a także wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, takich jak instalacje fotowoltaiczne.

Planowanie rozwoju węzłów przesiadkowych powinno uwzględniać rzeczywiste potrzeby mieszkańców Powiatu Żnińskiego, kierunki rozwoju przestrzennego oraz prognozowane zmiany demograficzne i gospodarcze. Istotne znaczenie ma prowadzenie regularnych analiz mobilności oraz konsultacji społecznych, pozwalających na dostosowanie inwestycji do oczekiwań użytkowników systemu transportowego. Priorytetem powinno być dalsze rozwijanie zintegrowanych węzłów transportowych w kluczowych punktach powiatu, standaryzacja infrastruktury przesiadkowej, rozwój integracji taryfowej i organizacyjnej transportu autobusowego i kolejowego oraz efektywne wykorzystanie środków krajowych i funduszy Unii Europejskiej na rozwój nowoczesnej infrastruktury intermodalnej i inteligentnych systemów transportowych.

11.3 Integracja taryfowa transportu publicznego

Efektywny system publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim powinien funkcjonować jako spójny i zintegrowany system mobilności, umożliwiający mieszkańcom wygodne, szybkie i intuicyjne przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu, głównymi ośrodkami lokalnymi oraz najważniejszymi kierunkami zewnętrznymi, w szczególności Bydgoszczą, Inowrocławiem i Gnieznem jako istotnymi biegunami oddziaływania funkcjonalnego. Jednym z kluczowych elementów budowy nowoczesnego systemu transportowego jest integracja taryfowa, organizacyjna i infrastrukturalna różnych form transportu publicznego. Integracja ta stanowi istotne narzędzie zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ograniczania dominacji transportu indywidualnego.

Integracja taryfowa polega na stworzeniu jednolitego systemu opłat umożliwiającego korzystanie z różnych środków transportu publicznego w ramach jednego biletu lub spójnego systemu rozliczeń. Obejmuje ona w szczególności przewozy autobusowe organizowane przez powiat i gminy, potencjalnie również komunikację miejską w Żninie oraz wybrane relacje kolejowe i regionalne realizowane w układzie województwa kujawsko-pomorskiego. Dzięki temu pasażer powinien mieć możliwość odbycia całej podróży – niezależnie od liczby przesiadek i wykorzystywanych środków transportu – w oparciu o jednolite zasady taryfowe i wspólny system sprzedaży biletów.

Podstawowym celem integracji taryfowej w Powiecie Żnińskim jest uproszczenie korzystania z transportu publicznego, zwiększenie jego dostępności oraz poprawa konkurencyjności względem transportu samochodowego. Szczególne znaczenie ma to w relacjach codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół, uczelni, instytucji publicznych i usług zlokalizowanych w Żninie, a także w kierunku większych ośrodków regionalnych, zwłaszcza Bydgoszczy i Inowrocławia. Integracja transportu publicznego powinna prowadzić do skrócenia czasu podróży, ograniczenia konieczności zakupu wielu biletów oraz zwiększenia komfortu podróżowania, co w konsekwencji może zwiększać udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb przewozowych mieszkańców.

Proces integracji powinien być realizowany równolegle na kilku poziomach. Pierwszym z nich jest integracja taryfowa obejmująca wprowadzenie wspólnego biletu umożliwiającego korzystanie z autobusów, ewentualnej komunikacji miejskiej oraz kolei regionalnej, ujednolicenie zasad stosowania ulg ustawowych i samorządowych, rozwój elektronicznych form sprzedaży biletów oraz wdrażanie taryf czasowych lub strefowych zamiast wyłącznie tradycyjnych taryf odcinkowych. Rozwiązania te upraszczają system i zwiększają jego czytelność dla użytkowników.

Drugim obszarem integracji powinna być koordynacja rozkładów jazdy różnych środków transportu. System transportowy powinien zapewniać minimalizację czasu oczekiwania na przesiadki oraz utrzymanie odpowiedniej częstotliwości kursowania w godzinach szczytu i poza nimi. Istotne jest także dostosowanie siatki połączeń autobusowych do rozkładów jazdy kolei regionalnej, co zwiększa efektywność całego systemu mobilności.

