

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Pilskiego na lata 2016 – 2026

Spis treści

1. Przedmiot opracowania 5
1.1. Cel opracowania 5
1.2. Zakres planu 5
1.3. Definicje i określenia 6
2. Metodologia tworzenia planu 9
3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu pilskiego 11
3.1. Informacje o powiecie pilskim 11
3.2. Demografia 12
3.3. Gospodarka 13
3.4. Sfera społeczna 15
3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Pilskiego 17
4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu pilskiego 19
4.1. Regionalny osobowy transport kolejowy 19
4.2. Regionalny osobowy transport drogowy 21
5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem 28
5.1. Zagospodarowanie przestrzenne 28
5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi 31
5.2.1. Powiązania z krajowym planem transportowym 31
5.2.2. Powiązania z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 32
5.2.3. Powiązania ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) 32
5.2.4. Powiązania ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku 32
5.2.5. Powiązania z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego 33
5.2.6. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego 34
5.2. Układ drogowy 36
5.3. Transport indywidualny 42
5.4. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu pilskiego 42
5.5. Wpływ transportu na środowisko 44
5.5.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego 44
5.5.2. Emisja spalin 44

5.5.3. Emisja hałasu 45

5.5.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego 47

5.5.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego 48

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym 50

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych 50

6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie pilskim 52

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 53

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych 53

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową. 54

7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych. 55

8. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 57

8.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 57

8.2. Gwarantowana punktualność kursowania 63

8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu 63

8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów 63

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych 65

8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych 65

8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska 67

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym 68

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym 68

9.2. Wybór operatora 73

9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów 75

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych 77

10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych 77

10.2. Rentowność linii komunikacyjnych 81

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera 83

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach 83

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach 85
11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem 86
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego 87
12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego 87
12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu 87
12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny 89
12.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego 91
12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych 91
13. Akty prawne przytoczone w opracowaniu 92
14. Dokumenty źródłowe 94
15. Spis tabel 94
16. Spis rysunków 95
17. Załącznik 1 – Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym 97

Dokument przygotowany przez:
"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.
ul. Krasińskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, należydo głównych celów planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na obszarze Powiatu Pilskiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, jest m.in.:

- dostosowanie ich do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integrację systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcję zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Biorąc pod uwagę analizy zapotrzebowania na usługipublicznego transportu zbiorowego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby jakimi powinno zarządzać się nim oraz możliwości rozwoju.

Dokument poddany został pod konsultacje społeczne, które zostały przeprowadzone w dniach 04.01.2016 – 25.01.2016. Uwzględnione zostały uzasadnione uwagi do projektu dokumentu.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze[1].

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu pilskiego, składającego się z 9 gmin.

[1] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 9, ust. 1, pkt 1.

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje[2]:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- jego sytuację społeczno-gospodarczą,
- stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- rentowność linii komunikacyjnych.

W niniejszym dokumencie zostały przedstawione zagadnienia, które obrazują obecną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie pilskim, jak i również charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego, jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę dla powiatu pilskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Celem propozycji kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu pilskiego, jest uatrakcyjnienie tego typu transportu.

1.3. Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie[3],
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
  - miasta i gminy,

[2] *Ibidem*, art. 12.
[3] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

- albo miast,
- miast i gmin sąsiadujących,jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego[4],

– **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,

– **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[5],

– **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 organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007[6],

– **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem", dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,

– **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami[7],

– **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów[8], jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),

– **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne,powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie[9],

[4] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4
[5] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8
[6] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9
[7] Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)
[8] Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.
[9] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 4 ust. 1 pkt 10

- **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[10],
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej[11],
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **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[12],
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, i międzywojewódzkie[13],
- **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[14].

[10] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11
[11] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14
[12] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24
[13] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25
[14] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 2.1.Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności.

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: – informacje ogólne o powiecie pilskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, – informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu pilskiego	3
2	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu pilskiego, w tym: – regionalny osobowy transport kolejowy, – regionalny osobowy transport drogowy, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydało Starostwo Powiatowe w Pile, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały inne jednostki samorządu terytorialnego.	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: – zagospodarowanie przestrzenne powiatu pilskiego, – jego układ drogowy, – transport indywidualny, – ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, – wpływ transportu na środowisko.	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: – lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
6	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.	8

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
7	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: – aspekty prawne, – przewidywany tryb wyboru operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo-biletowego.	9
8	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: – formy i źródła finansowania usług przewozowych, – rentowność linii komunikacyjnych.	10
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	12

Źródło: Opracowanie własne.

3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu pilskiego

3.1. Informacje o powiecie pilskim

Powiat pilski, którego siedzibą jest miasto Piła, położony jest w północnej części województwa wielkopolskiego, będąc jednocześnie łącznikiem pomiędzy dwoma sąsiednimi województwami. Od zachodu graniczy on z województwem zachodniopomorskim, od wschodu z województwem kujawsko-pomorskim. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się 7 powiatów:

- na północy: powiat złotowski (woj. wielkopolskie),
- na wschodzie: sępoleński i nakielski (woj. kujawsko-pomorskie)
- na południu: powiaty wągrowiecki, chodzieski i czarnkowsko-trzcianecki (woj. wielkopolskie)
- na zachodzie: powiat wałecki (woj. zachodniopomorskie).

Powiat pilski obejmuje swoim obszarem 9 gmin:

- 1 gmina miejska: Piła,
- 4 gminy miejsko-wiejskie: Łobżenica, Ujście, Wyrzysk, Wysoka,
- 4 gmin wiejskich: Białośliwie, Kaczory, Miasteczko Krajeńskie, Szydłowo.

Powiat, w którego granicach znajduje się 5 miast (Piła, Łobżenica, Ujście, Wyrzysk i Wysoka), cechuje się najwyższym współczynnikiem urbanizacji spośród wszystkich powiatów województwa wielkopolskiego – 65,1%.

Powierzchnia powiatu pilskiego wynosi 1 268 km^2. Południowa granica wytyczona została przez płynącą szeroką doliną rzekę Noteć, siódmą pod względem długości rzekę w Polsce. Krawędź rzeki stanowią wzgórza morenowe. Sam obszar powiatu przecinają również takie cieki wodne, jak: Łobzonka oraz Gwda (prawostronne dopływy Noteci), wraz ze swoimi dopływami. Ziemia pilska jest niezwykle bogata w wody stojące. Do największych jezior powiatu należą: Jezioro Sławianowskie, Jezioro Stryjewo, Jezioro Falmierowskie i Jezioro Ostrowite. Lesistość obszaru przekracza średnią lesistość województwa wielkopolskiego i wynosi 28,1%.

Na terenie powiatu pilskiego nie funkcjonuje port lotniczy, który obsługiwałby lotniczy ruch pasażerski o zasięgu krajowym lub międzynarodowym. Istnieje jednak lądowisko o jednym z najdłuższych pasów startowych w Polsce (2 406 m) z bardzo dobrze zachowaną infrastrukturą. Obecnie lądowisko wykorzystywane jest przez Aeroklub Ziemi Pilskiej, obsługujący małe samoloty sportowe oraz szybowce. Ponadto, na terenie powiatu znajdują się jeszcze 4 lądowiska: Piła – Szpital (śmigłowcowe, sanitarne), Śmiłowo (samolotowe), Krępsko (samolotowe), Piła Motylewo (śmigłowcowe)[15].

Najbliższe pasażerskie porty lotnicze znajdują się w Bydgoszczy (105 km), Poznaniu (110 km), Szczecinie-Goleniowie (190 km) i Gdańsku (230 km).

Przez teren powiatu pilskiego przebiegają istotne ciągi komunikacyjne, z czego najważniejsze to drogi krajowe nr 10 (Szczecin – Stargard – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Warszawa) oraz nr 11 (Kołobrzeg —

[15]Wykaz lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk na dzień 04 listopada 2015 roku - http://www.ulc.gov.pl/

Koszalin — Piła — Poznań — Ostrów Wielkopolski — Lubliniec — Bytom). W planach jest budowa dróg ekspresowych: S10 (Szczecin — Piła — Płońsk) i S11 (Kołobrzeg – Piła – Pyrzowice). Poza drogami wojewódzkimi biegną przez obszar powiatu pilskiego również drogi wojewódzkie: 179, 180, 188, 190 i 242. Przez powiat przebiegają również następujące czynne linie kolejowe: nr 18 (Kutno – Piła Główna), nr 203 (Tczew – Kostrzyn), nr 354 (Poznań Główny – Piła Główna), nr 374 (Mirosław Ujski – Piła Główna), nr 403 (Piła Północ – Ulikowo), nr 405 (Piła Główna – Ustka) i nr 999 (Piła Główna – Piła Północ).

3.2. Demografia

Powiat pilski zamieszkuje 137,8 tys. mieszkańców (dane z 2014 r.), w tym 70,6 tys. kobiet i 67,6 tys. mężczyzn. Gęstość zaludnienia wynosi 109 osób na km^2.

Tab. 3.2.1.Wskaźniki demograficzne powiatu pilskiego na tle województwa wielkopolskiego.

L.p.	Wskaźnik	2011	2012	2013	2014
1.	Ludność [tys. os.]	138,6	138,4	138,2	137,8
	- w województwie wielkopolskim	3 455,5	3 462,2	3 467,0	3 472,6
2.	Pracujący [na 1000 ludności]	236	226	227	b.d.
	- w województwie wielkopolskim	245	245	249	b.d.
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	27,6	27,2	26,8	26,3
	- w województwie wielkopolskim	677,8	673,3	669,4	667,2
4.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	90,3	89,7	88,9	88,1
	- w województwie wielkopolskim	2 228,5	2 219,0	2 206,4	2 192,2
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	20,7	21,5	22,5	23,5
	- w województwie wielkopolskim	549,2	569,9	591,3	613,3
6.	Stopa bezrobocia rejestrowanego w [%]	11,8%	13,7%	12,6%	10,2%
	- w województwie wielkopolskim	9,1%	9,8%	9,6%	7,8%
7.	Przyrost naturalny [na 1000 mieszkańców]	1,7	1,3	1,0	0,06
	- w województwie wielkopolskim	2,1	1,8	1,2	1,7
8.	Saldo migracji [na 1000 mieszkańców]	-1,4	-2,7	-2,2	b.d.
	- w województwie wielkopolskim	0,4	0,2	0,0	b.d.

Źródło:Bank Danych Lokalnych, GUS.

Saldo migracji w województwie wielkopolskim ma tendencję malejącą, w 2013 roku liczba osób przyjeżdżających i opuszczających powiat zrównała się, w kolejnych zaś latach spodziewać się można salda ujemnego. W powiecie pilskim zaś wartość tego wskaźnika rokrocznie przyjmuje wartości ujemne. Innym negatywnym zjawiskiem demograficznym wpływającym na zmniejszanie liczby ludności powiatu jest malejący przyrost naturalny (szczególnie drastyczny spadek wartości wskaźnika zaobserwowano pomiędzy latami 2013 – 2014).

Tab. 3.2.2.Zmiany demograficzne w powiecie pilskim.

L.p.	Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.	Urodzenia	1 593	1 631	1 611	1 599	1 435	1 410	1 354	1 285
2.	Zgony	1 168	1 198	1 250	1 157	1 205	1 230	1 223	1 277

L.p.	Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
3.	Napływ ludności	1 848	1 487	1 304	1 435	1 419	1 270	1 441	1 291
4.	Odpływ ludności	2 019	1 651	1 558	1 711	1 597	1 580	1 668	1 628
5.	Saldo zmian	254	269	107	166	52	-130	-96	-329

Źródło:Bank Danych Lokalnych, GUS.

Saldo zmian ludności w powiecie pilskim na przestrzeni lat ma tendencję wyraźnie malejącą – w 2014 roku liczba mieszkańców zmniejszyła się aż o 329 osób. Ujemne saldo zmian widoczne jest od 3 lat.

Tab. 3.2.3.Prognoza liczby ludności powiatu pilskiego do roku 2035.

Rok	2014	2015	2020	2025	2030	2035
		prognoza z 2014r.				
Liczba ludności (w tys. os.), w tym:	137,8	138,1	137,8	136,3	133,7	130,2
- w wieku przedprodukcyjnym (0 – 17)	26,3	27,4	27,5	26,5	24,0	21,4
- w wieku produkcyjnym (18-59/64)	88,1	86,4	81,4	78,1	76,7	74,8
- w wieku poprodukcyjnym (60+/65+)	23,5	24,3	29,0	31,7	33,0	34,1

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Na podstawie prognoz Głównego Urzędu Statystycznego przewiduje się spadek liczby mieszkańców powiatu pilskiego w latach 2015 – 2035 o około 8 tys. Zauważalny jest również spadek w tym czasie liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym i jednocześnie wzrost liczby osób w wieku produkcyjnym, co świadczy o procesie starzenia się społeczeństwa.

3.3. Gospodarka

W powiecie pilskim funkcjonuje ponad 12,8 tys. podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2014 roku) i ich liczba rośnie z roku na rok. Najwięcej, bo ponad 8,5 tys. z nich zarejestrowanych jest w Pile. Osoby pracujące stanowiły w 2013 roku 26,8% ogółu mieszkańców (co stanowi 41,7% osób w wieku produkcyjnym). Stopa bezrobocia oscyluje w okolicach 11 – 14%, przy czym w roku 2014 jej wartość była najniższa w przeciągu minionych czterech lat, osiągając poziom nieco ponad 10%.

Tab. 3.3.1.Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na terenie powiatu pilskiego w latach 2011 – 2014.

Wskaźnik	2011	2012	2013	2014
Podmioty gospodarcze w rejestrze REGON	12 341	12 443	12 728	12 828

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tab. 3.3.2. Struktura zatrudnienia w powiecie pilskim w roku 2013.

Wyszczególnienie	Pracujący ogółem [w tys.]	Pracujący w %				
		Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł, budownictwo	Handel i usługi	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	Pozostałe usługi
powiat pilski	37,1	17,6	32,8	19,0	3,3	27,4
województwo wielkopolskie	1 061,9	20,0	32,3	19,8	3,0	24,9

Źródło: Bank Danych Lokalnych,GUS.

Największy odsetek spośród osób pracujących w powiecie pilskim zatrudniony był w 2013 roku w przemyśle i budownictwie – blisko 1/3 wszystkich pracowników. Drugą najliczniej skupiającą zatrudnionych grupą były usługi inne niż handel, zakwaterowanie, gastronomia, transport i komunikacja. Najmniejszy odsetek osób zatrudniony był w ramach działalności związanej z finansami i ubezpieczeniami – nieco ponad 3%. Podobnie rozkładają się proporcje wśród zatrudnionych w całym województwie wielkopolskim.

Wśród firm działających w powiecie dominują branże elektroniczna, elektryczna i poligraficzna. Najwięcej spośród zarejestrowanych przedsiębiorstw zajmuje się handlem, naprawami, obsługą nieruchomości i firm, transportem oraz łącznością. Region charakteryzuje się dużym potencjałem gospodarczym. Spośród gmin wiejskich powiatu na wyróżnienie zasługuje gmina Kaczory mogąca poszczycić się drugim miejscem w powiecie pod względem liczby miejsc pracy. Do największych pracodawców na terenie powiatu należą: Philips Lighting Polska S.A., Philips Lighting Electronics, Exalo Drilling (wcześniej Poszukiwania Nafty i Gazu NAFTA), Zakład Rolniczo – Przemysłowy „Farmutil HS". Najstarszym zakładem na Ziemi Pilskiej jest huta szkła Ardagh Glass Ujście S.A., działająca nieprzerwanie od 1809 roku, co czyni go najstarszym producentem opakowań szklanych w Polsce. Istotne znaczenie dla powiatu ma również rolnictwo. W produkcji rolnej dominują uprawa zbóż oraz hodowla trzody chlewnej i mleczarstwo, a w dolinie Noteci funkcjonuje uprawa warzyw. Spore znaczenie ma również sadownictwo i hodowla ryb. Od 1980 roku na terenie powiatu pilskiego funkcjonujefirma Farmutil H. S. ze siedzibą w Śmiłowie, zajmująca się utylizacją odpadów rolno-hodowlanych. Dodatkowo funkcjonują firmy związane z przetwórstwem rolno-spożywczym ("Zakłady Mięsne Henryka Stokłosy" Spółka z o. o.) ihandlem (sieci sklepów „Stokłosa i „Stogrosz"),które zatrudniają łącznie prawie 2 tys. pracowników.

W powiecie pilskim funkcjonuje również Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (Podstrefa Piła). Dostępna dla inwestorów powierzchnia, z przeznaczeniem pod zabudowę produkcyjno – usługową, wynosi 13,3 ha wraz z pełnym wyposażeniem w infrastrukturę techniczną.

W 2015 roku w budżecie powiatu zaplanowano dochody rzędu 136,5 mln zł (co w przeliczeniu na 1 mieszkańca daje około 990,52 zł), a wydatki - 139,0 mln zł (w przeliczeniu na 1 mieszkańca – około 1 008,33 zł).

Tab. 3.3.3. Podstawowe dane budżetowe powiatu pilskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego

L.p.	Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015*
1.	Dochody Powiatu ogółem [mln zł]	134,6	137,1	145,3	140,0	142,4
2.	Wydatki Powiatu ogółem [mln zł] w tym:	138,8	141,7	138,7	139,1	144,9
2a.	w Dziale Transport i Łączność [mln zł]	21,8	20,2	9,6	10,8	11,2

**- wykonanie budżetu na dzień 30.09.2015 r.*

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonań budżetów Powiatu Pilskiego za lata 2011, 2012, 2013, 2014.

Tab. 3.3.4.Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013[16] na terenie powiatu pilskiego do końca 2013 r.

L.p.	Program operacyjny	Wartość ogółem [mln zł]	w tym: dofinansowanie ze środków UE [mln zł]	Udział środków UE [%]	Wartość ogółem w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł]
1.	Programy operacyjne ogółem	474,3	247,8	52,2	3 429
2.	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	127,4	50,9	40,0	921
3.	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	21,8	9,6	44,0	158
4.	Program Operacyjny Kapitał Ludzki	76,9	65,1	84,7	556
5.	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej	-	-	-	-
6.	Regionalny Program Operacyjny	248,2	122,2	49,2	1 795

Źródło:http://poznan.stat.gov.pl/statystyczne-vademecum-samorzadowca/

3.4. Sfera społeczna

Na terenie powiatu pilskiego znajdują się szkoły podstawowe, gimnazja, szkoły ponadgimnazjalne, w tym licea ogólnokształcące, szkoły techniczne, szkoły średnie zawodowe, a także zasadnicze szkoły zawodowe i szkoły policealne. W roku szkolnym 2013/2014 do szkół podstawowych na terenie powiatu uczęszczało niespełna 8,3 tys. uczniów, do gimnazjów blisko 4,5 tys., zaś do szkół ponadgimnazjalnych – 6,5 tys.[17] Ponadto uczniowie mają możliwość kształcenia swoich umiejętności artystycznych w Zespole Szkół Muzycznych im. Fryderyka Chopina w Pile.

Tab. 3.4.1.Edukacja w powiecie pilskim w roku szkolnym 2013/2014.

[16] Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 – dokument opracowany w celu realizacji w latach 2007-2013 na terytorium Polski polityki spójności Unii Europejskiej

[17] http://www.stat.gov.pl/gus

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [os.]
Przedszkola (placówki)	39	4 030
Przedszkola (oddziały)	139	
Szkoły podstawowe	44	8 279
Gimnazja	22	4 446
Szkoły zasadnicze (zawodowe)	11	827
Licea ogólnokształcące	15	3 055
Technika	16	2 623
Szkoły policealne	16	1 712
Szkoły dla dorosłych	9	1 153

Źródło: Bank Danych Lokalnych,GUS

Mieszkańcy powiatu pilskiego korzystać mogą nie tylko z bliskości Piły, jako ośrodka szkolnictwa wyższego, ale również Bydgoszczy i Poznania, oddalonych odpowiednio o ok. 90 i 100 km. W samej Pile studenci skorzystać mogą z oferty szkół wyższych:

- Państwowa Wyższa szkoła Zawodowa w Pile,
- Wyższa Szkoła Biznesu w Pile
- Wyższa Szkoła Gospodarki, Wydział Gospodarki i Techniki z siedzibą w Pile,
- Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu Ośrodek Zamiejscowy w Pile.

Z kolei Bydgoszcz i Poznań, jako miasta wojewódzkie oferują szeroką ofertę uczeni wyższych.

W życiu kulturalnym mieszkańców powiatu pilskiego istotną rolę pełnią liczne ośrodki kultury zlokalizowane na terenie powiatu. Wartym uwagi obiektem jest funkcjonujące w Pile Regionalne Centrum Kultury „Fabryka Emocji" w Pile, na którego deskach regularnie gości Ogólnopolski Festiwal Teatrów Rodzinnych „Teatr – pasja rodzinna". Ponadto RCK jest miejscem licznych inicjatyw teatralnych, występów zespołów tanecznych, muzycznych i artystycznych.

Ważną rolę spełniają również liczne domy kultury, posiadające dobrą bazę i wyposażenie. W takich miejscowościach jak Kaczory, Ujście, Wyrzysk, Łobżenica i Wysoka istnieją duże sale widowiskowe i amfiteatry. Młodzieżowy Dom Kultury „Iskra" w Pile jest jedyną tego typu placówką w powiecie. Jego zadaniem jest rozwijanie zainteresowań dzieci oraz organizacja imprez masowych, w tym konkursów i przeglądów artystycznych dla dzieci i młodzieży.