Trzecim filarem integracji jest integracja infrastrukturalna obejmująca rozwój i modernizację węzłów przesiadkowych oraz ich powiązanie z infrastrukturą pieszą i rowerową. Szczególnie znaczenie mają lokalizacje w pobliżu stacji kolejowych, głównych przystanków autobusowych oraz centrów miejscowości gminnych. Węzły te powinny umożliwiać sprawne, bezpieczne i intuicyjne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu, a także obsługiwać ruch rowerowy i pieszy.

Nowoczesne węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w parkingi typu Park and Ride, umożliwiające pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym, a także parkingi Bike and Ride, wspierające rozwój mobilności rowerowej. Uzupełnieniem mogą być strefy Kiss and Ride, czytelny system informacji pasażerskiej, zadaszone perony oraz infrastruktura poprawiająca komfort oczekiwania pasażerów.

Na terenie Powiatu Żnińskiego funkcjonują obecnie zróżnicowane, częściowo niezależne systemy transportowe obejmujące przewozy autobusowe organizowane przez samorządy, przewozy komercyjne oraz regionalny transport kolejowy. Brak pełnej integracji tych systemów prowadzi do ograniczonej koordynacji rozkładów jazdy, niespójności taryfowej oraz utrudnień w realizacji podróży łączonych, co obniża atrakcyjność transportu publicznego i wzmacnia rolę transportu indywidualnego.

Proces integracji powinien obejmować wszystkie kluczowe podmioty funkcjonujące na rynku transportowym powiatu, w tym Powiat Żniński jako organizatora transportu ponadgminnego, gminy realizujące lokalne przewozy, operatorów komercyjnych oraz organizatora transportu kolejowego na poziomie regionalnym. Współpraca tych podmiotów jest warunkiem koniecznym skutecznego wdrożenia wspólnego systemu taryfowego i organizacyjnego.

Integracja transportu publicznego może być realizowana w różnych formach instytucjonalnych, począwszy od porozumień między jednostkami samorządu terytorialnego, poprzez wspólne systemy biletowe, aż po bardziej zaawansowane rozwiązania w postaci związku międzygminnego lub powiatowo-gminnego odpowiedzialnego za organizację i koordynację transportu publicznego. Możliwe jest również powołanie wyspecjalizowanego podmiotu zarządzającego systemem taryfowym i dystrybucją biletów.

W celu skutecznego wdrożenia integracji taryfowej Powiat Żniński powinien rozwijać wspólny system biletowy obejmujący wszystkie dostępne środki transportu publicznego, wdrażać elektroniczne systemy poboru opłat oraz rozwijać aplikacje mobilne umożliwiające planowanie podróży, zakup biletów i dostęp do informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym. Istotne znaczenie mogą mieć również rozwiązania typu Mobility as a Service (MaaS), integrujące różne formy mobilności w ramach jednej platformy cyfrowej oraz umożliwiające sprawiedliwy podział przychodów pomiędzy operatorów.

Wdrożenie integracji taryfowej i organizacyjnej przyniesie korzyści zarówno mieszkańcom, jak i samorządom. Dla pasażerów oznacza większą wygodę, prostotę systemu oraz niższe koszty podróży, natomiast dla organizatorów transportu – wzrost efektywności systemu, poprawę wyko-

rzystania infrastruktury oraz ograniczenie kongestii drogowej i emisji zanieczyszczeń. W skali powiatu integracja transportu publicznego będzie wspierała spójność terytorialną, dostęp do rynku pracy i usług oraz rozwój społeczno-gospodarczy.

Integracja taryfowa powinna stanowić jeden z kluczowych kierunków rozwoju systemu transportowego Powiatu Żnińskiego. Jej wdrożenie jest warunkiem budowy nowoczesnego, dostępnego i efektywnego systemu mobilności, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców oraz wspierającego realizację celów zrównoważonego rozwoju transportu.