W Pile działają 2 biblioteki wraz z 9 filiami. W stolicy powiatu dostępne jest również kino z trzema nowoczesnymi salami. Zainteresowani sztuką wybrać mogą się do Biura Wystaw Artystycznych i Usług Plastycznych w Pile, upowszechniającego sztukę współczesną, promującego twórczość artystyczną i prowadzącego edukację kulturalną.Wartym wspomnienia jest również odbywający się w Wyrzysku stale od lat Festiwal Piosenki Włoskiej „La Scarpa Italiana".

Na terenie powiatu prężnie rozwija się też sport. Szczególnie cenione i przynoszące sukcesy są takie dyscypliny jak siatkówka, lekka atletyka, strzelectwo i żużel. Ważną i niezwykle prestiżową imprezą rozgrywaną w Pile jest Pilski Półmaraton. Dzięki dobrze rozwiniętej bazie obiektów sportowych możliwość rozwoju mają również inne dyscypliny, takie jak jeździectwo, bowling, żeglarstwo. Najbogatszą bazą sportową w powiecie poszczycić się może Piła, posiadająca stadion lekkoatletyczny,

stadion żużlowy, halę sportowo – widowiskową, kilka mniejszych hal sportowych i pływalnię „Wodnik". Do dyspozycji mieszkańców jest również Centrum Rekreacji Wodnej „Aquapark", Centrum Strzelectwa Sportowego „Tarcza".

Na terenie powiatu pilskiego znajduje się 56 przychodni[18] oraz 2 szpitale: Szpital Specjalistyczny im. Stanisława Staszicaw Pile oraz w Wyrzysku - Szpital Powiatowy w Wyrzysku Sp. z o.o., liczne niepubliczne zakłady opieki zdrowotnej, Towarzystwo Pomocy Chorym (Hospicjum Domowe) im. Sługi Bożej Stanisławy Leszczyńskiej, Hospicjum Sióstr Św. Elżbiety, Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Psychiatrycznej i Odwykowej dla Dorosłych, Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna. W powiecie pilskim funkcjonują także stacjonarne placówki pomocy społecznej (7 placówek), w których w 2014 roku przebywało 557 osób.

Przez powiat pilski przebiegają dobrze przygotowane i oznakowane szlaki turystyczne – piesze, rowerowe, konne i wodno – kajakowe. Przez najatrakcyjniejsze tereny powiatu prowadzą między innymi ścieżki rowerowe „Smok", „Dębowa Góra", „Kręta". Przemierzając te trasy podziwiać można ciekawe miejsca, pomnikowe drzewa, chronione gatunki fauny i flory. Popularnością cieszą się spływy kajakowe rzekami Rurzyca, Piława i Gwda.

3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Pilskiego

Na terenie Powiatu Pilskiego znajduje się 9 gmin: 1 gmina miejska, 4 gminy miejsko-wiejskie i 4 gminy wiejskie.

Gmina miejska:

- Piła

Gminy miejsko-wiejskie:

- Ujście
- Wysoka,
- Wyrzysk,
- Łobżenica,

Gminy wiejskie:

- Szydłowo,
- Kaczory,
- Miasteczko Krajeńskie,
- Białośliwie.

Gminy powiatu pilskiego poszczycić się mogą nowoczesnym przemysłem i rolnictwem. Władze powiatowe i gminne dokładają wszelkich starań dla zapewnienia sprzyjającego dla biznesu klimatu. Większość przemysłu skupiona jest w stolicy powiatu – Pile, w tym w ramach podstrefy Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Dużą dynamikę wzrostu gospodarczego obserwuje się w ostatnich latach w gminie Kaczory, gdzie ulokowało się wiele firm o znacznym potencjale gospodarczym, co plasuje tę gminę w czołówce gmin wiejskich w Polsce pod względem liczby miejsc pracy. Drugą, obok przemysłu, dziedziną gospodarki w powiecie jest rolnictwo. Dość duże znaczenie ma również sadownictwo oraz hodowla ryb.

[18] *http://poznan.stat.gov.pl/statystyczne-vademecum-samorzadowca/*

Tab. 3.5.1.Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu pilskiego.

L.p.	Wyszczególnienie	M. Piła	gm. Ujście	gm. Wysoka	gm. Wyrzysk	gm. Łobżenica	gm. Szydłowo	gm. Kaczory	gm. Miasteczko Krajeńskie	gm. Białośliwie
1	Powierzchnia [km^2]	102,4	126,0	122,7	158,7	189,9	267,6	151,6	69,7	75,7
2	Ludność, w tym:	74 333	8 079	6 787	14 132	9 751	8 704	7 850	3 247	4 957
3	- mężczyźni	35 671	4 097	3 430	6 908	5 008	4 400	3 885	1 630	2 477
4	- kobiety	38 662	3 982	3 357	7 224	4 743	4 304	3 965	1 617	2 480
5	Gęstość zaludnienia [os./1 km^2]	724	63	55	89	51	33	52	46	66
6	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	13 251	1 524	1 434	2 870	2 005	1 854	1 594	687	1 092
7	Osoby w wieku produkcyjnym	47 007	5 244	4 368	9 060	6 235	5 834	5 127	2 019	3 155
8	Osoby w wieku poprodukcyjnym	14 075	1 311	985	2 202	1 511	1 016	1 129	541	710
9	Osoby pracujące	22 510	1 186	1 379	1 734	1 230	456	1 822	481	551
9a	-przemysł, budownictwo	7 823	723	b.d.	707	411	b.d.	1 095	229	169
9b	-rolnictwo, leśnictwo	56	54	148	b.d.	130	b.d.	251	26	40
9c	-usługi	14 631	409	198	680	689	382	476	226	342
10	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	0,0	-0,1	3,4	1,1	2,3	4,6	2,3	0,3	2,6
11	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-3,1	-4,6	-1,9	-3,7	-5,3	11,7	0,3	-2,5	-3,4

Źródło: http://www.stat.gov.pl/gus.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu pilskiego

4.1. Regionalny osobowy transport kolejowy

Przez obszar powiatu pilskiego przebiega 7 linii kolejowych normalnotorowych[19] oraz dodatkowo istnieją pozostałości po sieci wąskotorowej (obecnie używany jest tylko przez pociągi okazjonalne odcinek Białośliwie Wąskotorowe – Pobórka Wielka, dalsze odcinki w trakcie rewitalizacji):

- **Linia kolejowa nr 18** Piła Główna – Wyrzysk Osiek – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz – Toruń – Aleksandrów Kujawski – Włocławek – Kutno. Jest to linia znaczenia pierwszorzędnego, dwutorowa, zelektryfikowana na całej długości. Linia od stacji Piła Główna do stacji Wyrzysk Osiek znajduje się w granicach powiatu pilskiego. Na odcinku przebiegającym przez teren powiatu obowiązuje prędkość 100km/h (na obu torach), za wyjątkiem odcinka od okolic Miasteczka Krajeńskiego do okolic Kaczor gdzie obowiązuje 70km/h na torze parzystym,
- **Linia kolejowa nr 203** Tczew – Chojnice – Piła Główna – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn nad Odrą. Jest to linia znaczenia pierwszorzędnego, na odcinkach Tczew – Gutowiec oraz Piła Główna – Kostrzyn dwutorowa, na odcinku Gutowiec – Piła Główna jednotorowa, niezelektryfikowana na całej długości. Linia od przystanku Piła Podlasie do przystanku Stobno znajduje się w granicach powiatu pilskiego. Na odcinku linii nr 203 przebiegającym przez powiat pilski obowiązuje prędkość 100km/h za wyjątkiem okolic przystanku Stobno gdzie obowiązuje prędkość 60 km/h na torze nieparzystym,
- **Linia kolejowa nr 354** Poznań Główny – Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno – Chodzież – Piła Główna. Jest to linia znaczenia pierwszorzędnego, na odcinkach PoznańGłówny – ObornikiWielkopolskie oraz Dziembówko – PiłaGłówna dwutorowa, na odcinku ObornikiWielkopolskie–Dziembówko jednotorowa, zelektryfikowana na całej długości. Linia odstacji Dziembówko dostacji PiłaGłówna znajduje się w granicach powiatu pilskiego. Naodcinku przebiegającym przez powiat obowiązuje prędkość 100 km/h na torze nieparzystym oraz od 60 do 100 km/h na torze parzystym,
- **Linia kolejowa nr 374** MirosławUjski – PiłaGłówna. Jest to linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana na całej długości. Obsługiwana tylko przez ruch towarowy dla Wytwórni Podkładów Strunobetonowych w Mirosławiu. Na linii obowiązuje prędkość 40 km/h,
- **Linia kolejowa nr 403** PiłaPółnoc – Ulikowo. Jest to linia znaczenia drugorzędnego, jednotorowa, niezelektryfikowana na całej długości. Linia od posterunku odgałęźnego PiłaPółnoc doprzystanku Skrzatusz znajduje się w granicach powiatu pilskiego. Na odcinku przebiegającym przez powiat obowiązuje prędkość 80 km/h,
- **Linia kolejowa nr 405** PiłaGłówna – Ustka. Jest to linia znaczenia pierwszorzędnego, jednotorowa, zelektryfikowana na całej długości. Na linii obowiązuje prędkość 100 km/h zawyjątkiem odcinka PiłaGłówna – PiłaPółnoc gdzie obowiązuje ograniczenie do 70 km/h,
- **Linia kolejowa nr 999** PiłaGłówna –PiłaPółnoc. Jest to linia znaczenia pierwszorzędnego, jednotorowa, zelektryfikowana na całej długości. Na linii obowiązuje prędkość 40km/h.Służy

[19] Źródło: PKP PLK S.A. – Regulamin przydzielania tras pociągów 2015/2016 i Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzany przez PKP PLK S.A.

pociągom towarowym do bezkolizyjnego wjazdu na grupę towarową stacji Piła Główna z kierunku Szczecinka (z linii nr 405).

Na obszarze powiatu pilskiego znajduje się 6 stacji kolejowych, 1 posterunek odgałęźny (Piła Północ – służący tylko czynnościom techniczno-ruchowym) i 12 przystanków kolejowych (w tym 6 nieużywanych obecnie w ruchu pasażerskim,oznaczonychw Tab. 4.1.1 kolorem szarym).

Tab. 4.1.1. Stacje i przystanki kolejowe położone na terenie powiatu pilskiego.

Nazwa punktu	Kategoria punktu	Linia kolejowa
Piła Główna	Stacja kolejowa węzłowa	18, 203, 354, 374, 405, 999
Kaczory	Stacja kolejowa	18
Miasteczko Krajeńskie	Przystanek kolejowy	18
Białośliwie	Stacja kolejowe	18
Krostkowo	Przystanek kolejowy	18
Wyrzysk Osiek	Stacja kolejowa	18
Piła Podlasie	Przystanek kolejowy	203
Stobno	Przystanek kolejowy	203
Piła Leszków	Przystanek kolejowy	354
Piła Kalina	Przystanek kolejowy	354
Dziembówko	Stacja kolejowa	354
Motylewo	Przystanek kolejowy	374
Ujście Noteckie	Przystanek kolejowy	374
Mirosław Ujski	Przystanek kolejowy	374
Dolaszewo Wałeckie	Przystanek kolejowy	403
Szydłowo Krajeńskie	Przystanek kolejowy	403
Skrzatusz	Przystanek kolejowy	403
Stara Łubianka	Stacja kolejowa	405
Płytnica	Stacja kolejowa	405

Źródło: PKP PLK S.A.

Na liniach 18, 203, 354, 403 i 405 prowadzony jest ruch regionalnych pociągów pasażerskich. Na liniach 18, 354, 405 prowadzony jest dodatkowo ruch dalekobieżny (pociągi kategorii TLK – dawne pośpieszne). Jego wielkość przedstawiono w Tab. 4.1.2.

Tab. 4.1.2.Wykaz par kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu pilskiego (stan na lato 2015 r. – nie uwzględniono połączeń wakacyjnych i specjalnych).

Odcinek	Liczba pociągów TAM/POWRÓT w:			Operator
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela	
Piła Główna – Kaczory – Miasteczko Krajeńskie – Białośliwie – Krostkowo – Wyrzysk Osiek	7/7	6/6	7/7	Arriva RP Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity S.A.*
Wyrzysk Osiek – (Bydgoszcz)	11/11	7/8	8/7	Arriva RP Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity S.A.*
Piła Główna – Szydłowo Krajeńskie – (Stargard Szczeciński)	4/4	4/4	4/4	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
Piła Główna – Piła Podlasie – (Chojnice)	$5^{+1pt}/5^{+1pt}$	4/4	5/4	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
(Krzyż) – Stobno – Piła Główna	8/8	4/5	5/5	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
(Poznań) – Dziembówko – Piła Kalina – Piła Główna	12/12	9/10	10/10	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
Piła Główna – Stara Łubianka – Płytnica – (Białogard)	7/8	8/7	7/9	Przewozy Regionalne Sp. z o.o. PKP Intercity S.A.*

** – pociągi PKP Intercity (TLK) zatrzymują się na terenie powiatu pilskiego tylko na stacjachPiła Główna oraz Wyrzysk Osiek.*

Źródło: Sieciowy rozkład jazdy pociągów, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

4.2. Regionalny osobowy transport drogowy

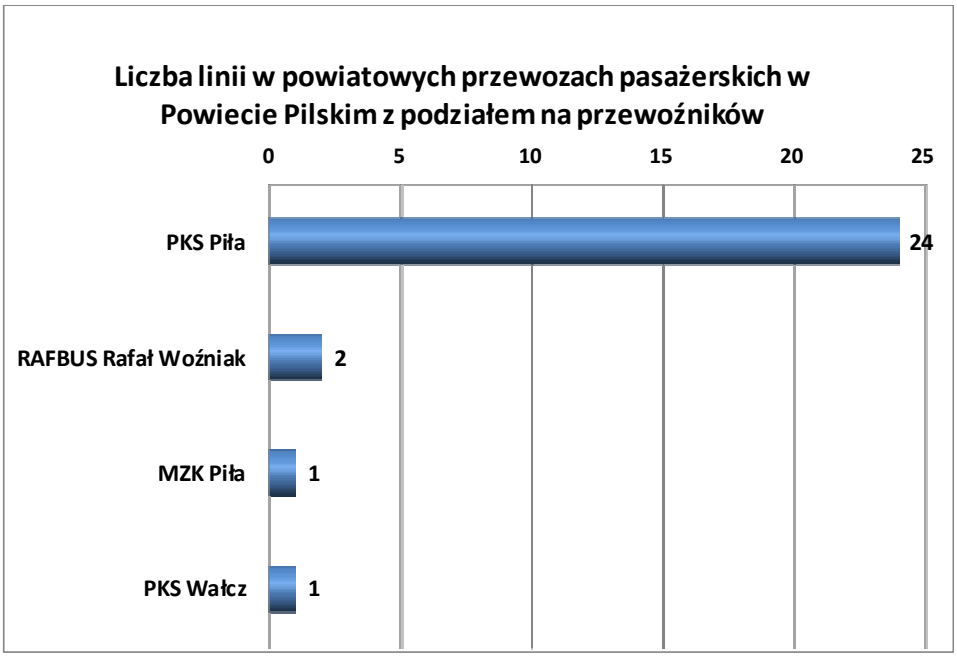
Przez powiat pilski przebiegają dwie drogi o znaczeniu ponadregionalnym: droga nr 10Lubieszyn (granica DE-PL) – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Sierpc – Płońsk (DK7, DK50) oraz droga nr 11Kołobrzeg – Koszalin – Szczecinek – Piła – Ujście – Chodzież – Poznań – Bytom. Zdecydowana większość autobusowych linii komunikacyjnychogniskuje się w mieście powiatowym – Pile i kierowana jest w kierunku Bydgoszczy, Poznania oraz kurortów nadmorskich.

Transport autobusowy należy podzielić na 2 segmenty:

- powiatowe przewozy pasażerskie (niewykraczające poza granice powiatu pilskiego),
- wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

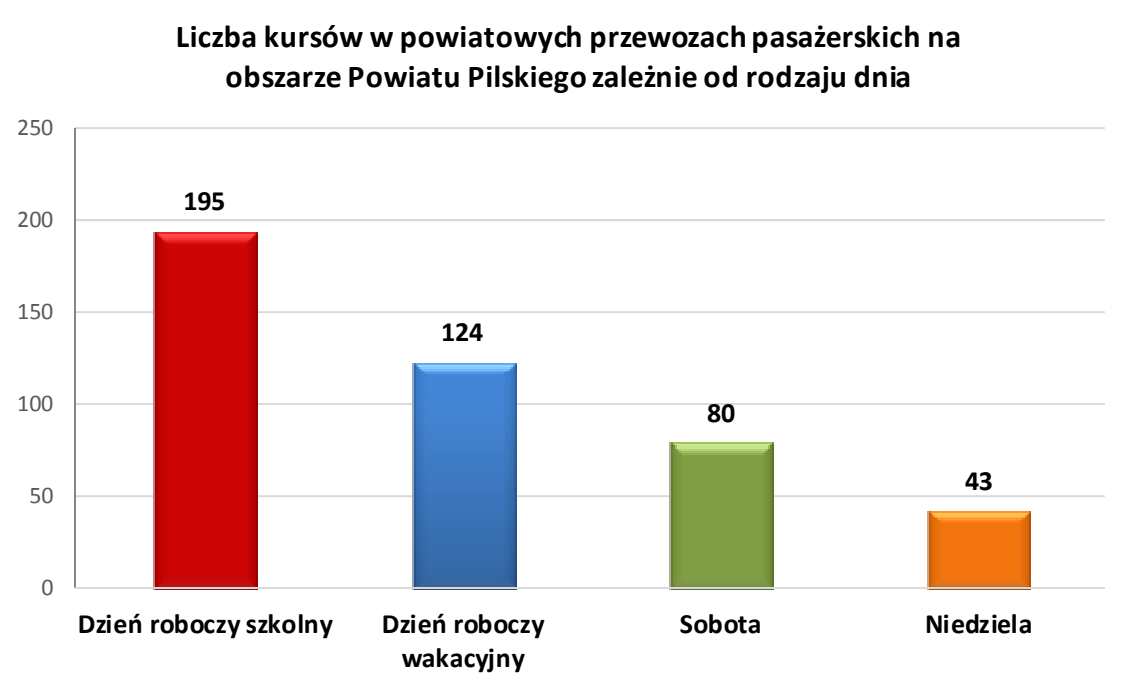
Powiatowe przewozy pasażerskie

W powiecie pilskim najwięcej połączeń powiatowych uruchamianych jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Piła Sp. z o.o.



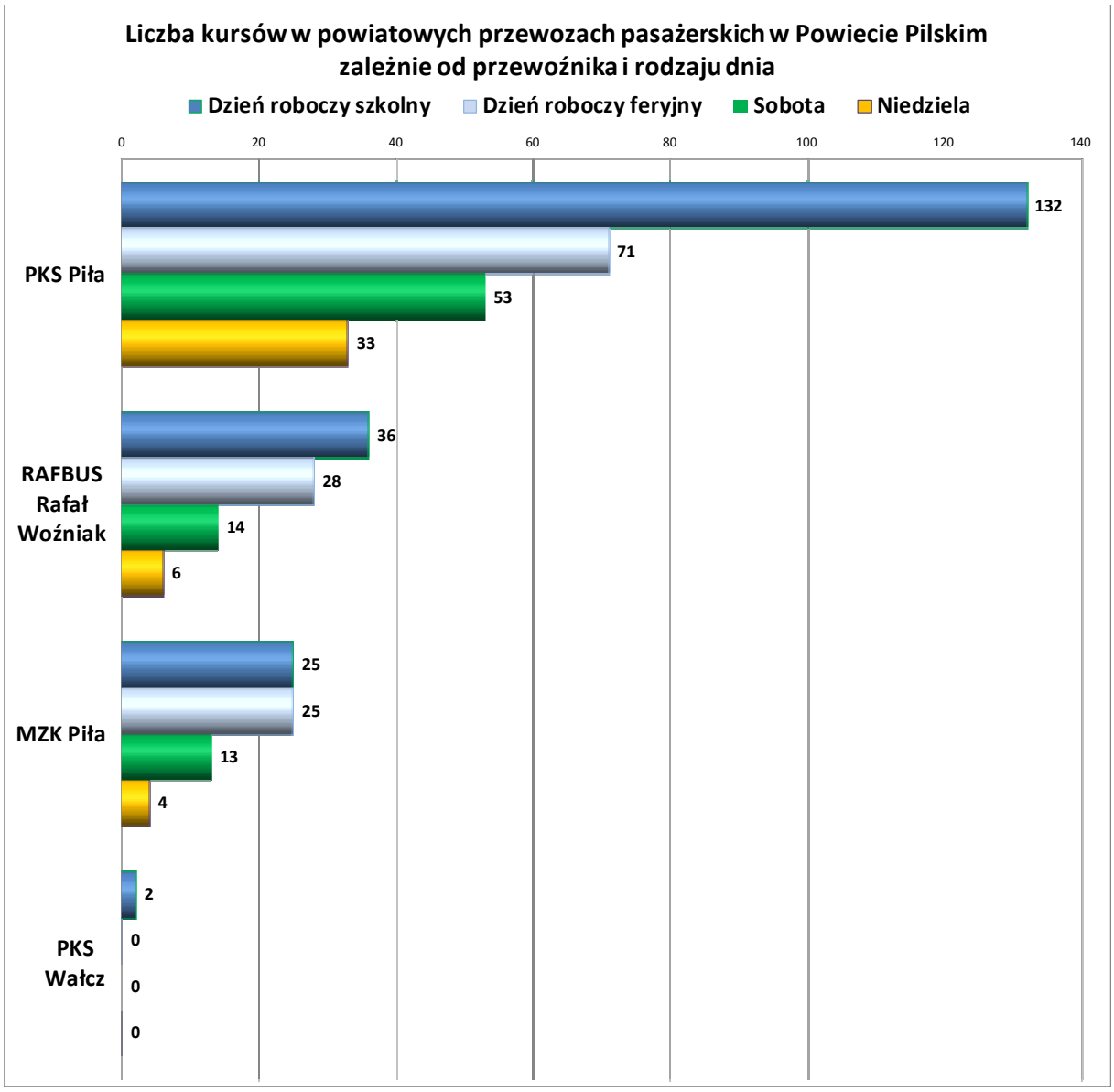
Rys. 4.2.1. Liczba linii w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na przewoźników. Źródło: opracowanie własne.

Wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych wykonujących przewozy na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Pilskiego (Rys. 4.2.1.) najwięcej linii komunikacyjnych posiada PKS Piła (24 linii). Łącznie zezwolenia zostały wydane na 28 linie dla 4 przewoźników.



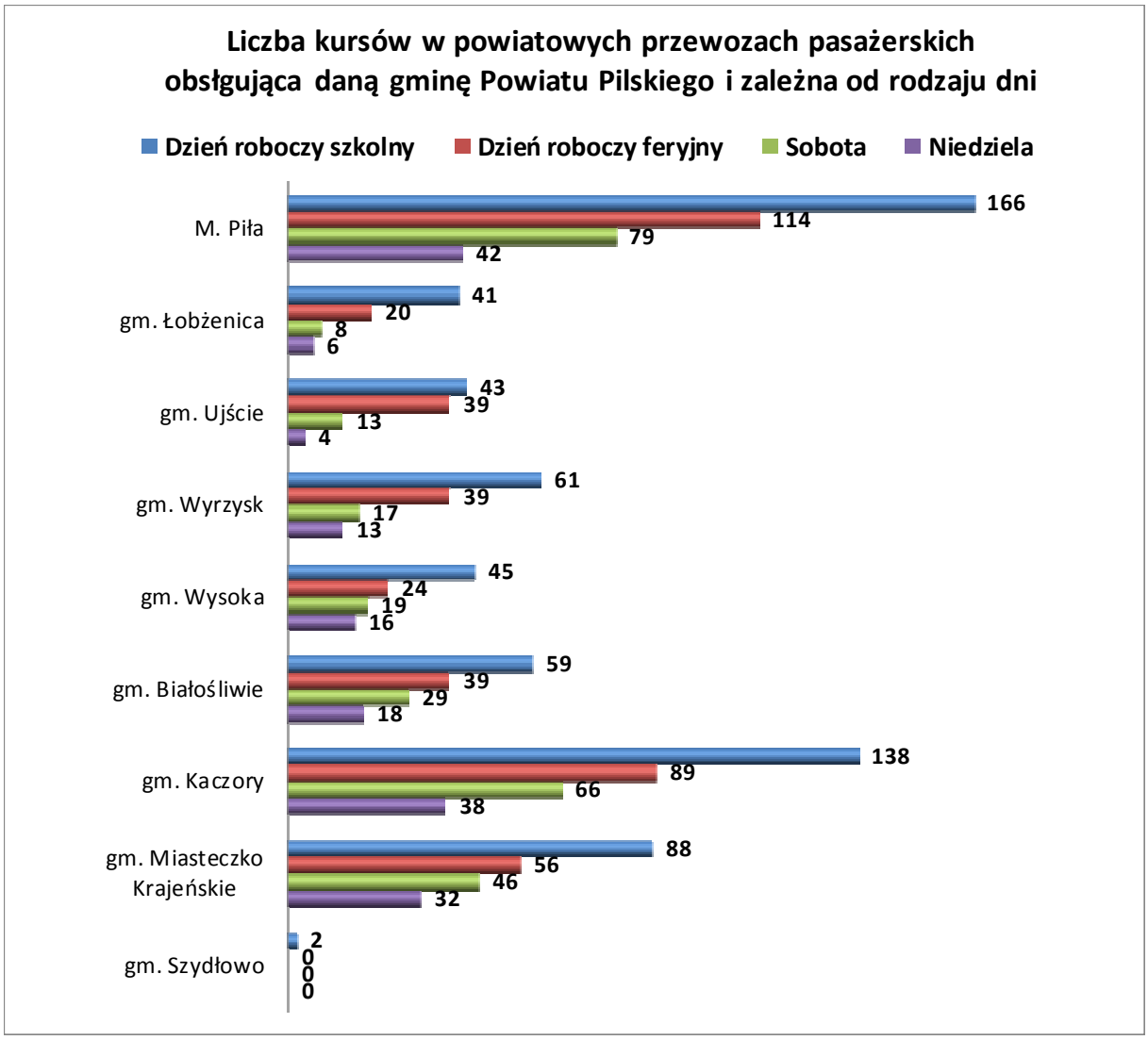
Rys. 4.2.2. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskichdla poszczególnych rodzajów dni. Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość kursów wykonywana jest w dni robocze szkolne (195), w soboty tylko41% kursówz dnia roboczego, a w niedziele jeszcze mniej –22% z dnia roboczego. Jest to tendencja szczególnie typowa dla post-państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych (typu „PKS"), które w dni wolne, a szczególnie święta i niedzieleznacznie ograniczają ofertę przewozową.



Rys. 4.2.3. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskichz podziałem na rodzaj dnia i przewoźników.
Źródło: opracowanie własne

Na rynku powiatowych przewozów pasażerskich największy udział ma lokalne przedsiębiorstwo przewozowe – PKS Piła. Tylko 3 z 4 przewoźników, którzy mają wydane zezwolenia przez Starostę Pilskiego wykonuje w komunikacji powiatowej kursy w niedziele (od 4 do 33 kursów niedzielnych). PKS Wałcz realizuje tylko kursy w dni robocze szkolne. Znaczącym przewoźnikiem łączącym Piłę z gminą Ujście jest operator pilskiej komunikacji miejskiej – MZK Piła.

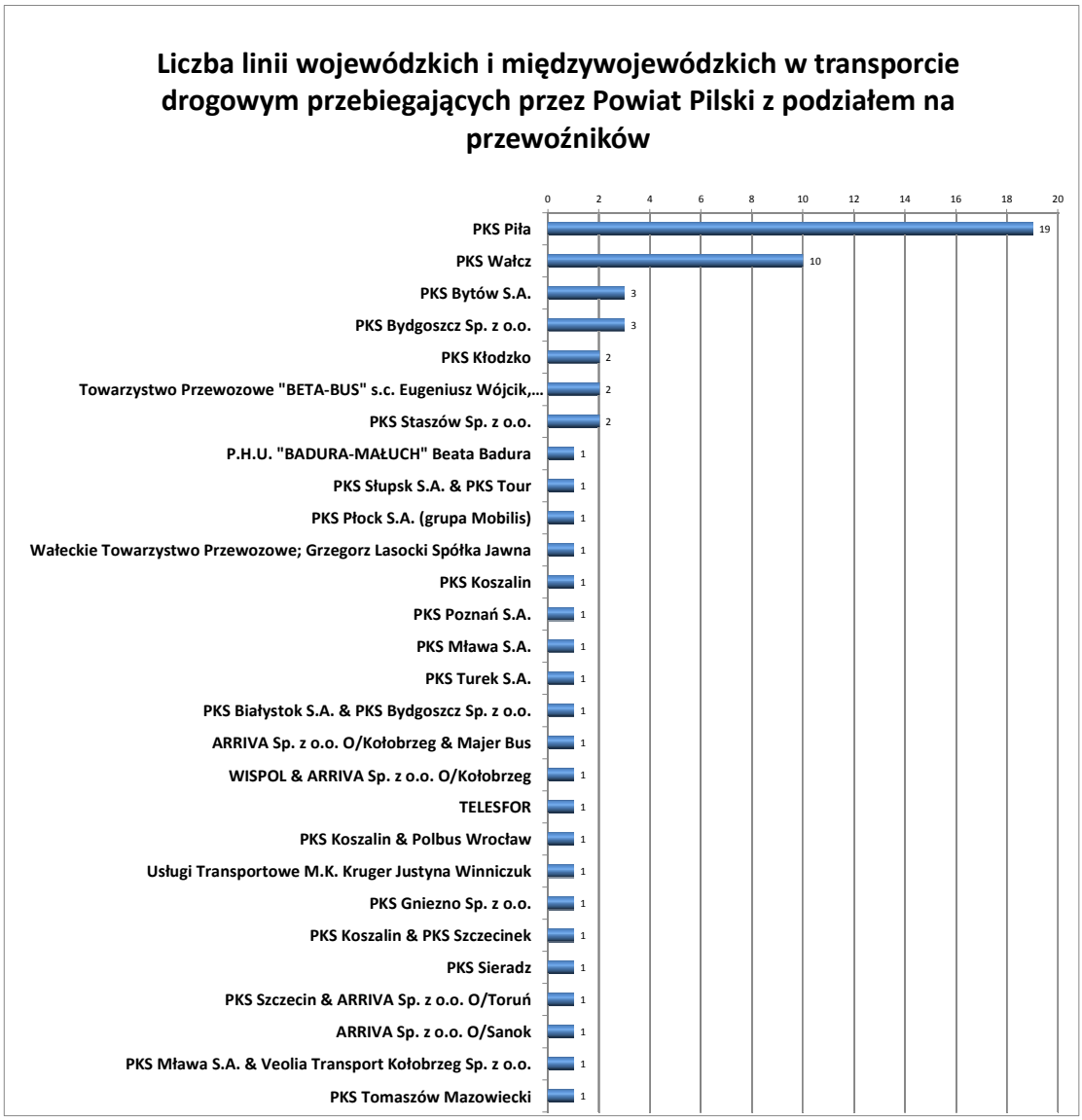


Rys. 4.2.4. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Pilskiego zuwzględnieniem rodzaju dnia.
Źródło: opracowanie własne

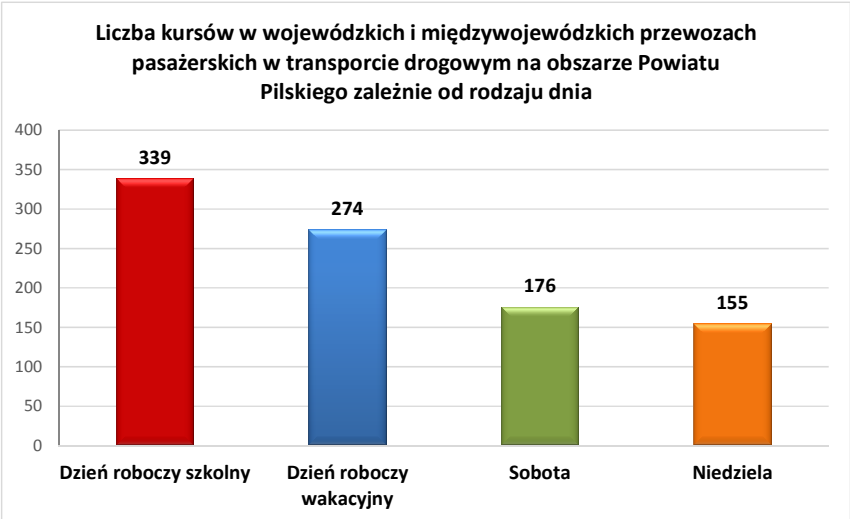
Szczególnie godnym uwagi wnioskiem wynikającym z analizy powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie pilskim jest bardzo mały zakres ich funkcjonowania na obszarze gminySzydłowo (Rys. 4.2.4.), co można porównać z podobnym zestawieniem dla pozostałych rodzajów przewozów pasażerskich – na Rys. 4.2.7. To świadczy o wypełnianiu obsługi tej gminy przez linie komunikacyjne wybiegające poza granice powiatu pilskiego, czyli nie będące powiatowymi przewozami pasażerskimi.

Wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie

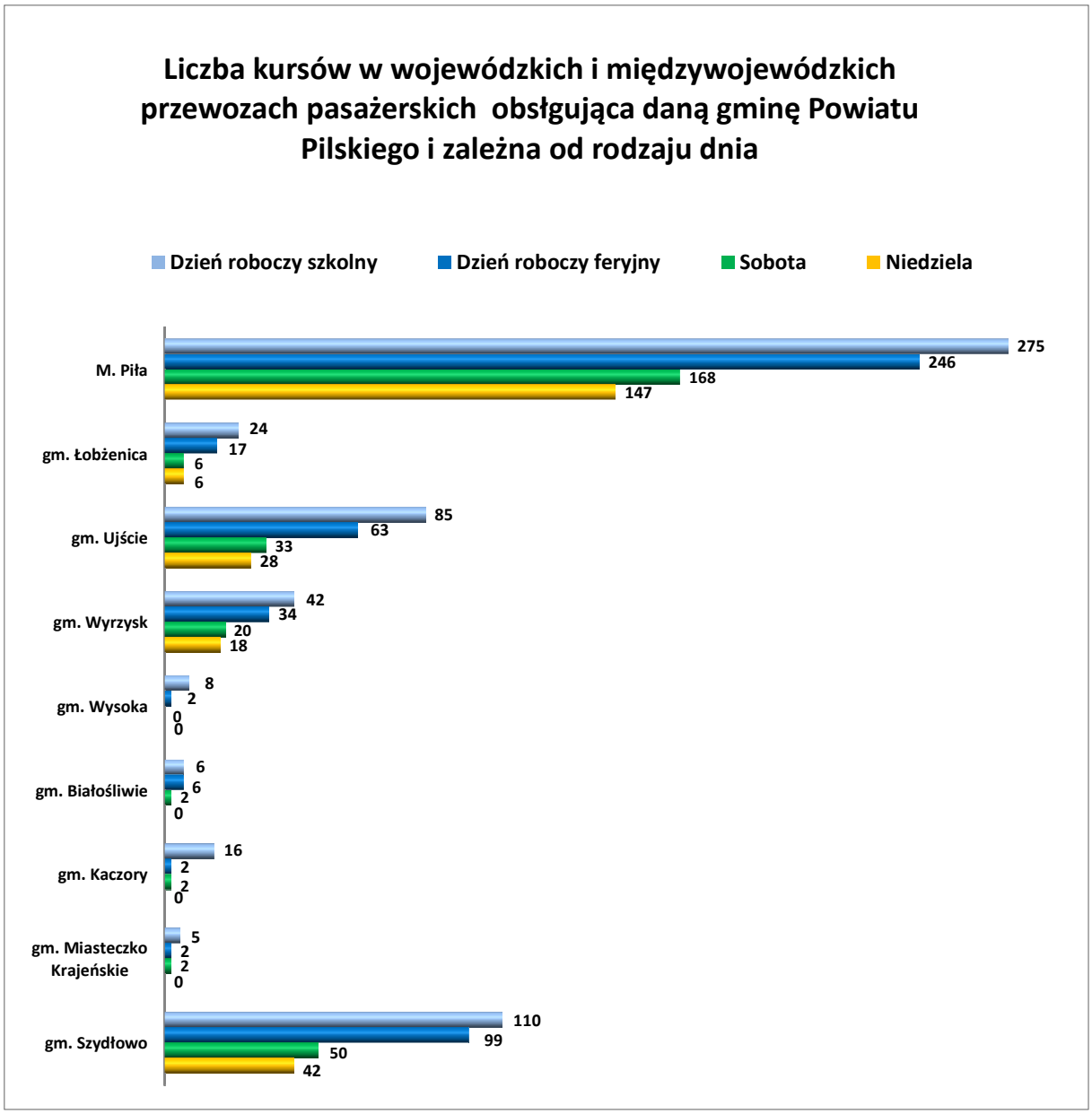
Poniżej przedstawiono analogiczne (wobec powiatowych przewozów pasażerskich) dane dla pozostałych segmentów przewozów pasażerskich w transporcie drogowym funkcjonujących na obszarze powiatu pilskiego.



Rys. 4.2.5. Liczba linii wojewódzkich i międzywojewódzkichz podziałem na przewoźników.
Źródło: opracowanie własne.



Rys. 4.2.6. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskichdla poszczególnych rodzajów dni.
Źródło: opracowanie własne.

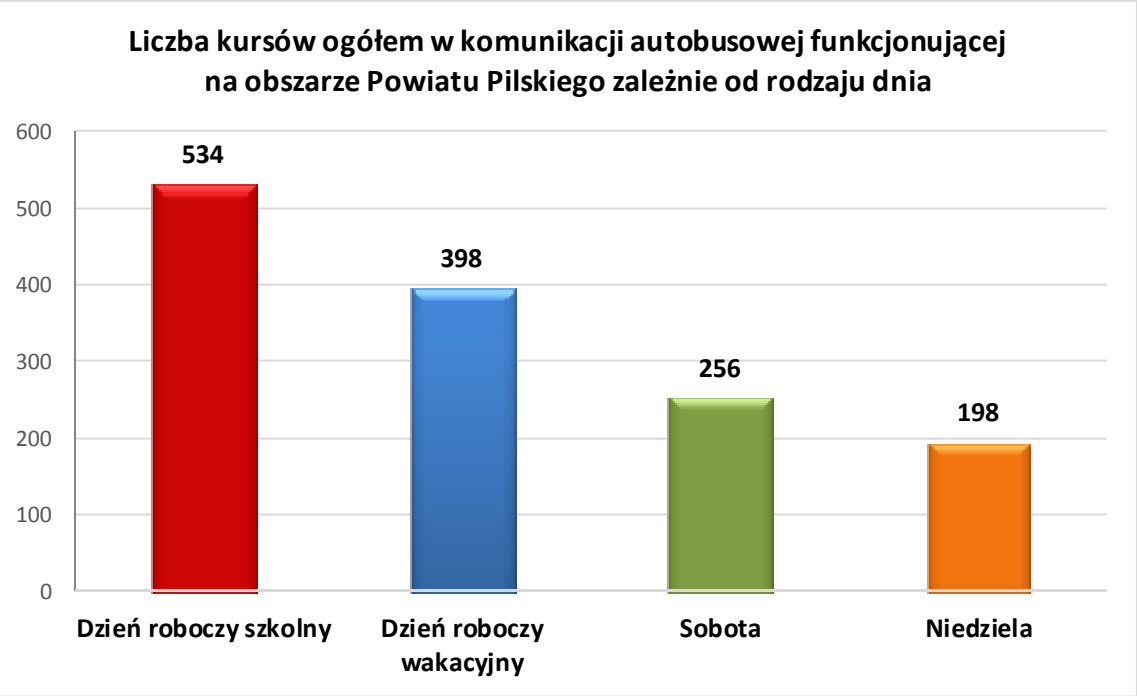


Rys. 4.2.7. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Pilskiego zuwzględnieniem rodzaju dnia. Źródło: opracowanie własne

Część gmin – Wysoka, Białośliwie, Kaczory i Miasteczko Krajeńskie są obsługiwane głównie przez powiatowe przewozy pasażerskie, co wynika głównie z uwarunkowań geograficznych, gdyż rzeka Noteć ma decydujący wpływ na kształtowanie sieci drogowej i tym samym układu sieci komunikacyjnej publicznego transportu zbiorowego. Noteć jest na obszarze tych gmin barierą dla przewozów pasażerskich, które mogłyby wykraczać poza granice powiatu pilskiego (Noteć wyznacza południową granicę powiatu).

Podsumowując, całość regularnych przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w powiecie pilskim to 534 kursów w dni robocze szkolne, 398kursów w dni robocze wakacyjne, 256 kursów w soboty i 198 kursów w niedziele. Wartość wskaźniki – stosunek pomiędzy wartościami dla obu rodzajów dni roboczych jest ponad przeciętną krajową, co świadczy o nieuzależnianiu terminów

kursowania transportu zbiorowego od dni nauki szkolnej – w przeciwieństwie do wielu rejonów Polski).



Rys. 4.2.8. Liczba kursów wszystkich rodzajów przewozach pasażerskichdla poszczególnych rodzajów dni (z wyjątkiem kursów komunikacji miejskiej nie wykraczających poza granicy miasta Piła).

Źródło: opracowanie własne.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat pilski położony jest w północnej części województwa wielkopolskiego i złożony jest z dziewięciu gmin: jednej miejskiej, czterech miejsko-wiejskich i czterech wiejskich. Powierzchnia powiatu wynosi 1268,21 km^2.

Miasto Piła

Piła położona jest środkowozachodniej części powiatu, na obu brzegach Gwdy. Miasto ma charakter przemysłowy, naukowy oraz turystyczno-kulturalny. Zasadnicza część miasta, o funkcjach mieszkalno-usługowych rozciąga się od mostu nad Gwdą w ciągu al. Jana Pawła II w kierunkach:

- wschodnim – zabudowa wielopiętrowa osiedla Zamość,
- południowym – zabudowa wielopiętrowa – kamienice, bloki, po przekroczeniu stacji Piła Główna dominującą rolę przejmują domy jednorodzinne,
- zachodnim – zabudowa wielopiętrowa, blokowa, ograniczona od południa i zachodu liniami kolejowymi, lasami oraz w części północnej lotniskiem. W południowej części znajduje się stadion.

W północnowschodnim obszarze miasta funkcjonują Zakłady Philips Lightning Poland. Przez Piłę przebiegają linie kolejowe do Kutna (przez Bydgoszcz i Toruń), do Tczewa i Kostrzyna, do Poznania, do Ulikowa oraz do Ustki oraz drogi krajowe nr 10 i 11.

Tab. 5.1.1.Pokrycie terenu miasta Piła.

Typ pokrycia	Udział
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	52,0%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	22,0%
użytki rolne razem	16,5%
tereny inne	5,7%
grunty pod wodami razem	3,7%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Łobżenica

Gmina Łobżenica jest gminą miejsko-wiejską położoną w północno-wschodniej części powiatu. W centralnej części gminy znajduje się obszar miasta Łobżenica. Poza obszarem miasta dominują użytki rolne. Do głównych szlaków komunikacyjnych należy droga wojewódzka nr 242 łącząca Łobżenicę z Wyrzyskiem (skrzyżowanie z DK10) i Więcborkiem (skrzyżowanie z DW189, DW241).

Tab. 5.1.2.Pokrycie terenu gminy Łobżenica.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	71,4%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	20,1%
grunty pod wodami razem	2,9%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	2,9%
tereny inne	2,6%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Ujście

Gmina miejsko-wiejska położona jako jedyna w powiecie na obu brzegach Noteci, w południowej części powiatu. W północnej części gminy znajduje się obszar miasta Ujście. Poza obszarem miasta dominują użytki rolne. Sieć komunikacyjna oraz osadnicza rozwinęła się wzdłuż Gwdy oraz Noteci. Głównym ciągiem komunikacyjnym jest droga krajowa nr 11 oraz droga wojewódzka 182 z Ujścia do Czarnkowa (i dalej do Międzychodu).

Tab. 5.1.3.Pokrycie terenu gminy Ujście.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	62,6%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	30,4%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,2%
tereny inne	1,5%
grunty pod wodami razem	1,3%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Wyrzysk

Gmina miejsko-wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu. W centralnej części gminy znajduje się obszar miasta Wyrzysk. Poza obszarem miasta dominują użytki rolne. Sieć komunikacyjna oraz osadnicza rozwinęła się wzdłuż szlaków komunikacyjnych łączących Piłę z Bydgoszczą. Głównym ciągiem komunikacyjnym jest droga krajowa nr 10, a także drogi wojewódzkie: nr 194 z Wyrzyska do Gołańczy oraz nr 242 z Wyrzyska przez Łobżenicę do Więcborka (DW189, DW241).

Tab. 5.1.4.Pokrycie terenu gminy Wyrzysk.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	76,1%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	15,3%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	5,1%
tereny inne	2,4%
grunty pod wodami razem	1,2%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Wysoka

Gmina miejsko-wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu. W centralnej części gminy znajduje się obszar miasta Wysoka. Poza obszarem miasta dominują użytki rolne. Sieć komunikacyjna oraz osadnicza rozwinęła się wzdłuż szlaków komunikacyjnych łączących Piłę z Bydgoszczą. Głównym ciągiem komunikacyjnym jest droga wojewódzka z Gniezna do Krajenki.

Tab. 5.1.5.Pokrycie terenu gminy Wysoka.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	80,1%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	14,5%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3,0%
tereny inne	1,8%
grunty pod wodami razem	0,6%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Białośliwie

Gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu, mająca charakter rolniczy. Przez teren gminy przebiegają równoleżnikowo droga krajowa nr 10 oraz linia kolejowa nr 18 (Piła Główna – Bydgoszcz – Toruń – Kutno).

Tab. 5.1.6.Pokrycie terenu gminy Białośliwie.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	76,2%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	15,7%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,5%
tereny inne	2,8%
grunty pod wodami razem	0,8%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Kaczory

Gmina wiejska położona w centralnej części powiatu, mająca charakter przemysłowo-rolniczy. Przez teren gminy przebiegają równoleżnikowo droga krajowa nr 10 oraz linia kolejowa nr 18 (Piła Główna – Bydgoszcz – Toruń – Kutno), a także linia kolejowa nr 354 (Poznań Główny – Piła Główna).

Tab. 5.1.7.Pokrycie terenu gminy Kaczory.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	47,3%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	45,2%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3,4%
tereny inne	2,7%

grunty pod wodami razem	1,5%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Miasteczko Krajeńskie

Gmina wiejska położona w centralnej części powiatu, mająca charakter rolniczy. Przez teren gminy przebiegają równoleżnikowo droga krajowa nr 10 oraz linia kolejowa nr 18 (Piła Główna – Bydgoszcz – Toruń – Kutno.

Tab. 5.1.8.Pokrycie terenu gminy Miasteczko Krajeńskie.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	63,2%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	30,5%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3,8%
tereny inne	2,1%
grunty pod wodami razem	0,4%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

Gmina Szydłowo

Gmina wiejska położona w zachodniej części powiatu, mająca charakter rolniczy. Przez teren gminy przebiegają drogi krajowe nr 10 i 11 oraz droga wojewódzka nr 192, łącząca Piłę z drogą krajową nr 22, a transport kolejowy zapewniają linie kolejowe nr 403 i 405.

Tab. 5.1.9.Pokrycie terenu gminy Szydłowo.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	53,1%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	41,2%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3,0%
tereny inne	1,7%
grunty pod wodami razem	0,9%

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych.

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Cechą charakterystyczną dokumentów strategicznych o randze krajowej jest ich ogólnikowość, dlatego też brak w nich szczegółowych informacji odnoszących się do poziomu powiatowego. Wyjątkiem nie jest również powiat pilski. W dokumentach tych znajdują się przede wszystkim ogólne wytyczne oraz planowane kierunki rozwoju.

5.2.1. Powiązania z krajowym planem transportowym

W zapisach Krajowego Planu Transportowego stacja Piła Główna wymieniona jest wśród 83, którym nadano charakter strategiczny. Jest również mowa o Pile, jako puncie handlowym, na którym występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogące pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Jednym z założeń Krajowego Planu Transportowego było ponadto rozszerzenie ówczesnej oferty przewozowej w zakresie przewozów międzywojewódzkich o relację Piła Główna – Szczecin Główny przez Wałcz – zarówno w wariancie maksymalnym, jak i najbardziej prawdopodobnym. Niezależnie od wariantu prognostycznego przewiduje się też określenie skomunikowań dla kluczowych punktów handlowych dla usprawnienia połączeń z danymi miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, w tym na trasach Krzyż – Piła, Poznań – Piła i Bydgoszcz – Piła.

5.2.2. Powiązania z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Treść Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju nie odnosi się w sposób bezpośredni do obszaru powiatu pilskiego. Zawiera jednak istotne wytyczne dotyczące między innymi kwestii rozwoju transportu, w tym wskazanie, by w celu poprawy dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego doprowadzić do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź".

5.2.3. Powiązania ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku jako priorytetowe wymienia takie działania jak:

- rozwój wewnętrznego systemu transportowego obszarów funkcjonalnych miast (FUA) i jego integracja, w tym modernizacje dróg, budowy obwodnic, rozwój transportu publicznego,
- rozwój połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych,
- rozwój połączeń transportowych usprawniających komunikację z obszarów przygranicznych do ośrodków wzrostu i miejsc pracy oraz w szczególności na obszarach położonych wzdłuż zewnętrznych granic UE,
- rozwój i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym.

5.2.4. Powiązania ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku

Główne założenia Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku względem subregionu pilskiego:

- podkreślenie znaczenia dróg krajowych nr 10 i 11 (określenie DK 11 jako „linii życia"),
- w ramach celu operacyjnego 1 – zakładającego poprawę dostępności i spójności komunikacyjnej regionu – podkreślenie istotności zmiany proporcji pomiędzy między poszczególnymi rodzajami transportu, poprzez wzrost znaczenia transportu zbiorowego zamiast indywidualnego oraz jednoczesny wzrost udziału transportu szynowego względem drogowego,

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców subregionu pilskiego ze względu na dużą powierzchnię województwa i znaczne oddalenie od stolicy regionu – kluczowa pozycja drogi krajowej nr 11,
- w ramach celu operacyjnego 4.2 – potrzeba szczególnego wsparcia dla ośrodków subregionalnych (w tym subregionu pilskiego), jako biegunów wzrostu dla poszczególnych części Wielkopolski, obszarów uzupełniających niektóre metropolitalne funkcje stolicy regionu; wsparcie szczególnie w zakresie zwiększenia dostępności do stolicy regionu oraz powiązań infrastrukturalnych, gospodarczych i społecznych (szczególnie niekorzystne położenie Piły); realizacja tego celu poprzez:
  - poprawę stanu infrastruktury komunalnej i komunikacyjnej,
  - poprawę połączeń komunikacyjnych ze stolicą regionu oraz otoczeniami funkcjonalnymi ośrodków: regionalnego i subregionalnych,
  - rozwój usług społecznych i kulturalnych, specjalistycznej opieki zdrowotnej,
  - rozwój funkcji akademickich, badawczych i edukacyjnych, szczególnie w powiązaniu z lokalnym rynkiem pracy,
  - rozwój instytucji otoczenia biznesu.
- wskazanie potrzeb województwa względem polityki krajowej:
  - budowa drogi ekspresowej S11,
  - rozszerzenie sieci TEN-T o drogę ekspresową S11,
  - modernizacji linii kolejowej Piła – Poznań – Kluczbork.

5.2.5. Powiązania z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego

Wzmianki odnośnie powiatu pilskiego w treści Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego:

- wyróżnia się obszar na pograniczu gmin Szydłowo i Wałcz ze względu na korzystne warunki dla rolnictwa,
- powiat pilski charakteryzuje się wyższym poziomem uprzemysłowienia od przeciętnego w województwie (strefa wysokiego uprzemysłowienia: Piła – Wieleń),
- mimo wysokiego wskaźnika urbanizacji i lokalizacji wielu przedsiębiorstw, powiat pilski włączony został częściowo do rejonu północnego – obszaru, który wymagał będzie działań umożliwiających poprawę warunków społeczno – gospodarczych,
- Piła, jako ośrodek regionalny, pełnić ma rolę ogniw dyfuzji rozwoju gospodarczego,
- w kwestii drogownictwa, zakłada się rozszerzenie sieci korytarzy europejskich TEN-T o korytarze Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń, który połączy północno - zachodnie rejony kraju z istniejącymi korytarzami środkowej i wschodniej Polski; wskazanie nowego korytarza o przebiegu Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Kępno – Katowice, biegnącego przez trzy strategiczne regiony kraju,
- planowana sieć transportowa TEN-T na terenie województwa uwzględnia m.in., przebiegające przez teren powiatu, drogi ekspresowe S10 i S11 oraz linie kolejowe nr 354 (Poznań – Piła) i nr 405 (Piła – Szczecin),
- wyszczególnienie korytarzy o randze krajowej: Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Ostrów Wielkopolski – Kępno – autostrada A1; Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń; Piła – Chojnice – Stargard Gdański – autostrada A1 (korytarz o charakterze międzyregionalnym,

- uznanie dróg S10 i S11 oraz linii kolejowych nr 354 i 405 w ramach sieci połączeń komunikacyjnych I stopnia (sieci o znaczeniu międzynarodowym) oraz dróg wojewódzkich nr 178, 179, 180, 188 i 190 w ramach sieci komunikacyjnej II stopnia (sieć wiążąca miasta o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym województwa oraz z województwami sąsiednimi),
- planowane działania w zakresie sieci połączeń I i II stopnia
  - przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich pod kątem podniesienia ich standardu,
  - budowa obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich
  - poprawa zarządzania ruchem drogowym,
  - poprawa warunków bezpieczeństwa dla ruchu pieszego i rowerowego,
  - modernizacja i zmiana linii kolejowych,
- planowana modernizacja istniejących linii kolejowych nr 354 (Poznań – Piła) i nr 405 (Piła – Szczecinek) pod kątem włączenia do systemu kolei międzyregionalnej,
- planowana modernizacja istniejących linii kolejowych nr 18 (Kutno – Piła), nr 203 (Piła – Kostrzyn – granica państwa) i nr 403 (Piła – Wałcz – Kalisz Pomorski – Prostynia) pod kątem włączenia do systemu kolei regionalnej – systemu połączeń lokalnych wpisujących się w sieć międzyregionalną,
- planowana zmiana kategorii obecnych linii kolejowych o znaczeniu lokalnym: nr 354 (Poznań – Piła) i nr 405 (Piła – Szczecinek) na linie kolejowe o znaczeniu państwowym,
- założenie efektywnego wykorzystania zasobów i walorów regionu przez wykorzystanie paneuropejskich korytarzy transportowych oraz korytarzy o znaczeniu krajowym poprzez realizację centrów logistycznych m.in. w Pile,
- realizacja polityki rozwoju ponadlokalnych systemów transportowych na obszarze województwa:
  - droga S10: autostrada A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – droga S7 (Płońsk)
  - droga S11: Kołobrzeg – Koszalin – Piła – autostrada A2 (Poznań) – Ostrów Wielkopolski – Kępno – Tarnowskie Góry – autostrada A1,
  - w zakresie dróg wojewódzkich nr 179, 180, 188, 190: podniesienie standardów technicznych do poziomu europejskiego dróg i odcinków dróg ujętych w sieci I i II stopnia połączeń, umożliwiających ich wykorzystanie w transporcie międzynarodowym,
- przystosowanie do prędkości ≥ 120 km/h linii kolejowych nr 405 i 354
- przystosowanie do prędkości ≥ 100 km/h linii kolejowych nr 18, 203, 406,
- wykazanie Międzynarodowej Trasy Rowerowej EuroRoute1 (Francja – Belgia – Holandia – Niemcy – Polska – Litwa – Łotwa – Estonia – Rosja), jako szlaku o charakterze międzynarodowym; w powiecie pilskim szlak przebiega przez gminy: Szydłowo, Piła, Kaczory, Miasteczko Krajeńskie, Białośliwie, Wyrzysk, Łobżenica.

5.2.6. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego

- Plan wyróżnia Piłę tuż obok powiatów grodzkich, jako miejsce docelowe wielu podróży związanych z pracą czy nauką,

- jako słabe strony transportu w województwie wymienia się między innymi:
  - niski poziom integracji publicznego transportu zbiorowego w zakresie braku regionalnego organizatora przewozów, węzłów integracyjnych, taryfy kolejowo-autobusowej oraz spójnego systemu informacji pasażerskiej,
  - brak koordynacji zarówno miejskiego jak i gminnego transportu zbiorowego z publicznym wojewódzkim transportem pasażerskim
- wśród mocnych stron wyróżniono między innymi:
  - w znacznej części nowoczesny tabor kolejowy wykorzystywany w publicznych przewozach pasażerskich na terenie województwa wielkopolskiego,
  - możliwość rozszerzenia przewozów kolejowych na liniach, na których obecnie nie funkcjonuje transport pasażerski,
  - przywrócenie istniejących linii do użytkowania w zakresie przewozów pasażerskich,
- model świadczenia usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym do 2025 roku jest spójny ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego w zakresie celu operacyjnego 1.5 (Rozwój transportu zbiorowego), a mianowicie obejmuje on:
  - preferencje dla transportu szynowego (wiodąca rola transportu kolejowego,
  - modernizację regionalnej sieci kolejowej,
  - modernizację systemu regionalnych przewozów pasażerskich,
- dworzec Piła Główna wymieniona jako dworzec kolejowy mający pełnić rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego; zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym węzeł taki wyposażony powinien być w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w tym w szczególności:
  - przystanki komunikacyjne,
  - punkty sprzedaży biletów,
  - systemy informacyjne, umożliwiające zapoznanie się między innymi z: rozkładem jazdy, linią komunikacyjną, siecią komunikacyjną,
  - miejsca postojowe dla samochodów osobowych i rowerów,
  - udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych
- w wyniku przeprowadzonej modernizacji planuje się uzyskanie prędkości maksymalnej 120 km/h na liniach kolejowych:
  - Kutno – Piła Główna,
  - Poznań Główny – Piła Główna,
  - Tczew – Kostrzyn (w tym na odcinku Piła Główna – Krzyż),
- przewiduje się ponadto następujące połączenia kolejowe (planowane częstotliwości dobowe – liczba par kursów, w scenariuszu: realistycznym/zmniejszonej mobilności/zwiększonej mobilności):
  - Piła – Bydgoszcz (7/7/7),
  - Piła – Chojnice (5/5/6),
  - Piła – Wałcz – Szczecin (3/2/3),
  - Poznań – Piła – Szczecinek (5/5/5 na odcinku Poznań – Piła, 4/4/5 na odcinku Poznań – Szczecinek),
  - Piła – Krzyż (8/7/8),

- jako dodatkowe względem przewozów kolejowych planuje się następujące linie autobusowe (planowane częstotliwości dobowe – liczba par kursów, w scenariuszu: realistycznym/zmniejszonej mobilności/zwiększonej mobilności):
  - Piła – Czarnków – Wronki (12/11/14),
- plan zakłada integrację transportu w województwie wielkopolskim między innymi poprzez:
  - ujednolicenie systemu płatności i taryfy przewozowej,
  - tworzenie węzłów transportowych pełniących rolę zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz P+R o standardach opisanych w Planie,
  - ujednolicenie systemu informacji wizualnej związanej z infrastrukturą i suprastrukturą wszystkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
  - wprowadzenie bezpłatnego systemu umożliwiającego planowanie podróży (tzw. planer podróży) dostępnego zarówno przez stronę internetową, jak i przez platformy mobilne,
  - zapewnienie możliwości przewozu rowerów w przewozach kolejowych,
- ponadto zaleca się między innymi stworzenie spójnego systemu informacji pasażerskiej, czy też ujednolicenie nazewnictwa przystanków autobusowych w skali całego województwa, jak również w porozumieniu z sąsiednimi województwami, zgodnie z zaleceniami i wymogami określonymi w Rozporządzeniu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

5.2. Układ drogowy

Główny szkielet drogowy powiatu pilskiego tworzą drogi krajowe nr 10 i 11.

- droga krajowa nr 10 relacji: Lubieszyn (granica z Niemcami) – Szczecin (autostrada A6, S3) – Stargard Szczeciński – Suchań – Recz – Kalisz Pomorski – Mirosławiec – Wałcz – Piła – Wyrzysk – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz – Białe Błota – Solec Kujawski – Toruń (autostrada A1, S10) – Lubicz Dolny (autostrada A1, S10) – Lipno – Skępe – Sierpc – Drobin – Płońsk; droga ta w Pile łączy się fragmentem z DK11, tworząc północno-wschodnią obwodnicę miasta,
- droga krajowa nr 11 relacji: Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Okonek – Podgaje – Jastrowie – Piła – Ujście – Chodzież – Rogoźno – Oborniki – Poznań (autostrada A2) – Kórnik – Środa Wielkopolska – Miąskowo – Jarocin – Pleszew – Ostrów Wielkopolski – Antonin – Ostrzeszów – Kępno – Baranów – Byczyna – Kluczbork – Olesno – Lubliniec – Tarnowskie Góry – Bytom; droga, częściowo wraz z DK10, tworzy wschodnią obwodnicę Piły.

Dodatkowo sieć drogową powiatu o zasięgu lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym uzupełniają drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka nr 178 – przebiega przez powiat pilski jedynie ok. 2 km odcinkiem, nie spełniając przy tym raczej funkcji użytkowych,
- droga wojewódzka nr 179 relacji: Piła – Dolaszewo – Szydłowo – Jaraczewo – Gostomia – Dzikowo – Rusinowo,
- droga wojewódzka nr 180 relacji: Piła – Stobno – Wrząca – Trzcianka – Siedlisko – Przyłęki – Kocień Wielki,

- droga wojewódzka nr 190 relacji: Krajenka – Wysoka – Białośliwie – Szamocin – Margonin – Wągrowiec – Mieścisko – Kłecko – Gniezno,
- droga wojewódzka nr 194 relacji: Wyrzysk – Osiek nad Notecią – Lipa – Smogulec – Potulin – Gołańcz – Morakówko – Morakowo,
- droga wojewódzka nr 242 relacji: Więcbork – Runowo Krajeńskie – Borzyszkowo – Dźwierszno Małe – Łobżenica – Szczerbin – Falmierowo – Kosztowo.

Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu pilskiego zamieszczony został wTab. 5.2.1.

Tab. 5.2.1.Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu pilskiego.