11.4 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zapewnienie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności stanowi jeden z podstawowych warunków realizacji polityki zrównoważonego transportu i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na terenie Powiatu Żnińskiego. Działania w tym zakresie powinny być zgodne z zasadami projektowania uniwersalnego, obowiązującymi przepisami dotyczącymi zapewniania dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami oraz standardami krajowymi i europejskimi w zakresie dostępności transportu publicznego.

Znaczenie dostępności transportowej w Powiecie Żnińskim jest szczególnie istotne ze względu na rozproszoną strukturę osadniczą oraz koncentrację kluczowych usług publicznych, edukacyjnych, zdrowotnych i administracyjnych w Żninie oraz w większych ośrodkach regionalnych. Dla znacznej części mieszkańców gmin powiatu transport publiczny stanowi podstawowy środek umożliwiający dostęp do pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz usług społecznych. W związku z tym system transportowy powinien zapewniać możliwość samodzielnego, bezpiecznego i godnego przemieszczania się wszystkim użytkownikom, niezależnie od wieku, stanu zdrowia czy stopnia sprawności.

Podstawowym celem działań w zakresie dostosowania infrastruktury przystankowej jest zapewnienie równego dostępu do transportu publicznego, eliminowanie barier architektonicznych i funkcjonalnych, zwiększanie samodzielności osób z niepełnosprawnościami, poprawa bezpieczeństwa korzystania z transportu publicznego oraz przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu i społecznemu. Realizacja tych celów wymaga systematycznego dostosowywania przystanków, węzłów przesiadkowych oraz ciągów pieszych prowadzących do infrastruktury transportowej na obszarze całego powiatu.

Dostosowanie infrastruktury powinno obejmować przede wszystkim likwidację barier architektonicznych poprzez budowę pochylni o odpowiednich parametrach technicznych, stosowanie podwyższonych peronów i obniżonych krawężników umożliwiających wygodne wsiadanie do pojazdów, eliminację progów oraz innych przeszkód terenowych, a także zapewnienie utwardzonych, równych i antypoślizgowych nawierzchni w obrębie przystanków i dojść do nich. Istotne jest również zapewnienie odpowiedniej szerokości ciągów komunikacyjnych oraz wyposażenie kluczowych punktów przesiadkowych w rozwiązania ułatwiające pokonywanie różnic wysokości.

Szczególą uwagę należy zwrócić na bezpieczeństwo dojść do przystanków. W tym celu konieczne jest rozwijanie infrastruktury pieszej obejmującej chodniki prowadzące do miejsc obsługi pasażerów, stosowanie odpowiedniego oświetlenia, organizację bezpiecznych przejść dla pieszych

oraz eliminację miejsc kolizyjnych z ruchem samochodowym. W lokalizacjach o większym natężeniu ruchu wskazane jest stosowanie sygnalizacji świetlnej oraz rozwiązań wspierających osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i sensorycznej.

Ważnym elementem dostępności transportu publicznego jest uwzględnienie potrzeb osób niewidomych i słabowidzących. W tym zakresie należy stosować nawierzchnie fakturowe prowadzące, pola uwagi przy krawężniach peronów i przejściach dla pieszych, kontrastowe oznaczenia elementów infrastruktury oraz rozwiązania ułatwiające orientację przestrzenną. Uzupełnieniem powinny być systemy głosowej informacji pasażerskiej oraz czytelne, kontrastowe oznakowanie przystanków i węzłów przesiadkowych.

Nowoczesna infrastruktura transportowa powinna zapewniać wszystkim użytkownikom dostęp do aktualnej i czytelnej informacji pasażerskiej. W związku z tym przystanki i węzły przesiadkowe powinny być wyposażane w czytelne rozkłady jazdy, elektroniczne tablice dynamicznej informacji pasażerskiej oraz rozwiązania umożliwiające dostęp do informacji za pośrednictwem urządzeń mobilnych. Szczególne znaczenie ma rozwój systemów informacji pasażerskiej w Żninie jako głównym węzle transportowym powiatu oraz w lokalizacjach integrujących transport autobusowy i kolejowy.

Pełna dostępność transportu publicznego wymaga jednoczesnego dostosowania infrastruktury oraz taboru. W związku z tym przewozy powinny być realizowane przy wykorzystaniu autobusów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych, wyposażonych w rampy dla osób poruszających się na wózkach, wydzielone miejsca dla osób o ograniczonej mobilności oraz systemy informacji wizualnej i głosowej. Tylko spójne podejście łączące infrastrukturę i tabor może zapewnić rzeczywistą dostępność systemu transportowego.

Na terenie Powiatu Żnińskiego powinny obowiązywać jednolite standardy projektowania infrastruktury transportowej, oparte na zasadach projektowania uniwersalnego oraz uwzględniające potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rodzin z dziećmi. Każda nowa inwestycja transportowa oraz modernizacja istniejącej infrastruktury powinna być poprzedzona analizą dostępności i dostosowana do obowiązujących standardów technicznych.

Skuteczna realizacja polityki dostępności wymaga również współpracy z organizacjami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnościami, prowadzenia konsultacji społecznych oraz okresowych audytów dostępności infrastruktury transportowej. Pozwala to na bieżącą identyfikację barier oraz dostosowywanie rozwiązań do rzeczywistych potrzeb użytkowników systemu.

Kompleksowe dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami przynosi istotne korzyści społeczne i gospodarcze. Przyczynia się do zwiększenia integracji społecznej, poprawy jakości życia mieszkańców, wzrostu samodzielności osób o ograniczonej mobilności oraz ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego. Jednocześnie wpływa na wzrost atrakcyjności transportu publicznego, bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury oraz ograniczenie kosztów społecznych wynikających z utrudnionego dostępu do usług publicznych.

Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami powinno stanowić jeden z priorytetowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żnińskim. Szczególne znaczenie mają działania obejmujące sukcesywną likwidację barier architektonicznych na przystankach i węzłach przesiadkowych, poprawę bezpieczeństwa dojazdów do infrastruktury transportowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej dostępnych dla wszystkich

użytkowników, integrację infrastruktury przystankowej z dostępnym taborom autobusowym, wdrażanie jednolitych standardów dostępności na obszarze całego powiatu oraz prowadzenie regularnych audytów dostępności i konsultacji społecznych.

Realizacja powyższych działań pozwoli na stworzenie nowoczesnego, dostępnego i przyjaznego mieszkańcom systemu transportowego, zapewniającego równy dostęp do usług publicznych oraz wspierającego spójność społeczną i rozwój społeczno-gospodarczy Powiatu Żnińskiego.

11.5 Podsumowanie i wnioski

Powiat Żniński, położony w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, pełni funkcję istotnego ośrodka lokalnego o wyraźnie zróżnicowanej strukturze przestrzennej, obejmującej zarówno miasta Żnin, Barcin, Janowiec Wielkopolski, Łabiszyn i Gąsawę, jak i rozległe obszary wiejskie o rozproszonej zabudowie. Rdzeniem funkcjonalnym powiatu jest miasto Żnin, pełniące rolę ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, usługowego i gospodarczego, jednak istotne znaczenie mają również pozostałe ośrodki miejskie, które tworzą wielobiegunowy układ osadniczy. Taka struktura determinuje charakter mobilności mieszkańców oraz stawia wysokie wymagania wobec organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Powiat dysponuje relatywnie rozwiniętą infrastrukturą transportową obejmującą sieć dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych zapewniających powiązania z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem oraz regionami sąsiednimi. Uzupełnieniem systemu są lokalne przystanki autobusowe, które umożliwiają obsługę większości obszaru powiatu. W ostatnich latach obserwuje się stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej oraz poprawę jakości wybranych elementów infrastruktury transportu publicznego. Kluczowym wyzwaniem nie jest już wyłącznie dalsza rozbudowa sieci, lecz przede wszystkim poprawa jakości organizacji transportu, jego integracja oraz zwiększenie efektywności funkcjonowania całego systemu mobilności.