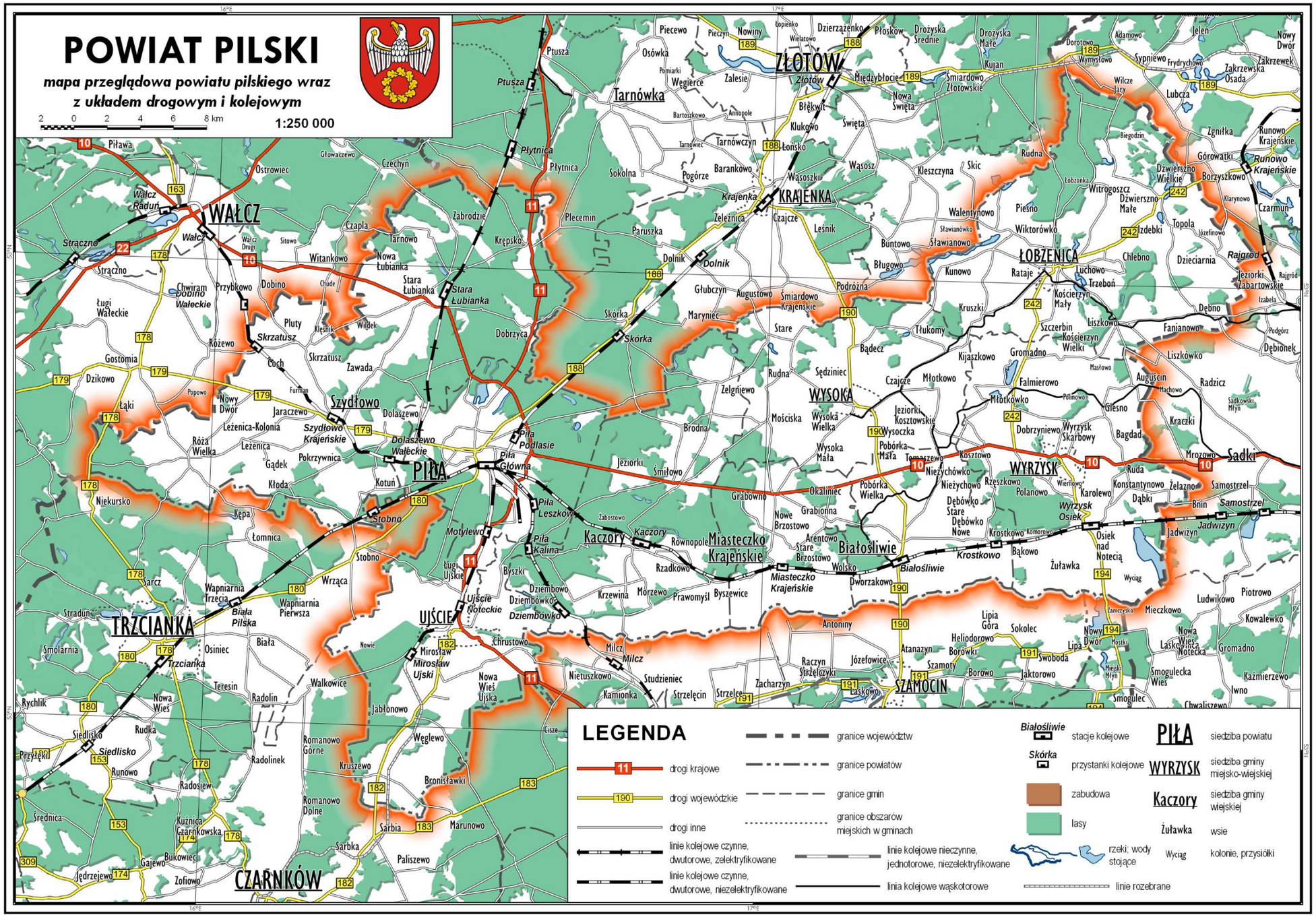
Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi
GMINA BIAŁOŚLIWIE		
1.	1180P	Kaczory -Miasteczko Krajeńskie - Białośliwie - Osiek n. Notecią - Dąbki
2.	1185P	Dębówko Nowe - Dębówko Stare
3.	1186P	Czajcze -Młotkowo - Jeziorki - Kosztowskie - Nieżychowo - Białośliwie
4.	1187P	Dworzakowo - Białośliwie
GMINA KACZORY		
1.	1160P	Ujście - Byszki - Dziembowo - Morzewo - Kaczory
2.	1177P	Piła - Zelgniewo - Śmiłowo - Kaczory - Chodzież
3.	1178P	Brodna - skrzyżowanie z dr. pow. nr 1177P
4.	1179P	Równopole - Rzadkowo
5.	1180P	Kaczory - Miasteczko Krajeńskie - Białośliwie - Osiek n. Notecią - Dąbki
6.	1229P	Piła - Leszków - Kaczory
GMINA ŁOBŻENICA		
1.	1038P	Lipka - Osowo - Rudna - gr. powiatu Łobżenica
2.	1052P	Kleszczyna - Łobżenica
3.	1191P	Liszkowo - Glesno - Ruda - Dąbki - Żelazno
4.	1195P	Szczerbin - Kościerzyn Mały
5.	1197P	Wiktorówko - Wysoka
6.	1198P	Kijaszkowo - Kunowo - Łobżenica
7.	1199P	Walentynowo - Piesno - Wiktorówko
8.	1200P	Luchowo - Witrogoszcz - Dźwierszno
9.	1201P	Gródek Krajeński - Dźwierszno Małe
10.	1202P	Dźwierszno Małe - Dębno gr. województwa
11.	1203P	Topola - gr. województwa
12.	1204P	Liszkowo - gr. województwa
13.	1205P	Łobżenica - Liszkowo - Dębno - Dziunin gr. województwa
14.	1206P	Dziunin - gr. województwa
15.	1207P	Luchowo - Chlebno
16.	1233P	Łobżenica (ul. Sikorskiego)
GMINA MIASTECZKO KRAJEŃSKIE		
1.	1180P	Kaczory - Miasteczka Krajeńskie - Białośliwie - Osiek n. Notecią - Dąbki
2.	1182P	Rudna - Mościska - Grabówno - Miasteczko Krajeńskie
3.	1183P	Miasteczko Krajeńskie - Wolsko
4.	1184P	Wysoka - Grabówno
GMINA SZYDŁOWO		
1.	1159P	Kotuń - Piła
2.	1070P	gr. województwa - Płytnica - Krępsko
3.	1163P	Róża Wielka - Stacja Stobno
4.	1164P	Zawada - Dolaszewo - Kotuń - St. Stobno gr. powiatu
5.	1166P	Róża Wielka - Pokrzywnica - Szydłowo - Stara Łubianka
6.	1167P	gr. województwa - Róża Wielka - Róża Mała - do dr. nr 178
7.	1168P	gr. województwa - Skrztausz - Szydłowo
8.	1169P	gr. województwa - Skrzatusz
9.	1170P	gr. województwa - Skrzatusz
10.	1171P	gr. województwa - Tarnowo - dr. powiatowa nr 1208P
11.	1172P	Stara Łubianka - Dobrzyca
12.	1173P	Zawada - Piła

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi
13.	1174P	dr. wojewódzka 179 - Nowy Dwór - Leżenica
14.	1208P	Stara Łubianka - Krępsko
GMINA UJŚCIE		
1.	1160P	Ujście - Byszki - Dziembowo - Morzewo - Kaczory
2.	1161P	Piła - Kalina - Byszki
3.	1162P	Jabłonowo - Węglewo
4.	1175P	dr. wojewódzka nr 182 - Nowa Wieś Ujska - Nietuszkowo (gr. powiatu w miejscowości Chrustowo)
5.	1176P	Ujście - Nowa Wieś Ujska
6.	1209P	Czarnków - Walkowice - gr. powiatu pilskiego - Mirosław
7.	1329P	Stobno - Ługi Ujskie
8.	1334P	Romanowo Górne - Kruszewo - gr. powiatu - Marunowo (w granicach powiatu)
GMINA WYRZYSK		
1.	1180P	Kaczory - Miasteczko Krajeńskie - Białośliwie - Osiek n. Notecią - Dąbki
2.	1188P	Kosztowo - Rzęszkowo
3.	1189P	Wyrzysk - Polanowo
4.	1190P	Konstantynowo - Osiek n. Notecią
5.	1191P	Liszkowo - Glesno - Ruda - Dąbki - Żelazno
6.	1192P	Glesno - Wyrzysk
7.	1193P	Od drogi 242 - Kościerzyn Wielki - Wyrzysk
8.	1194P	Gromadno - Falmierowo
9.	1196P	Droga nr 1191P - Auguścin
GMINA WYSOKA		
1.	1060P	Głubczyn - Wysoka
2.	1181P	Gmurowo - Stare
3.	1182P	Rudna - Mościska - Grabówno - Miasteczko Krajeńskie
4.	1184P	Wysoka - Grabówno
5.	1186P	Czajcze - Młotkowo - Jeziorki Kosztowskie - Nieżychowo - Białośliwie
6.	1197P	Wiktorówko - Wysoka
7.	1198P	Kijaszkowo - Kunowo - Łobżenica
GMINA PIŁA		
1.	1159P	ul. Wyspiańskiego (Kotuń - Piła)
2.	1161P	ul. Browarna, ul. Walki Młodych (Piła - Kalina - Byszki)
3.	1165P	ul. Wiosny Ludów
4.	1171P	ul. Kamienna (Zawada - Piła)
5.	1177P	ul. Kossaka, droga na Zelgniewo (Piła - Zelgniewo - Śmiłowo - Kaczory - Chodzież)
6.	1210P	ul. Kwiatowa
7.	1211P	ul. Zygmunta Starego
8.	1213P	ul. 11 Listopada
9.	1214P	ul. Wałecka
10.	1215P	ul. Ludowa
11.	1216P	ul. Roosevelta
12.	1217P	ul. Buczka
13.	1218P	ul. Okrzei
14.	1219P	ul. Ceglana
15.	1220P	ul. 1-go Maja
16.	1221P	ul. Mickiewicza

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi
17.	1222P	ul. Towarowa
18.	1223P	ul. Lotnicza
19.	1224P	ul. Matwiejewa
20.	1225P	ul. Łączna
21.	1226P	ul. Śniadeckich
22.	1227P	ul. Tucholska
23.	1228P	ul. Okólna
24.	1229P	ul. Wawelska (Piła - Leszków - Kaczory)
25.	1230P	ul. Lelewela
26.	1231P	ul. Podchorążych
27.	1232P	ul. Rydygiera

Źródło: http://www.powiat.pila.pl

Łączna długość dróg powiatowych na terenie Powiatu Pilskiego: 428,80 km.



Rys. 5.2.1.Mapa przeglądowa powiatu pilskiego wraz z układem drogowym i kolejowym.
Źródło: opracowanie własne.

5.3. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie pilskim przez ostatnie lata widocznie wzrosła – w latach 2011 - 2013 o 24,1 auta/1000 os. Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym środkiem przemieszczania się. Liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie pilskim w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców zwiększyła się w 2013 roku w porównaniu z rokiem 2011 z 64 933 do 68 101, co oznacza wzrost o ok. 5%.

Tab. 5.3.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie pilskim w latach 2011-2013.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2011	468,6
2012	480,1
2013	492,7

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów), co pozornie ułatwia poruszanie się samochodem po drogach, natomiast wywołuje zwiększony popyt na indywidualny transport samochodowy, który wpływa na zwiększenie zagęszczenia ruchu na drogach.

5.4. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu pilskiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie co 5 lat przeprowadzany jest przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Generalny Pomiar Ruchu (GPR). Badanie ma na celu zobrazowanie aktualnego poziomu natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej wraz ze wskazaniem prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie wciąż obowiązuje badanie przeprowadzone w roku 2010 (wyniki tegorocznego pomiaru – 2015 r. – opublikowane zostaną w roku 2016).

Średniodobowy ruch pojazdów silnikowych oraz rowerów w Polsce w 2010 roku[20] wyniósł dla dróg krajowych 9 888 pojazdów/dobę, przy czym na drogach międzynarodowych wskaźnik ten wyniósł 16 667 poj./dobę, z kolei na innych krajowych 7 097 poj./dobę. Na drogach wojewódzkich SDR osiągnął zdecydowanie mniejszą wartość – 3 398 poj./dobę. Dla województwa wielkopolskiego średniodobowy ruch pojazdów wyniósł dla dróg krajowych i wojewódzkich odpowiednio 10 918 poj./dobę i 4 007 poj./dobę, z czego na drogach rangi międzynarodowej na terenie Wielkopolski zaobserwowano średni dobowy ruch rzędu 16 835 poj./dobę, zaś na innych drogach krajowych – 9 013 poj./dobę.

Zestawiając pomiar z roku 2005 oraz 2010, zauważyć można, że ruch na drogach krajowych i wojewódzkich ma tendencję wzrostową. Na drogach krajowych w Polsce zaobserwowano zwiększenie liczby pojazdów o 22% (w województwie wielkopolskim wzrost o 18%), na drogach

[20] Dane z GPR2010

wojewódzkich nastąpił z kolei jeszcze większy wzrost zaobserwowanych pojazdów, dla kraju ogółem i dla województwa wielkopolskiego odpowiednio o 23% i 26%.

Największe natężenie ruchu w rejonie powiatu pilskiego występuje w ciągu drogi krajowej nr 11, przy czym najwyższą wartość natężenia ruchu zaobserwowano w mieście Piła, w ciągu Al. Piastów – 16 598 poj./dobę. Powyżej 10 000 poj./dobę zaobserwowano głównie na obszarze Piły, a także na odcinkach Pila – Ujście (12 911 poj./dobę) oraz na obwodnicy Piły (10 412 poj./ dobę). Najwyższą wartość wskaźnika SDR na drogach wojewódzkich powiatu (poza odcinkami w granicach miasta Piła) zaobserwowano na DW nr 179 od granicy województwa do Piły – 6 396 poj./dobę. Najmniejsze z kolei natężenie ruchu wystąpiło na odcinku od granicy miasta do Łobżenicy w ciągu DW nr 242 – 741 poj./dobę.

Tab. 5.4.1. przedstawia zestawienie poszczególnych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających przez obszar powiatu pilskiego z przyporządkowaną wartością średniodobowego ruchu

Tab. 5.4.1. Wartości SDR dla dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze powiatu pilskiego na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.

Nr drogi	Odcinek	GPR 2010
DK10	Wałcz – Piła	7 293
DK10	Piła (obwodnica)	9 581
DK10	Piła – Śmiłowo	9 268
DK10	Śmiłowo –Pobórka Wielka	7 475
DK10	Pobórka Wielka – Wyrzysk	7 804
DK10	Wyrzysk (obwodnica)	5 361
DK10	Wyrzysk – Nakło skrz. z drogą nr 241	8 901
DK11	droga nr 22 – Piła	6 054
DK11	Piła (obwodnica)	10 412
DK11	Piła ul. Niepodległości	9 623
DK11	Piła Al. Piastów	16 598
DK11	Piła (Al. Poznańska)	8 453
DK11	Piła – Ujście	12 911
DK11	Ujście – Chodzież	9 857
DW179	granica województwa - Piła	6 396
DW 179	miasto Piła	16 051
DW180	Wrząca – Piła granica (RDW)	3 875
DW180	miasto Piła	6 590
DW188	Złotów – Piła	5 198
DW188	miasto Piła	14 166
DW190	Krajenka – Pobórka	1 483
DW190	Pobórka – Szamocin	2 613
DW194	Mieczkowo – Wyrzysk	2 711
DW242	granica województwa –Łobżenica	741
DW242	Łobżenica - Wyrzysk	2 229

Źródło:http://www.gddkia.gov.pl

Wartości zarejestrowane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku mogą obecnie nie odzwierciedlać rzeczywistego natężenia ruchu na drogach powiatu pilskiego. Biorąc pod uwagę zaobserwowany pomiędzy rokiem 2010 a 2005 wzrost natężenia ruchu można spodziewać się, że również pomiar wykonany w roku 2015 wykaże tendencję wzrostową. Jego wyniki będą znane w 2016 roku.

5.5. Wpływ transportu na środowisko

5.5.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. Udział transportu jest drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównym generatorem pozostają gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny za emisję większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

5.5.2. Emisja spalin

W granicach powiatu pilskiego przebiega wiele dróg o znaczeniu lokalnym ale także państwowym. Skutkuje to zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć m.in.: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Ważnym zadaniem, w celu zminimalizowania ilości szkodliwych substancji w powietrzu, jest ciągła kontrola jego jakości (poprzez badania) oraz nakreślanie celów na przyszłość i narzędzi jakimi cele te będą osiągane. W kwietniu 2015 roku została przedstawiona „Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim). Dokument ten wykonany przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu ukazuje analizę przeprowadzonych badań na całym obszarze województwa, w tym także w powiecie pilskim. Na terenie powiatu pilskiego stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych stężeń następujących substancji:
Dwutlenek azotu–w powiecie pilskim oraz w całym województwie nie stwierdzono przekroczeń limitów średnich wartości rocznych. Stężenie godzinowe w niektórych punktach pomiarowych

przekraczały dopuszczalną wartość 200 $\mu g/m^3$ale nie częściej niż dopuszczane 18 razy w roku. Na uwagę zasługuje fakt, że największe zanotowane stężenie godzinowe było w Pile przy ulicy Kusocińskiego (286 $\mu g/m^3$) a norma była przekraczana w tym miejscu aż 8-krotnie.

- **pył PM10 –** w powiecie pilskim średnia wartość stężenia rocznego mieściła się w normie, ale była stosunkowo wysoka (w Pile przy ulicy Kusocińskiego wartość ta wyniosła 34 $\mu g/m^3$ i była niewiele mniejsza niż dopuszczalne 40 $\mu g/m^3$). Odnotowano za to wiele przypadków przekroczonej liczby dopuszczalnego poziomu przekroczeń stężeń 24-godzinnych. Maksymalne dopuszczalne stężenie wynosi 50 $\mu g/m^3$ i może być przekroczone do 35 razy. W Pile przy ulicy Kusocińskiego wartość ta w 2014 roku została przekroczona 60 razy, co oznacza wzrost w porównaniu do poprzednich lat (2012 – 56 razy, 2013 – 34 razy).
- **benzo(a)piren –**przekroczona została wartość dopuszczalna wynosząca 1 ng/m^3 – w Pile przy ulicy Kusocińskiego wartość ta wyniosła3 ng/m^3.

5.5.3. Emisja hałasu

Ciągle postępujące procesy urbanizacji przyczyniają się do wzrostu zagrożenia hałasem, szczególnie hałasem komunikacyjnym oraz przemysłowym. W powiecie pilskim największą niedogodnością dla mieszkańców, ze względu na obszar działania i liczbę narażonych osób, jest hałas powstający w skutek wzrostu ruchu drogowego. Przez powiat pilski przechodzą dwa główne szlaki transportu drogowego o znaczeniu krajowym: droga krajowa – DK10 i DK11. W planach rządowych jest zapis o chęci wybudowania dróg ekspresowych S10 i S11, które w większości prowadzić będą szklakiem obecnych dróg krajowych. Drogi te będą łączyć Górnośląski Okręg Przemysłowy z kurortami nadmorskimi w środkowej części wybrzeża (S11) oraz zespół portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu z aglomeracją warszawską (S10). W powiecie pilskim hałas emitowany jest także przez transport kolejowy. Przez teren powiatu przebiegają linie kolejowe: Krzyż Wielkopolski – Piła – Bydgoszcz, Poznań – Piła – Szczecinek, Piła – Chojnice, Piła – Wałcz. Hałas emitowany przez transport kolejowy jest jednak na mniejszą skalę. Zagrożenie ze strony hałasu przemysłowego jest zdecydowanie mniejsze. Jego oddziaływanie jest lokalne, na małą grupę osób oraz istnieją duże możliwości techniczne łatwego jego zminimalizowania. Na terenie powiatu pilskiego istnieje jedno lotnisko. Jego znaczenie jest jednak lokalne, nie prowadzony jest żaden ruch pasażerski. Wykorzystywane jest jedynie przez Aeroklub Zieli Pilskiej i nie stanowi zbyt dużego zagrożenia hałasem dla lokalnej ludności.

W roku 2007 wprowadzono wskaźniki oceny hałasu. Zawarto je w przepisach wykonawczych określających kryteria poprawności klimatu akustycznego w środowisku – Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826). W roku 2012 wartości wskaźników oceny hałasu zostały zaktualizowane. W poniższej tabeli przedstawiono obecnie obowiązujące, maksymalne, dopuszczalne poziomy hałasu z podziałem na strefy.

Tab. 5.5.1. Dopuszczalny poziom hałasu.

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		Dzień 6:00 – 22:00	Noc 22:00 – 6:00	Dzień 8 kolejnych, najmniej korzystnych godzin	Noc 1 najmniej korzystna godzina
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	55	45
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	55	45

* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy. ** – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie aktu jednolitego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r., poz. 112).

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie pilskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanym ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Najbardziej narażone na duży hałas są ośrodki miejskie takie jak Piła ale także miejscowości leżące wzdłuż największych szlaków komunikacyjnych, takie jak np. Śmiłowo, Ujście ,Ruda, Wyrzysk.

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury Unii Europejskiej, zobowiązała się ona do respektowania i przestrzegania jej norm i wymogów prawnych, w tym również tych związanych z ochroną środowiska. Mówi o tym m.in. art. 5 Konstytucji Rzeczpospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (…) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój, którego założeniem jest zaspokajanie potrzeb jednego pokolenia, bez umniejszania szans na zaspokajanie potrzeb kolejnych pokoleń, stanowi fundament, na którym opierać się powinny

krajowe oraz lokalne dokumenty strategiczne w kontekście wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju, jak i poszczególnych jego regionów. W szczególności realizacja zasady zrównoważonego rozwoju istotna jest dla obszarów, na których poprawa stanu środowiska naturalnego znacząco wpłynie na polepszenie warunków życia, co pozwoli w dłuższej perspektywie na zatrzymanie odpływu ludności, trwały rozwój i postęp społeczny.

Kierunki działań, dążących do zminimalizowania szkodliwości hałasu na środowisko, powinny opierać się na:

- modernizacji infrastruktury drogowej i kolejowej z uwzględnieniem obwodnic dla ośrodków miejskich;
- stosowaniu rozwiązań technicznych i organizacyjnych zapobiegających powstawaniu i przenikaniu hałasu do środowiska;
- regularnych kontrolach w zakładach produkcyjnych, mających na celu sprawdzenie przestrzegania dopuszczalnej emisji hałasu, wprowadzanie w nich urządzeń ograniczających emisję hałasu;
- dobrym opracowaniu planów zagospodarowania przestrzennego, na podstawie których monitorowane będą lokalizacje powstających obiektów (preferowane będą mało konfliktowedla środowiska lokalizacje obiektów).

5.5.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,2 osoby można założyć, że na jeden autobus przypadają 42 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

Zatem najważniejszym działaniem powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z transportu publicznego.

Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Zalecane w planie kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego;
- tworzenie przyjaznych dla pasażerów zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych;

– prowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia mieszkańców.

5.5.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego

Jednym z aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska w transporcie jest dążenie do utrzymania możliwie wysokiego udziału taboru komunikacji zbiorowej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualnie normy ekologiczne. Cechą charakterystyczną nowoczesnych silników spalinowych, spełniających co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, jest emisja zanieczyszczeń spalin na poziomie porównywalnym do emisji silników zasilanych gazem.

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu(NO_x), węglowodorów(HC), tlenków węgla(CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych,autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 5.5.2.Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO_x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO_x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: http://www.ngk.de/pl/.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska[21] wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

[21] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG) wiążą się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę przewoźnika (bardzo kosztowne stacje paliw, specjalne hale, warsztaty a nawet kanały przeglądowe i wysokospecjalizowane narzędzia). Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów a oszczędności wynikające z eksploatacji i zmniejszonych opłat za korzystanie ze środowiska są wyłącznie teoretyczne, z uwagi na wysokie ceny paliw alternatywnych, wynikające m.in. z podatku akcyzowego.

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu pilskiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin powiatu pilskiego. Poniżej (Tab. 6.1.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu pilskiego. Wielkości potoków pasażerskich przedstawiono procentowo, a nie liczbowo z racji szacowania prezentowanych danych, które należałoby w przyszłości ocenić, przeprowadzając kompleksowe badania potoków pasażerskich w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu pilskiego.

Gmina Wyrzysk*	3,82%	1,70%									
Miasto Wyrzysk*	1,83%	0,86%									
Gmina Wysoka*	1,14%	0,57%	2,14%	1,10%							
Miasto Wysoka*	0,60%	0,31%	1,14%	0,65%							
Gmina Białośliwie	0,69%	0,35%	3,59%	2,01%	2,12%	1,61%					
Gmina Miasteczko Krajeńskie	0,31%	0,16%	0,77%	0,46%	1,30%	0,96%	2,49%				
Gmina Kaczory	0,42%	0,22%	0,76%	0,45%	1,22%	0,78%	1,06%	3,06%			
Gmina Szydłowo	0,20%	0,10%	0,26%	0,16%	0,26%	0,18%	0,22%	0,27%	1,10%		
Gmina Miasto Piła	2,58%	1,31%	3,75%	2,25%	4,11%	2,83%	3,67%	5,39%	6,29%	10,30%	
Gmina Ujście*	0,10%	0,05%	0,17%	0,10%	0,14%	0,10%	0,17%	0,24%	1,70%	0,74%	3,00%
Miasto Ujście*	0,10%	0,05%	0,18%	0,10%	0,15%	0,11%	0,18%	0,26%	2,02%	0,85%	3,61%
Suma = 100,0%	Gmina Łobżenica*	Miasto Łobżenica*	Gmina Wyrzysk*	Miasto Wyrzysk*	Gmina Wysoka*	Miasto Wysoka*	Gmina Białośliwie	Gmina Miasteczko Krajeńskie	Gmina Kaczory	Gmina Szydłowo	Gmina Miasto Piła

* - obszary miast: Wyrzysk, Wysoka, Ujście i Łobżenica zostały wyodrębnione z odpowiednich gmin miejsko-wiejskich

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższą macierz należy zwrócić uwagę, że największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych pomiędzy gminami:

- Piła – Szydłowo, w szczególności na trasie: Piła – Szydłowo – Skrzatusz – Wałcz i Piła – Stara Łubianka,
- Piła – Ujście, w szczególności na trasie Piła – Ujście – Chodzież,
- Piła – Wysoka, w szczególności na trasie: Piła – Wysoka – Łobżenica i Piła – Wysoka – Wyrzysk,
- Piła – Kaczory,
- Piła – Wyrzysk, w szczególności na trasie: Piła – Wyrzysk – Łobżenica,
- Piła – Miasteczko Krajeńskie.

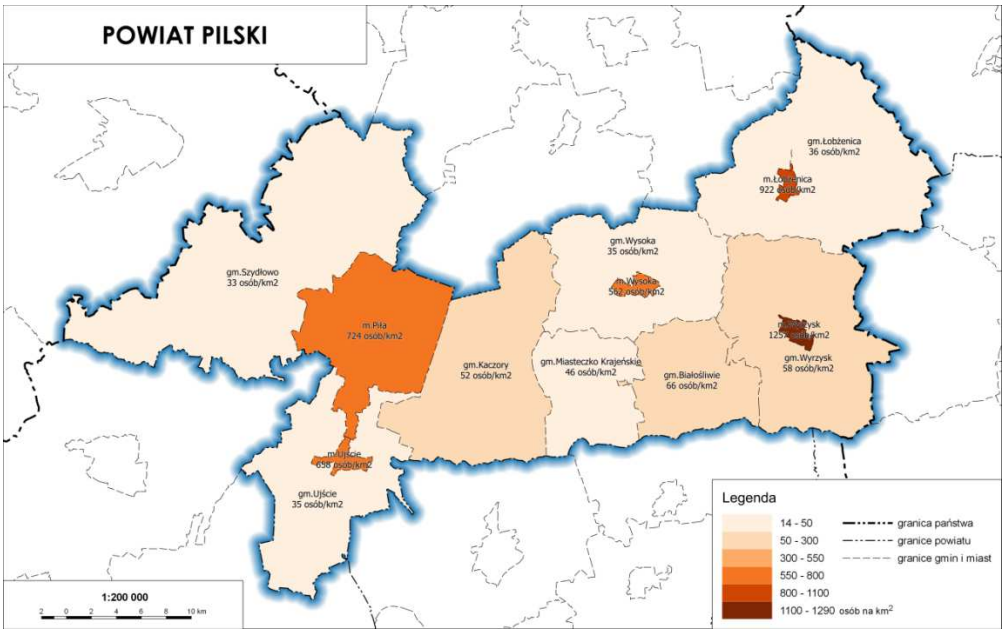
Pewne znacznie również mają potoki pasażerskie pomiędzy gminami:

- Wyrzysk – Łobżenica,
- Wyrzysk – Białośliwie,
- Wyrzysk – Wysoka,
- Ujście – Kaczory,
- Kaczory – Miasteczko Krajeńskie,
- Wysoka – Białośliwie,
- Wysoka – Łobżenica.

Zapotrzebowanie na przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie pilskim wynika m.in. z:

- liczby mieszkańców (najwyższa w gminie miejskiej Piła i obszarach miast: Wyrzysk, Łobżenica, Ujście iWysoka) – szczegółowe dane zestawiono w tabeli Tab. 3.2.1.,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w gminach: Piła, Wyrzysk, Białośliwie, Ujście) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na rysunkuRys. 6.1.1.,
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie pilskim zostały wskazane na mapie w punkcie 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu pilskiego są funkcje pełnione przez największy ośrodek miejski w regionie, czyli miasto Piła. W mieście tym zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy, determinujących codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych ma swój początek lub koniec w granicach miasta Piła.



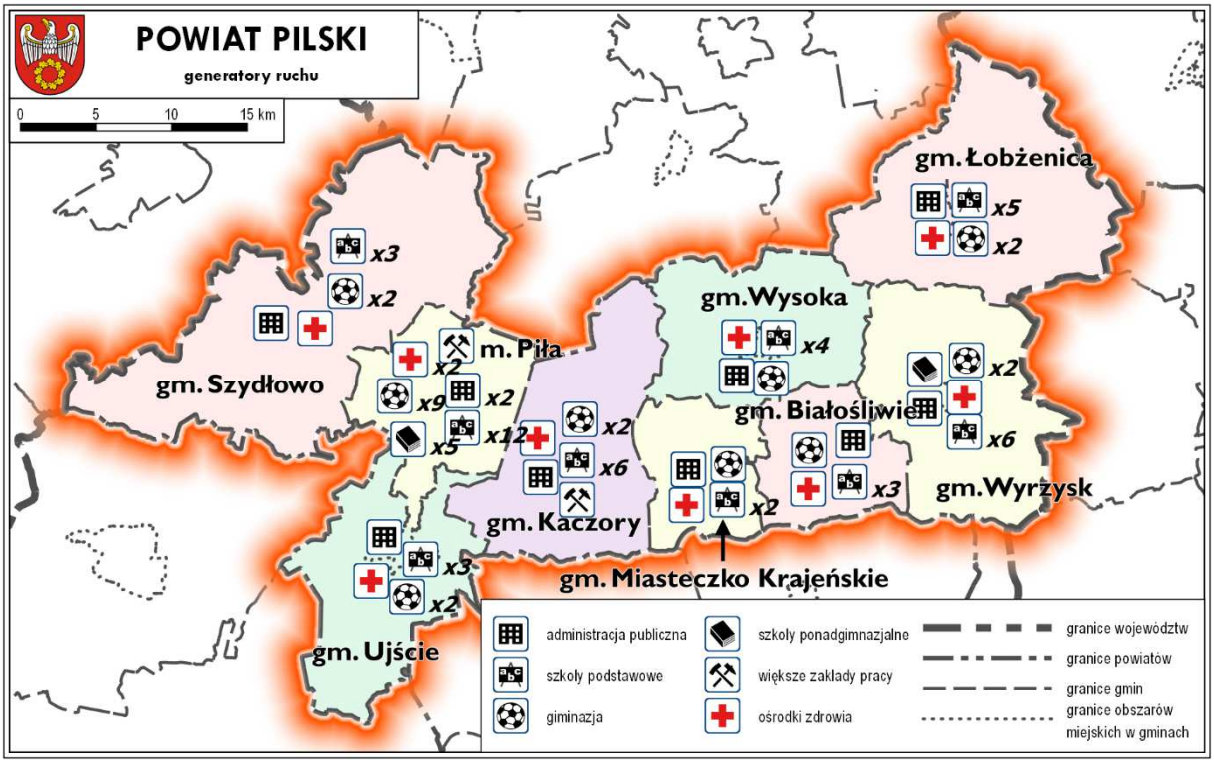
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu pilskiego.
Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu pilskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny utrzymanie podobnego poziomu liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.2). Należy również zaznaczyć,

że prognozowana dynamika spadku liczby ludności w ostatnich latach jest niższa niż zakładała powyższa prognoza długoletnia.

6.2. Najważniejsze generatory ruchu wpowiecie pilskim

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji zbiorowej na terenie powiatu pilskiego.



Rys. 6.2.1.Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu pilskiego. Źródło: opracowanie własne.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych.

Planując podróż każdy pasażer dokonuje wyboru środka transportu w oparciu o indywidualną ocenę dostępnych środków transportowych. Zdarzają się sytuacje, w których niektóre rodzaje środków transportu zbiorowego mogą być niedostępne na pewnych obszarach lub nawet w skrajnych przypadkach mieszkańcy mogą być zmuszeni do podróżowania wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower itp.). Brak dostępności transportu zbiorowego sprzyja prowadzeniu polityki transportowej pro-motoryzacyjnej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, co może skutkować zredukowaniem oferty przewozowej lub jej całkowitą likwidacją na danych obszarach. Powstrzymanie tego typu tendencji leży w interesie publicznym i może być osiągnięte poprzez wprowadzenie odmiennej polityki transportowej bazującej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, mająca na celu zastosowanie rozwiązań i narzędzi, które ograniczą natężenie ruchu w komunikacji indywidualnej, oraz podniosą atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

Podróżny wybierając rodzaj środka transportu realizuje go na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z postulatami przewozowymi danego podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

Poniżej zostały przedstawione czynności, które wchodzą w skład strategii zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego. Celem realizacji tego typu działań jest lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszanie jego jakości i potencjału oraz umożliwienie wzrostu liczby podróży dokonywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (zwiększenie liczby kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,

- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia,
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepełnień pojazdów,
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków – jak najbliżej celów i źródeł podróży (może się to łączyć ze zmianą lokalizacji bądź stworzeniem nowego przystanku),
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach,
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, co najmniej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- łatwość zakupu każdej pozycji taryfy biletowej – możliwość zakupu biletu u osoby prowadzącej pojazd, szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów, uzupełniony o możliwość zakupu przez telefon komórkowy,
- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (wspólny bilet, zintegrowane węzły przesiadkowe).

Brak realizacji wymienionych powyżej działań może skutkować niekontrolowanym wzrostem samochodów użytkujących układ drogowy, który może doprowadzić do degradacji systemu transportowego, a co za tym idzie transport indywidualny stanie się dla mieszkańców jeszcze atrakcyjniejszy niż obecnie. W konsekwencji wzrośnie kongestia, a warunki ruchu na drogach pogorszą się. Wprowadzenie kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego przedstawione w niniejszym dokumencie, mogą przynieść korzyści poprzez zrównoważenie układu transportowego, zwiększając role i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. W rezultacie zredukuje to natężenie ruchu samochodów indywidualnych i podniesie płynność ruchu.

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową.

Biorąc pod uwagę obecną infrastrukturę transportową w powiecie pilskim i dostępność do niej, określono następujące preferencje wyboru rodzaju środka transportu w planowanych powiatowych przewozach pasażerskich:

- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Wielkopolskie lub inne województwo w przypadku podpisana stosownego porozumienia, jest preferowany na trasach:
  - Piła – Dziembówko,
  - Piła – Kaczory – Miasteczko Krajeńskie – Białośliwie – Krostkowo – Wyrzysk Osiek,
  - Piła – Stara Łubianka - Płytnica,

  - Piła – Szydłowo Krajeńskie;
- autobus regionalny:
  - wszystkie wyżej nie wymienione a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat pilski, a których poprowadzenie umożliwia istniejąca infrastruktura drogowa.

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

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, konsekwencją tego jest zwiększanie się liczebności pasażerów posiadających problem ze sprawnym poruszaniem się. W następstwie tego przybierają na znaczeniu działania zmierzające w kierunku ułatwienia niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym.

Na terenie powiatu pilskiego 12,7% (tj. 17 544 osób) ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności[22].

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu pilskiego na tle województwa wielkopolskiego.

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo wielkopolskie	21360	221566	185845
powiat pilski	767	9267	7510

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, ma umożliwić aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiając przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe.

Władze samorządowe powinny zapobiegać wyżej wymienionym problemom, aby nie dopuścić do wykluczenia społecznego osób niepełnosprawnych. Następujące czynności powinny zostać zrealizowane celem zlikwidowanie wyżej wymienionych barier:

- zwiększenie udziału autobusów z niską podłogą,
- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,

[22] Źródło: http://www.stat.gov.pl/Bank Danych Lokalnych.

- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, potrzeba także zapewnić mobilność osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. W przypadku tych grup społecznych też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery, utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze powiatu pilskiego.

W standardowym wyposażeniu taboru autobusowego powinna znaleźć się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Oprócz tego pojazdy komunikacji zbiorowej powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niewidzących i ociemniałych). Im będzie więcej tego typu autobusów, tym będzie większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

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

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

Powiat Pilski planuje zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 14 linii komunikacyjnych, docierających do wszystkich gmin w powiecie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Pilski będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Dodatkowo, Powiat Pilski przewiduje możliwość zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania dodatkowych 26 linii komunikacyjnych w przewozach międzypowiatowych, gdyż Województwo Wielkopolskie zgodnie z zapisami dostępnego projektu wojewódzkiego planu transportowego planuje zorganizować tylko nieliczne połączenia spośród istniejących o charakterze wojewódzkim (przekraczające granice dwóch powiatów). Organizacja linii międzypowiatowych będzie możliwa jedynie pod warunkiem zawarcia porozumień powiatowych z odpowiednimi, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych, sąsiednimi powiatami na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich lub wspólną organizację wybranych linii komunikacyjnych (liderem porozumień może być Powiat Pilski lub inny powiat).

Numerację linii komunikacyjnych oparto na powiązaniu linii komunikacyjnych kursujących w tym samym kierunku w wiązki, w których cechą wspólną numerów linii jest ta sama ostatnia cyfra (cyfra kierunku relacji linii). Dzięki temu zapewniona zostanie czytelność numeracji linii komunikacji powiatowej – pasażerowie będą lepiej orientować się na podstawie numeru linii, w którym kierunku ona podąża.

W kolejnej tabeli zestawiono listę linii komunikacyjnych w planowanej sieci komunikacyjnej Powiatu Pilskiego. Dopuszcza się możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy oraz kursów wariantowych.

Zaplanowana sieć komunikacyjna będzie mogła być realizowana w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich, jeśli zostanie utworzony związek powiatowo-gminny.

Powyższa sieć komunikacyjna, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych została zaprezentowana w części graficznej niniejszego Planu (Rys. 8.1.1).

Tab. 8.1.1.Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

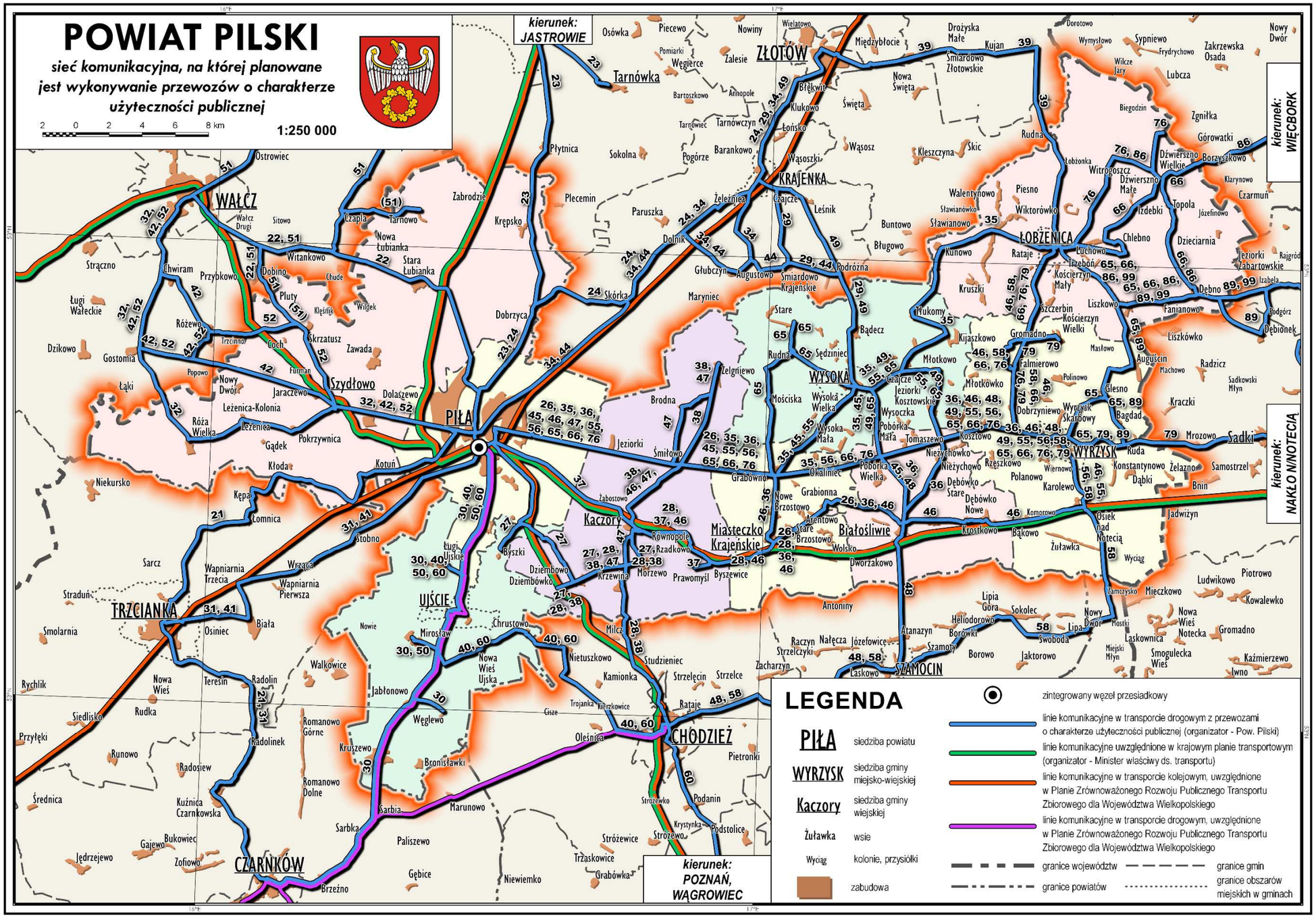
Nr linii komuni-kacyjnej	Relacja (***kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu pilskiego***)	Uwagi
30	Piła – Ługi Ujskie – Ujście – Mirosław – Jabłonowo – Węglewo – Kruszewo – *Sarbia – Sarbka – Brzeźno – Czarnków*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Czarnkowsko-Trzcianeckim
40	Piła – Ługi Ujskie – Ujście – Nowa Wieś Ujska – Chrustowo – *Nietuszkowo – Kierzkowice – Oleśnica – Chodzież*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Chodzieskim
50	Piła – Ługi Ujskie – Ujście – Mirosław	
60	Piła – Ługi Ujskie – Ujście – Nowa Wieś Ujska – Chrustowo – *Nietuszkowo – Kierzkowice – Oleśnica – Chodzież – Podanin – Podstolice – Kąkolewice –Budzyń – Brzekiniec – Nowe Brzeźno – Żelice – Rudnicze – Bobrowniki – Wągrowiec*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Chodzieskim i Powiatem Wągrowieckim
21	*Czarnków – Zofiowo – Kuźnica Czarnkowska – Radolinek – Radolin – Teresin – Trzcianka – Sarcz – Kadłubek – Dłużewo – Łomnica – Pokrzywno* – Kłoda – Stobno (PKP) – Kotuń – Piła	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Czarnkowsko-Trzcianeckim
31	*Czarnków – Zofiowo – Kuźnica Czarnkowska – Radolinek – Radolin – Teresin – Trzcianka – Kadłubek – Biała – Wapniarnia – Wrząca – Stobno* – Piła	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Czarnkowsko-Trzcianeckim
41	Piła – *Stobno – Wrząca – Wapniarnia – Biała – Kadłubek – Trzcianka*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Czarnkowsko-Trzcianeckim
51	*Wałcz – Ostrowiec – Nowa Szwecja – Głowaczewo – Czechyń – Dobrzyca Leśna – Czapla – Dobrzyca*– (Tarnowo) –*Dobrzyca – Czapla – Witankowo– Dobino*– Pluty – (Skrzatusz) – Pluty –*Dobino – Wałcz Drugi – Wałcz*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałeckim
22	Piła – Stara Łubianka – Nowa Łubianka – *Chude – Witankowo – Dobino – Wałcz Drugi – Wałcz*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałeckim

Nr linii komuni-kacyjnej	Relacja (***kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu pilskiego***)	Uwagi
32	*Wałcz – Chwiram – Gostomia* – Róża Wielka – Leżenica – Gądek – Pokrzywnica – Szydłowo – Piła	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałeckim
42	*Wałcz – Chwiram – Gostomia – (Różewo)* – Nowy Dwór – Jaraczewo – Szydłowo – Piła	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałeckim
52	*Wałcz – Chwiram – Różewo* – Skrzatusz – Szydłowo – Piła	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałeckim
23	Piła – Dobrzyca – Krępsko – *Płytnica –Tarnówka – Ptusza – Jastrowie*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Złotowskim
24	Piła – Dobrzyca – *Skórka – Dolnik – Żeleźnica – Krajenka – Barankowo – Klukowo – Błękwit – Złotów*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Złotowskim
34	Piła – *Skórka – Dolnik – Augustowo – (Głubczyn) – Żeleźnica – Krajenka – Barankowo – Klukowo – Błękwit –Złotów*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Złotowskim
44	Piła – *Skórka – Dolnik – Głubczyn – Augustowo – Śmiardowo – Podróżna*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Złotowskim
35	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Wysoka Mała – Wysoka Wielka (kursy przez Okaliniec – Pobórkę Wielką, Wysoczkę) – Wysoka – Czajcze – Kijaszkowo – Tłukomy – Kunowo – Wiktorówko – Rataje – Łobżenica	
45	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Wysoka Mała – Wysoka Wielka – Wysoka – (Sędziniec – Bądecz – Sędziniec) – Wysoczka – Pobórka Wielka – Białośliwie	
55	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Wysoka Mała – Wysoka Wielka – Wysoka – Czajcze – Młotkowo – Jeziorki Kosztowskie – (Nieżychowo) – Kosztowo – Krzyżówka – Wyrzysk – Wiernowo – Osiek nad Notecią	
65	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Mościska – Kostrzynek – Rudna – Stare – Rudna – Nowa Rudna – Wysoka – Czajcze	

Nr linii komuni-kacyjnej	Relacja (*kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu pilskiego*)	Uwagi
	– Młotkowo – Jeziorki Kosztowskie – (wybrane kursy przez Wysoczkę, Pobórkę Wielką, Tomaszewo) Nieżychowo – Kosztowo – Krzyżówka – Wyrzysk – (Gleszczonek) – Ruda – Bagdad – Glesno – Marynka – Auguścin – Marynka – Dąbrówka – Liszkowo – Fanianowo – Dębno – Fanianowo – Liszkowo – Trzeboń – Łobżenica	
26	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Nowe Brzostowo – Miasteczko Krajeńskie – Stare Brzostowo – Arentowo – Grabionna – Białośliwie	
36	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Nowe Brzostowo – Miasteczko Krajeńskie – Stare Brzostowo – Arentowo – Grabionna – Białośliwie – Wymysłowo – Nieżychowo – Kosztowo – Krzyżówka – Wyrzysk (wybrane kursy przez Pobórkę Wielką, Tomaszewo)	
46	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Kaczory – Równopole – Rzadkowo – Prawomyśl – Byszewice – Miasteczko Huby – Miasteczko Krajeńskie – Stare Brzostowo – Arentowo – Grabionna – Białośliwie – Otylin – Dębówko Nowe – Krostkowo – Komorowo – Bąkowo – Osiek nad Notecią – Wiernowo – Wyrzysk – Krzyżówka – Dobrzyniewo – Klawek – Falmierowo -Gromadno – Szczerbin – Rataje – Łobżenica	
56	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Okaliniec – Pobórka Wielka – Tomaszewo – Nieżychowo – Kosztowo – Wyrzysk – Wiernowo – Osiek nad Notecią	
66	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Okaliniec – Pobórka Wielka – Tomaszewo – Nieżychowo – Kosztowo – Wyrzysk – Krzyżówka – Dobrzyniewo – Klawek – Falmierowo – Gromadno – Szczerbin – Rataje – Łobżenica – Luchowo – Chlebno – Izdebki – Dźwierszno Małe – Dźwierszno Wielkie – Dźwierszno Małe – Topola – Ferdynandowo – Dębno – Fanianowo – Liszkowo – Trzeboń – Łobżenica	
76	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Solnówek – Grabówno – Okaliniec – Pobórka Wielka – Tomaszewo – Nieżychowo – Kosztowo – Wyrzysk – Krzyżówka – Dobrzyniewo – Klawek – Falmierowo – Gromadno – Szczerbin – Rataje – Łobżenica – Luchowo – Witrogoszcz – Dźwierszno Małe – Gródek Krajeński	
86	Łobżenica – Trzeboń – Liszkowo– Fanianowo– Dębno – (Dziunin) – Ferdynandowo– Topola– Dźwierszno Małe– (Witrogoszcz) – Dźwierszno Wielkie – *Borzyszkowo – Runowo Krajeńskie – Więcbork – Zboże – Świdwie – Grochowiec – Sępólno Krajeńskie*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Sępoleńskim
27	Piła – Byszki – Dziembówko – Dziembowo – Krzewina – Morzewo – Kaczory	
37	Piła – Żabostowo – Kaczory – Równopole – Rzadkowo – Prawomyśl	
47	Piła – Jeziorki – Śmiłowo – Brodna – Zelgniewo – Brodna – Śmiłowo – Kaczory – Krzewina	

Nr linii komuni-kacyjnej	Relacja (*kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu pilskiego*)	Uwagi
28	*Chodzież – Studzieniec – Milcz* – Krzewina – Dziembowo – Krzewina – Morzewo – Kaczory – Równopole – Rzadkowo – Prawomyśl – Byszewice – Miasteczko-Huby – Miasteczko Krajeńskie – Stare Brzostowo	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Chodzieskim
38	*Chodzież – Studzieniec – Milcz* – Krzewina – Dziembowo – Dziembówko – Dziembowo – Krzewina – Morzewo – Kaczory – Śmiłowo – Brodna – Zelgniewo	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Chodzieskim
48	Wyrzysk – Krzyżówka – Kosztowo – Nieżychowo – Tomaszewo (kursy przez Wymysłowo)- Pobórka Wielka – Białośliwie – *Atanazyn – Szamocin – Józefowice – Nadolniki – Strzelczyki – Zacharzyn – Wymysław – Strzelce – Rataje – Chodzież*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Chodzieskim
58	Łobżenica – Rataje – Szczerbin – Gromadno – Falmierowo – Klawek – Dobrzyniewo – Krzyżówka – Wyrzysk – Wiernowo – Osiek nad Notecią – Żuławka – *Nowy Dwór – Lipa – Jaktorowo – Sokolec – Heliodorowo – Szamoty – Szamocin – Józefowice – Nadolniki – Strzelczyki – Zacharzyn – Wymysław – Strzelce – Rataje – Chodzież*	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Chodzieskim
29	*Złotów – Błękwit – Klukowo – Barankowo – Krajenka – Śmiardowo Krajeńskie – Podróżna* – Bądecz – Sędziniec – Wysoka	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Złotowskim
39	*Złotów – Międzybłocie – Śmiardowo Złotowskie – Kujan – Rudna* – Piesno – Rataje – Łobżenica	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Złotowskim
49	*Złotów – Błękwit – Klukowo – Barankowo – Krajenka – Czajcze – Leśnik – Podróżna* – Bądecz – Sędziniec – Wysoka – Wysoczka – Pobórka Wielka – Tomaszewo – Nieżychowo – Krzyżówka – Wyrzysk (wybrane kursy przez Czajcze, Młotkowo, Jeziorki Kosztowskie)	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Złotowskim
79	*Nakło nad Notecią – Lubaszcz – Śmielin – Sadki – Mrozowo* – Ruda – Wyrzysk – Kosztowo – Dobrzyniewo – Klawek – Falmierowo – Kościerzyn Wielki – Szczerbin – Rataje – Łobżenica	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Nakielskim
89	*Nakło nad Notecią – Olszewka – Dębowo – Broniewo – Kaźmierzewo – Witosław – Izabela – Zdrogowo – (wybrane kursy przez Dębionek)* – Dziunin – Dębno – Fanianowo – Liszkowo – Masłowo – Marynka – Glesno – Bagdad – Ruda – Wyrzysk	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Nakielskim
99	*Nakło nad Notecią – Olszewka – Dębowo – Broniewo – Kaźmierzewo – Witosław – Izabela – Zdrogowo* – Dziunin – Dębno – Fanianowo – Liszkowo – Trzeboń – Łobżenica	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Nakielskim

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU.
Źródło: opracowanie własne.

8.2. Gwarantowana punktualność kursowania

Należy przyjąć punktualność równą maksymalnej różnicy w czasie od rozkładu jazdy jako opóźnienie do 5 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od operatora – np. zator na drodze), a przyspieszenie do 1 minuty. W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako stopień zapełnienia pojazdu nie większy niż 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących przewidzianych przez producenta oraz 50% zajętych miejsc stojących. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia.W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu)*	**X**	
2	rampa dla wózków*	**X**	
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy*	**X**	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	**X**	**X**
5	monitoring przestrzeni pasażerskiej	**X**	
6	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	**X**	**X (dopuszcza się zastosowanie zwykłej tablicy informacyjnej)**
7	tablica informacyjna boczna z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	**X**	**X**
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Pilski, wewnątrz w pojeździe	**X**	**X**
9	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	**X**	**X**

**- nie dotyczy minibusów.*

Źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla minibusów obowiązują ograniczone standardy.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Należy dążyć do zwiększenia liczby kursów i tras obsługiwanych przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu pilskiego.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżonym poziomem podłogi w autobusach zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji autobusowej, takie jak:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach – przyklęk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard (nie dotyczy minibusów),
- przyciski sygnalizacyjne.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują. Jednakże, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy z obniżonym poziomem podłogi, będą dodatkowo promowani.

8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji dróg powiatowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych.

Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.



Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.
Źródło: materiały własne TRAKO.

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.
Źródło: materiały własne TRAKO.

8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

Przyszłością dla transportu publicznego są z pewnością nowe technologie, nad którymi pracują już teraz producenci, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem, stopniowo, coraz powszechniejsze staną się pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (łączące silnik elektryczny ze spalinowym).

Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku pojazdów fabrycznie nowych zakłada się satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin silników autobusów w ramach normy Euro 6.Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopuszcza się dwa rodzaje pojazdów:

- w przypadku zakupu używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż norma Euro 2.
- w przypadku zakupu pojazdów fabrycznie nowych muszą one spełniać normę emisji spalin nie niższą niż Euro 6.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują. Jednakże, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy spełniające co najmniej normę Euro 4 będą dodatkowo promowani.

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób (powszechnie dostępny) wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy. Innymi aktami prawnymi regulującymi możliwości wykonywania przewozu osób przez przewoźnika lub operatora transportu publicznego są:

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 611),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297),
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

- organizator – tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- operator – mogą nim by być samorządowe zakłady budżetowe lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany, a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych,
- przewoźnicy – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest[23]:

- gmina:

[23] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 7.

  - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
  - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
  - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
  - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- województwo:
  - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
  - właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Według Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej 2 powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo

jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku [24]:

- gmin: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- powiatów: przez starostę,
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- województw: przez marszałka województwa.

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą[25]:

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

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na[26]:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowegoalbo do aktualizacji tego planu,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatoraw zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Ustawą za korzystanie z przystanków pobierana jest opłata, która jest ustalana w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na

[24] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 7 ust. 4.
[25] *Ibidem,* art. 8.
[26] *Ibidem,* art. 15.

możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym[27] należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających poprawne funkcjonowanie.Ww. warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych, m.in. awarii sieci, robót drogowych itd.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno-organizacyjnym – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz na realizacji celów w tym zakresie,
- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

W zakresie politycznym kwestie organizacji transportu publicznego określone są w aktach prawnych:

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego),

[27] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 43.

- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi),
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),
- Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno-organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno-organizacyjnych zawarte są w art. 15. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W zakresie wykonawczym organizacja transportu publicznego związana jest w głównej mierze z realizowaniem konkretnych zadań z tego zakresu, czynności te wykonują operatorzy, przewoźnicy lub inne podmioty gospodarcze. Takimi podmiotami mogą być:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej[28], albo
- podmioty wybrane w postępowaniu[29] o świadczenie usług publicznych w trybie:
  - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych[30],
  - Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
  - w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien[31]:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- pozostawać pod kontrolą „swoich" samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich" samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków

[28] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 22 ust. 1 pkt 2.

[29] Ustawa z dnia 29 stycznia 2004. r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.).

[30] Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

[31] Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej (Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe) za brak ważnego biletu lub uprawnień do przejazdu.

Przejazd środkiem publicznegotransportu zbiorowego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej wformie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 353^1 stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania", stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

9.2. Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób[32]. Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy[33]:
  - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
  - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów), albo
  - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o ustawę Prawo zamówień publicznych i ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
  - umowa dotyczy transportu kolejowego.

[32] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 6.

[33] Ibidem, art. 22 ust. 1.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz 15 lat w przypadku transportu kolejowego[34].

Umowa powinna zawierać[35]:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu[36],
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
- rozkłady jazdy,
- cenniki opłat przejazdowych,
- regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator użycza swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

[34] Ibidem, art. 25 ust. 2.

[35] Ibidem, art. 25 ust. 3.

[36] Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440) obliguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej[37], w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte[38]:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy.

W kontekście zmian uregulowań prawnych w zakresie możliwości stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych po 1 stycznia 2017 roku, powiat pilski chcąc zapewnić ciągłość dostępu mieszkańców do ulgowych przejazdów w środkach transportu publicznego, powinien opublikować wyżej wymienione ogłoszenia najpóźniej do:

- dnia 01.07.2015 r. (w przypadku przeprowadzenia postępowania na wybór operatora o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym),
- do dnia 01.01.2016 r. (w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy).

Konkretny tryb wyboru operatora zostanie określony zależnie od możliwości finansowych Powiatu Pilskiego zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w rozdziale 10.1. Preferowany jest tryb wyboru operatora w formie koncesji na usługi.

9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

W przewozach organizowanych przez Powiat Pilskiprzewiduje się funkcjonowanie taryfy biletowej uwzględniającej społeczny charakter połączeń organizowanych przez Powiat Pilski. Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego dla przewozów koncesyjnych należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (biletowy) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów w przewozach koncesyjnych powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. miesięczne).

Przewidywane uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- wynikające z ustaw[39],

[37] Organizator może zdecydować o odstąpieniu od publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jeśli umowa będzie dotyczyć usługi w wymiarze mniejszym niż 50 000 km

[38] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 23.

[39] Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

– wynikające ze stosownej uchwały Rady Powiatu w Pile, o ile zostaną ustanowione.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym. Pod pojęciem integracji biletowej należy rozumieć umożliwienie pasażerom korzystania z różnych środków transportu, należących do różnych przewoźników, za pomocą jednego biletu. Pod pojęciem integracji taryfowej należy rozumieć utworzenie jednolitej taryfy biletowej obowiązującej w pojazdach różnych przewoźników.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. W powiatowych przewozach pasażerskichdystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych. Dopuszcza się możliwość wykonywania zadań z zakresu emisji i dystrybucji biletów przez inny powiat, z którym Powiat Pilski będzie posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez osoby prowadzące pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także opcjonalną możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, telefony komórkowe oraz Internet.

– Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksy jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
– Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
– Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
– Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
– Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
– Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
– Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

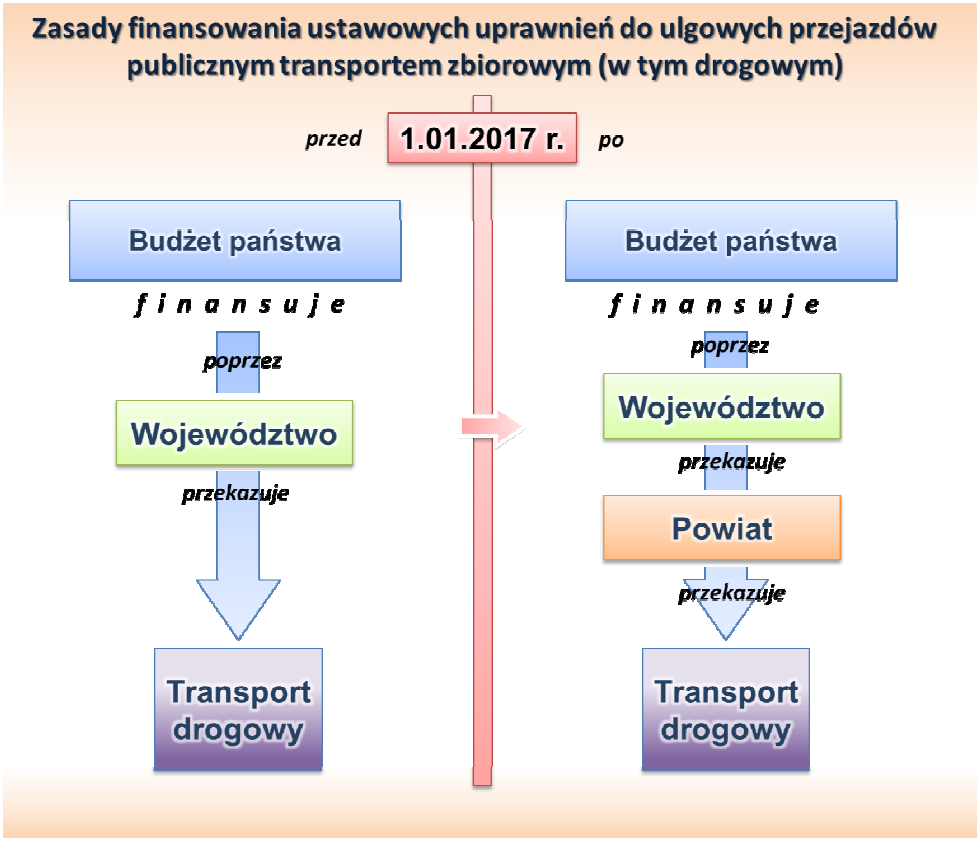
10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczpospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2)[40]. Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.[41]

Wśród instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

[40] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 1 ust. 2
[41] Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3



Rys. 10.1.1.Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Źródło: opracowanie własne.

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.[42]

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych) oraz poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego)[43]. W przypadku rekompensaty związanej ze stosowaniem ulg ustawowych przez operatora, operator zwraca się do organizatora – powiatu pilskiego z wnioskiem o wypłacenie rekompensaty i poświadczającej to roszczenie odpowiedniej dokumentacji. Powiat pilski, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji wniosku, zwraca się do Marszałka Województwa

[42] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

[43] Kwestię tę reguluje art. 52 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.

Wielkopolskiego o przekazanie środków finansowych z budżetu państwa, będących rekompensatą dla operatora, którą wypłaca. Ten tryb wypłacania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, odmienny od obecnego, będzie funkcjonował od dnia 01.01.2017 r. Do końca 2016 roku obowiązuje obecny tryb wypłacania tego rodzaju rekompensaty, który wyklucza jednoczesne otrzymywanie jakichkolwiek rekompensat od właściwego Urzędu Marszałkowskiego i innych jednostek samorządu terytorialnego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk". Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.[44]

Pod pojęciem „rozsądnego zysku" rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne".[45]

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie pilskim.