Analiza funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim wskazuje na jego fragmentaryzację organizacyjną i funkcjonalną. Poszczególne elementy systemu – transport autobusowy, kolejowy oraz przewozy komercyjne – funkcjonują w dużej mierze niezależnie, przy ograniczonej integracji taryfowej, braku pełnej koordynacji rozkładów jazdy oraz niewystarczająco rozwiniętej infrastrukturze przesiadkowej. W konsekwencji pasażer często musi samodzielnie organizować podróż, co obniża atrakcyjność transportu publicznego względem samochodu osobowego.

Jednym z podstawowych wyzwań pozostaje rozproszony charakter osadnictwa oraz znaczne odległości pomiędzy miejscowościami, co generuje wysokie koszty organizacji przewozów oraz utrudnia zapewnienie wysokiej częstotliwości kursów. W wielu relacjach transport publiczny nie zapewnia parametrów czasowych i jakościowych konkurencyjnych wobec transportu indywidualnego. Szczególnie widoczne jest to na obszarach peryferyjnych, gdzie ograniczona liczba połączeń prowadzi do ryzyka wykluczenia transportowego części mieszkańców.

Istotnym problemem pozostaje także dominacja transportu indywidualnego, wynikająca z jego wysokiej elastyczności oraz niedostatecznej integracji systemu publicznego. W efekcie wzrasta natężenie ruchu drogowego, presja parkingowa w ośrodkach miejskich oraz negatywne oddziaływanie transportu na środowisko. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do narastania problemów kongestii, szczególnie w rejonach o największej koncentracji funkcji usługowych i administracyjnych.

Znaczący wpływ na przyszły system transportowy będą miały również zmiany demograficzne, w tym proces starzenia się społeczeństwa oraz zmieniająca się struktura mobilności mieszkańców. W perspektywie kolejnych lat można oczekiwać spadku znaczenia tradycyjnych przewozów szkolnych przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na transport dostępny dla osób starszych, osób o ograniczonej mobilności oraz mieszkańców obszarów o niskiej gęstości zaludnienia. W ujęciu strategicznym Powiat Żniński stoi przed koniecznością głębokiej modernizacji i integracji systemu transportowego, a nie jego budowy od podstaw. Kluczowym kierunkiem transformacji powinno być przejście od modelu infrastrukturalnego do modelu usługowego, w którym priorytetem staje się jakość świadczonej usługi transportowej, obejmująca punktualność, częstotliwość, dostępność, komfort oraz integrację różnych środków transportu.

Najważniejszym kierunkiem rozwoju powinno być stworzenie zintegrowanego systemu mobilności obejmującego transport autobusowy, komunikację miejską (w ośrodkach miejskich), transport rowerowy oraz systemy mobilności indywidualnej. Kluczowe znaczenie będzie miało wdrożenie wspólnego systemu taryfowego i jednolitego biletu umożliwiającego korzystanie z różnych środków transportu w ramach jednego systemu opłat, a także rozwój spójnego systemu informacji pasażerskiej oraz koordynacja rozkładów jazdy.

Strategiczna rola w systemie transportowym powinna przypaść kolei regionalnej, która przy odpowiedniej integracji z transportem autobusowym może stać się kręgosłupem systemu mobilności powiatu. Wymaga to zwiększenia dostępności stacji i przystanków kolejowych, rozwoju systemów dowozowych oraz budowy nowoczesnych węzłów przesiadkowych integrujących różne formy transportu.

Rozwój transportu autobusowego powinien opierać się na hierarchizacji sieci połączeń, obejmującej linie główne o wysokiej częstotliwości, linie uzupełniające o znaczeniu międzygminnym oraz elastyczne formy transportu lokalnego na obszarach o niskim popycie. W szczególności na terenach wiejskich coraz większe znaczenie mogą mieć rozwiązania elastyczne, w tym transport na żądanie.

Niezbędnym elementem transformacji będzie rozwój nowoczesnej infrastruktury przesiadkowej oraz systemów ITS. Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, rozwój systemów Park and Ride i Bike and Ride, wdrażanie dynamicznej informacji pasażerskiej oraz cyfrowych systemów zarządzania mobilnością powinny stanowić fundament nowoczesnej polityki transportowej powiatu.

W długofalowej perspektywie rozwój transportu publicznego w Powiecie Żnińskim powinien być ściśle powiązany z celami zrównoważonego rozwoju, w tym ograniczaniem emisji zanieczyszczeń, wspieraniem mobilności niskoemisyjnej oraz wzmacnianiem roli transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla samochodu osobowego. Proces ten powinien być realizowany przede wszystkim poprzez zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, a nie jedynie ograniczanie ruchu indywidualnego.

Podsumowując, przyszły system transportowy Powiatu Żnińskiego powinien zostać oparty na pięciu kluczowych filarach: integracji, dostępności, elastyczności, efektywności oraz zrównoważonym rozwoju. Głównym zadaniem samorządu będzie stworzenie nowoczesnego, spójnego i konkurencyjnego systemu mobilności, zdolnego do obsługi relacji wewnątrzpowiatowych, jak i powiązań regionalnych, przede wszystkim z Bydgoszczą i Inowrocławiem. Tylko taki model transportu może zapewnić wysoką jakość życia mieszkańców, przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu oraz wspierać długofalowy rozwój społeczno-gospodarczy Powiatu Żnińskiego.

Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w Powiecie Żnińskim w latach 1998 – 2024	16
Tabela 2. Prognozy demograficzne z podziałem na gminy dla Powiatu Żnińskiego do 2040	20
Tabela 3. Informacje o gminach wchodzących w skład Powiatu Żnińskiego.	35
Tabela 4. Zestawienie pojazdów w Powiecie Żnińskim w 2024.	46
Tabela 5. Wykaz linii i zezwoleń od stycznia 2026 r.....	57

Spis wykresów

Wykres 1. Wykres liczby ludności w Powiecie Żnińskim w latach 1998 – 2024	16
Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Powiatu Żnińskiego do 2040 r.	20
Wykres 3. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta mieszkaniec Powiatu Żnińskiego	73
Wykres 4. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Powiatu Żnińskiego.....	75
Wykres 5. Jak często podróżuje mieszkaniec Powiatu Żnińskiego transportem zbiorowym	76
Wykres 6. Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Powiatu Żnińskiego	77
Wykres 7. Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Żnińskim	79
Wykres 8. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii punktualności.	81
Wykres 9. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii wygody	83
Wykres 10. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii częstotliwości.....	84
Wykres 11. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Żnińskiego z transportu publicznego w kwestii pojemności pojazdu	86
Wykres 12. W jakich godzinach według mieszkańca Powiatu Żnińskiego powinna być zwiększona liczba kursów.....	87
Wykres 13. Płeć respondentów.	89
Wykres 14. Wiek respondentów.	90
Wykres 15. Aktywność zawodowa respondentów.....	92

Spis map

Mapa 1. Mapa Województwa Kujawsko-Pomorskiego z podziałem na powiaty	8
Mapa 2. Podział administracyjny Powiatu Żnińskiego,	9
Mapa 3. Mapa Powiatu Żnińskiego.....	11
Mapa 4. Poglądowa mapa sieci dróg w Powiecie Żnińskim.....	42
Mapa 5. Natężenie ruchu na głównych drogach województwa kujawsko-pomorskiego.....	45
Mapa 6. Mapa linii wąskotorowych w Powiecie Żnińskim	49
Mapa 7. Ścieżki rowerowe na terenie Powiatu Żnińskiego	51