[44] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 52 ust. 3

[45] Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

Tab. 10.1.1.Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ na terenie powiatu pilskiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Koncesja	z operatorem wybranym w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługina okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa i opcjonalnie budżet organizatora	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € rocznie lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie*	rekompensata za powstałe koszty w związku ze świadczeniem usług w publicznym transporcie zbiorowym obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 (o ile zostanie pokryta przez zainteresowane gminy) wskazania dotyczące rekompensowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych ustawowych oraz ustanowionych przez Radę Powiatu Pilskiego – jak w przypadku Koncesji	budżet państwa,środki własne powiatu pilskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	budżet państwa, budżet powiatu, dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

**- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie*[46]*.*

Źródło: opracowanie własne.

Reasumując, powiat pilski planuje podpisywać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych przedstawionych na Rys. 8.1.1. i w Tab. 8.1.1. zależnie od warunków finansowych na podstawie3 trybów

[46] Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 22 ust. 2

przedstawionych w Tab. 10.1.1. Dopuszcza się możliwość zawierania kilku umów z różnymi operatorami na obsługę jednej linii komunikacyjnej.

Operatorzy wspomnianych linii komunikacyjnych będą wybierani w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 113) i przysługiwać im będzie wyłącznie rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w Tab. 10.1.1.

Inne tryby wyboru operatorów oraz związane z tym prawa i obowiązki ich dotyczące będą zastosowane tylko w przypadku udzielenia Powiatowi Pilskiemu pomocy finansowej w postaci dotacji celowej[47] przez zainteresowane gminy (współfinansowanie powiatowych przewozów pasażerskich, przebiegających przez obszar poszczególnych gmin).

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą nie zostać uruchomione przez powiat pilski, jeżeli zostaną wprowadzone przez ustawodawcę zmiany w prawodawstwie krajowym, które uwzględnią finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów dla wszystkich podmiotów prowadzących regularny przewóz osób, a wykonujących powiatowe przewozy powiatowe.

10.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej. Wskaźnik ten oblicza się zgodnie z poniższym wzorem:

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a}[\%]$$

gdzie:I_a – przychód na 1 wozokilometr ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a,

CE_a – koszt 1 wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej *a*.

W praktyce, w analizach ekonomicznych funkcjonujących systemów transportu publicznego wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany według poniższego wzoru:

$$P_a = \frac{I_a}{CE_a}[\%]$$

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Powiat pilski nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu.Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

[47] Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515), art. 10 ust. 2.

Tab. 10.2.1.Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.

Rok	Rentowność	Uwagi
2005	- 4,73%	w tym rentowność dodatnią posiadało 12,68% przedsiębiorstw
2006	- 4,79%	w tym rentowność dodatnią posiadało 10,55% przedsiębiorstw
2007	- 2,95%	w tym rentowność dodatnią posiadało 24,79% przedsiębiorstw
2009	- 5,82%	w tym rentowność dodatnią posiadało 17,35% przedsiębiorstw
2010	-11,54%	dane za III kwartał roku w tym rentowność dodatnią posiadało 4,35% przedsiębiorstw

Źródło: Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTSIS, 12.2010.

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągać będzie poziom ok. 3% (średnio w sieci). Na poziom tego wskaźnika wpływ mieć będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym) oraz przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależny jest m.in. od elastyczności cenowej popytu).

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Wprowadzone 10 kwietnia 2012 roku Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy jednoznacznie określa:

- treści rozkładów jazdy;
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy;
- sposób i terminy ogłaszania, aktualizacji rozkładów jazdy oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy, a także podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Najważniejsze informacje, które powinny być zawarte w rozkładzie jazdy to: nazwa przewoźnika, nazwa linii komunikacyjnej, wszystkie przystanki, na których zatrzymuje się pojazd, dzień wprowadzenia oraz ważności rozkładu, odległości pomiędzy przystankami, dni tygodnia lub okresy kursowania linii (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie), godziny przyjazdów/odjazdów z przystanków lub częstotliwość kursowania. Każdy przewoźnik powinien przekazać organizatorowi publicznego transportu zbiorowego rozkład jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.
Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży. Oprócz rozkładów jazdy na przystankach informacja o kursowaniu powinna być zamieszczona na stronie internetowej przewoźnika. Pozwoli to dotrzeć do niej większej ilości osób oraz da możliwość zaplanowania trasy przejazdu jeszcze w domu, pracy lub w innym miejscu poza przystankiem. Informacja pasażerska powinna być dostępna w:

- miejscach oczekiwania na pojazd (węzłach przesiadkowych, dworcach, przystankach);
- pojeździe;
- oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.

Tradycyjne sposoby zamieszczania informacji o rozkładach jazdy na przystankach są bardzo pomocne, ale w obecnych czasach nie pozwalają w stu procentach zaspokoić potrzeb pasażera. Oczekuje on rozwiązań wygodniejszych, które dadzą możliwość skuteczniejszego dotarcia do informacji. Wykorzystywane technologie informatyczne i elektroniczne pozwalają, za pomocą obrazu i dźwięku, przedstawić pasażerowi ofertę przewozową w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na infrastrukturze przystankowej, a operatorzy i przewoźnicy do przekazywania organizatorowi rozkładu jazdy w formie elektronicznej w celu wydrukowania tych rozkładów jazdy w formacie ustalonym przez organizatora. Przewoźnicy korzystający z dworców i przystanków, których właścicielami są podmioty prywatne, przekazują rozkład jazdy administratorom przystanków lub dworców, celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należytym stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy) – w przypadku, gdy jest równocześnie właścicielem lub zarządcą przystanku lub dworca.

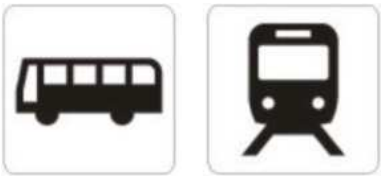
Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest jej właścicielem.

Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą, numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii i numeru stanowiska, z którego odjeżdża pojazd (na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, pokazujące kierunki dojścia do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych, a także:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru;



Rys. 11.1.1.Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych
Źródło: materiały własne TRAKO

- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;

– dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.



Rys. 11.1.2.Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)
źródło: materiały własne TRAKO

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 Prawo przewozowe oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i opcjonalnie komunalnych.

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującego w pojazdach, to:

– tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentującenazwę linii komunikacyjnej i kierunku jazdy (w pojazdach fabrycznie nowych w formie wyświetlaczy elektronicznych),
– informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,
– schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,

– oznaczenia organizatora i operatora.

11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Pile.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych przez transport zbiorowy i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej powiatu (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie i wspieranie do integracji transportu publicznego w powiecie pilskim, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych.
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dadzą możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aby osiągnąć ten cel konieczne jest zaprojektowanie i wdrożenie nowoczesnej organizacji ruchu oraz odpowiedniej struktury nadzorczej nad ruchem. Jest to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami z pomocą policji, ITD i innych. Regularnie powinna być wykonywana ocena organizacji ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działań tych powinny podjąć się zarządy dróg wszystkich szczebli.

W wyniku analizy przeprowadzonych ocen konieczne jest podjęcie działań poprawiających stan bezpieczeństwa w krytycznych punktach.

Ważnym i koniecznym do realizowania zadaniem jest sprawne informowanie użytkowników dróg o bieżącej sytuacji na trasach, o ewentualnych objazdach, o najdogodniejszej trasie przejazdu, a co najważniejsze o najlepszym w danym momencie środku transportu.

Ważne jest, aby we wszystkich działaniach związanych z transportem drogowym brał udział także organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym powiatu pilskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie.

Aby zapewnić mieszkańcom powiatu pilskiego dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej należy już w fazie projektowania uwzględniać takie aspekty jak:

- tworzenie przystanków, dworców i węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między strefą mieszkalną a przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię;
- tworzenie przejść podziemnych lub kładek w miejscach, gdzie konieczne jest przeprowadzenie ruchu pieszego przez jezdnię na przystanek, dworzec lub węzeł komunikacyjny;
- dostosowywanie na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego;
- wyposażanie przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)[48];
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii oraz węzłach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park&Ride" i „Bike&Ride";
- przy dużych węzłach komunikacyjnych zlokalizowanych w centrach miejscowości, o ograniczonej możliwości zatrzymania pojazdu, w celu wysadzenia pasażera udającego się na przystanek, tworzenie miejsc postojowych w ramach systemu Kiss&Ride.

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą powinna zakładać także priorytety w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego wraz z ograniczeniem swobody korzystania z samochodu w niektórych miejscach, szczególnie w centrach miast. Działania te mogą być realizowane poprzez:

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej zapewniającej priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

[48] Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy

Zastosowanie powyższych rozwiązań pozwoli usprawnić ruch pojazdów komunikacji zbiorowej podnosząc efektywność całego systemu komunikacji zbiorowej. Zmniejszona zostanie także liczba pojazdów samochodowych w miastach poprawiając przy tym komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się do zwiększenie jej popularności wśród mieszkańców.

12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny

Węzły komunikacyjne umożliwiająodbywanie sprawnych przesiadek oraz zapewniają możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu osobowego/roweru, a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Dodatkowymi elementami wspomagającymi pracę węzłów mogą być miejsca do krótkiego postoju wyłącznie w celu dowiezienia osoby (system „Kiss and Ride"). Budowa/modernizacja przystanków poprawi ich estetykę oraz funkcjonalność. Budowa nowych przystanków poprawi także ich dostępność dla pasażerów.

Przy wszystkich planowanych zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być zastosowane elementy infrastruktury takie jak:

- „Park and Ride" – (P+R „parkuj i jedź") parkingi dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego;
- „Kiss and Ride" – (K+R „pocałuj i jedź") miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 min, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- „Bike and Ride" – (B+R) system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Niezbędnym jest, by zaprojektowane były w sposób uniemożliwiający kradzież. Dodatkowym zaś atutem jest zadaszenie stojaków.

Pod względem umiejscowienia parkingi te powinny znajdować się na węzłach i przystankach w wybranych lokalizacjach o największym ruchu pasażerskim oraz zapotrzebowaniu na takie rozwiązanie. Konieczne jest też określenie optymalnej wielkości parkingu, zależnie od lokalizacji. Sugeruje się, aby parkingi P&Rzlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego, a stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. W miejscach o dużym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe (centra miast, okolice dużych osiedli mieszkalnych) na parkingach P&R i K&R sugeruje się zastosowanie systemu opłat dla osób korzystających z parkingu w innym celu niż przesiadka na transport zbiorowy. Stworzone parkingi powinny być utwardzone i monitorowane przez system kamer, w celu zapewnienia komfortu pasażerom pozostawiającym na nich swoje pojazdy. Ważne jest także zamontowanie, przy głównych szlakach komunikacyjnych, tablic informacyjnych, gdzie znajduje się parking.

Poniższe zdjęcia przedstawiają przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Europie.



Rys. 12.3.1.Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus. źródło: materiały własne TRAKO.



Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride" przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości. Źródło: materiały własne TRAKO.

Budowane i remontowane węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Ważne jest, aby system był zintegrowany i stanowił realne poprawienie jakości transportu publicznego w powiecie pilskim.

Na terenie powiatu pilskiego planowane jest utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego wPile (wspólny dworzec kolejowo-autobusowy).

12.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego

Na sprawny system transportu zbiorowego (zrównoważony, dostępny i przyjazny dla wszystkich grup pasażerów) składają się: atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy pojazdów, wysoki standard taboru, rozbudowany system informacji pasażerskiej, wysoki poziom obsługi pasażerskiej, ale także dobra integracja taryfowa całego transportu publicznego. Integracja ta polega na łączeniu różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny. Integracja ta podnosi atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych może odbywać się na poziomie:

a) taryfowym – poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze;
b) rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;
c) infrastrukturalnym – poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej.

Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych znacząco ułatwia rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowy.

12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zintegrowane węzły komunikacyjne oraz przystanki powinny być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych. Działania te umożliwią osobom niepełnosprawnym/o ograniczonej sprawności samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie oraz przeciwdziałają wykluczeniu osób niepełnosprawnych z życia w społeczeństwie. Jest to jedno z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli.

13. Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 915)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 460 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 611)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2013, poz. 1414 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
   (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 113)
14. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 121 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 840)
18. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1206)
19. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
    (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 572)

21. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych
(Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
22. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1187z późn. zm.)
23. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1201 z późn. zm.)
24. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515)
25. Konstytucja Rzeczpospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
(Dz. U. z 1997 r., Nr 78, poz. 483 z późn. zm.)
26. 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)
27. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
28. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego
(Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011)
29. Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego
30. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
(Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)
31. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej
(Dz.U. z 2005 r., Nr 14, poz. 117)
32. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)
33. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(tekst jednolity: Dz.U. z 2014 r., poz. 112)
34. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

14. Dokumenty źródłowe

1. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2014
2. Roczna ocena jakości powietrza w województwie Wielkopolskim za rok 2014, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu
3. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku
4. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego
5. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego
6. Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu pilskiego za lata 2011-2014
7. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
8. Bank Danych Lokalnych, GUS
9. Baza Danych Ogólnogeograficznych
10. Generalny pomiar ruchu – 2010 r.
11. Rozkłady jazdy przewoźników w transporcie drogowym
12. Rozkład jazdy komunikacji miejskiej w Pile
13. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)

15. Spis tabel

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności. 9
Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu pilskiego na tle województwa wielkopolskiego. 12
Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne w powiecie pilskim. 12
Tab. 3.2.3. Prognoza liczby ludności powiatu pilskiego do roku 2035. 13
Tab. 3.3.1. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na terenie powiatu pilskiego w latach 2011 – 2014. 13
Tab. 3.3.2. Struktura zatrudnienia w powiecie pilskim w roku 2013. 14
Tab. 3.3.3. Podstawowe dane budżetowe powiatu pilskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego 15
Tab. 3.3.4. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w□□ramach NSRO 2007-2013 na terenie powiatu pilskiego do końca 2013 r. 15
Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie pilskim w roku szkolnym 2013/2014 15
Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu pilskiego. 18
Tab. 4.1.1. Stacje i przystanki kolejowe położone na terenie powiatu pilskiego. 20
Tab. 4.1.2. Wykaz par kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu pilskiego (stan na lato 2015 r. – nie uwzględniono połączeń wakacyjnych i specjalnych) 21
Tab. 5.1.1. Pokrycie terenu miasta Piła. 28
Tab. 5.1.2. Pokrycie terenu gminy Łobżenica. 29
Tab. 5.1.3. Pokrycie terenu gminy Ujście. 29
Tab. 5.1.4. Pokrycie terenu gminy Wyrzysk. 29
Tab. 5.1.5. Pokrycie terenu gminy Wysoka. 30
Tab. 5.1.6. Pokrycie terenu gminy Białośliwie. 30
Tab. 5.1.7. Pokrycie terenu gminy Kaczory. 30
Tab. 5.1.8. Pokrycie terenu gminy Miasteczko Krajeńskie. 31
Tab. 5.1.9. Pokrycie terenu gminy Szydłowo. 31
Tab. 5.2.1. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu pilskiego. 38
Tab. 5.3.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie pilskim w latach 2011-2013. 42

Tab. 5.4.1. Wartości SDR dla dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze powiatu pilskiego na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r. 43
Tab. 5.5.1. Dopuszczalny poziom hałasu. 46
Tab. 5.5.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO. 48
Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu pilskiego. 50
Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu pilskiego na tle województwa wielkopolskiego. 55
Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. 58
Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym. 64
Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. 80
Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010. 82

16. Spis rysunków

Rys. 4.2.1. Liczba linii w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na przewoźników. 22
Rys. 4.2.2. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni. 22
Rys. 4.2.3. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników. 23
Rys. 4.2.4. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Pilskiego z uwzględnieniem rodzaju dnia. 24
Rys. 4.2.5. Liczba linii wojewódzkich i międzywojewódzkich z podziałem na przewoźników. 25
Rys. 4.2.6. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni. 25
Rys. 4.2.7. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Pilskiego z uwzględnieniem rodzaju dnia. 26
Rys. 4.2.8. Liczba kursów wszystkich rodzajów przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni (z wyjątkiem kursów komunikacji miejskiej nie wykraczających poza granicy miasta Piła). 27
Rys. 5.2.1. Mapa przeglądowa powiatu pilskiego wraz z układem drogowym i kolejowym. 41
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu pilskiego. 51
Rys. 6.2.1.Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu pilskiego. 52
Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU. 62
Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. 66
Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu. 66
Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. 78
Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych 84
Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria) 85
Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus. 90

Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości. 90

17. Załącznik 1–Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym

Zezwolenia wydane przez Starostę Pilskiego i niektórych Wójtów Gmin

Starosta Pilski wydaje zezwolenia na regularny przewóz osób w powiatowym transporcie drogowym. Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich kursów z podziałem na dzień roboczy szkolny, wakacyjny oraz na soboty i niedziele. Trasy tych linii przebiegają przez obszar powiatu pilskiego. Dodatkowo kilka zezwoleń zostało wydanych przezwójtów gmin: Białośliwie i Kaczory (nie zostały one zaliczone do powiatowych przewozów pasażerskich).

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
1	PKS Piła		Białośliwie - Otylin - Dębówko Nowe - Krostkowo	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Białośliwie,	W. Gminy Białośliwie
2	PKS Piła		Białośliwie - Pobórka Wielka	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Białośliwie,	W. Gminy Białośliwie
3	PKS Piła		Zelgniewo - Brodna - Śmiłowo - Kaczory	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Kaczory,	W. Gminy Kaczory
4	PKS Piła		Kaczory - Równopole - Rzadkowo - Prawomyśl - Byszewice	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Kaczory,	W. Gminy Kaczory
5	PKS Piła		Kaczory > Równopole > Rzadkowo	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1		gm. Kaczory,	W. Gminy Kaczory
6	MZK Piła	50	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Mirosław	10	10	20	10	10	20	2	3	5	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście,	Starosta Pilski
7	MZK Piła	50	Piła - Ługi Ujskie - Ujście	2	3	5	2	3	5	4	4	8	2	2	4		M. Piła, gm. Ujście,	Starosta Pilski
8	PKS Piła	67005	Piła -(<Ługi Ujskie < Ujście < Nowa Wieś Ujska<)- Chrustowo	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście,	Starosta Pilski
9	PKS Piła	67006	Wyrzysk > Ruda > Bagdad > Glesno > Marynka > Auguścin > Marynka > Dąbrówka > Liszkowo > Fanianowo > Dębno	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Starosta Pilski
10	PKS Piła	67026	Wyrzysk > Wiernowo > Osiek nad Notecią > Bąkowo > Komorowo > Krostkowo > Dębówko Nowe > Otylin > Białośliwie	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie,	Starosta Pilski

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
11	PKS Piła	67027	Piła - Żabostowo - Kaczory - Równopole - Rzadkowo - Prawomyśl	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
12	PKS Piła	67027	Piła - Żabostowo - Kaczory	10	10	20	12	7	19	10	10	20	3	3	6		M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
13	PKS Piła	67028	Łobżenica - Rataje - Szczerbin - Gromadno - Falmierowo - Klawek - Dobrzyniewo - Krzyżówka - Wyrzysk - Wiernowo - Osiek nad Notecią	2	2	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Starosta Pilski
14	PKS Piła	67068	Piła - Jeziorki - Śmiłowo	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
15	PKS Piła	67068	Wyrzysk > Krzyżówka > Dobrzyniewo > Klawek > Falmierowo > Gromadno > Szczerbin > Rataje > Łobżenica	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	Linia jednokierunkowa	gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Starosta Pilski
16	PKS Piła	67068	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Okaliniec - Pobórka Wielka - Tomaszewo - Nieżychowo - Kosztowo - Wyrzysk - Krzyżówka - Dobrzyniewo - Klawek - Falmierowo - Gromadno - Szczerbin - Rataje - Łobżenica	3	1	4	2	2	4	1	2	3	0	1	1		M. Piła, gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
17	PKS Piła	67068	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Okaliniec - Pobórka Wielka - Tomaszewo - Nieżychowo - Kosztowo - Wyrzysk	3	6	9	4	4	8	3	1	4	2	1	3		M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
18	PKS Piła	67070	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Kaczory	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
19	PKS Piła	67070	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Kaczory - Równopole - Rzadkowo - Prawomyśl - Byszewice - Miasteczko-Huby - Miasteczko Krajeńskie - Brzostowo Stare - Arentowo - Grabionna - Białośliwie	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
20	PKS Piła	67074	Wyrzysk - Krzyżówka - Dobrzyniewo - Klawek - Falmierowo - Gromadno - Szczerbin - Rataje - Łobżenica - Luchowo - Witrogoszcz - Dźwierszno Małe	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Starosta Pilski
21	PKS Piła	67074	Wyrzysk - Krzyżówka - Dobrzyniewo - Klawek - Falmierowo - Gromadno - Szczerbin - Rataje - Łobżenica	2	5	7	5	2	7	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Starosta Pilski
22	PKS Piła	67074	Łobżenica > Wyrzysk	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Starosta Pilski

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
23	PKS Piła	67079	Brzostowo Stare > Miasteczko Krajeńskie > Miasteczko-Huby > Byszewice > Prawomyśl > Rzadkowo > Równopole > Kaczory	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
24	PKS Piła	67086	Wyrzysk - Gleszczonek - Glesno - Marynka - Dąbrówka - Liszkowo - Fanianowo - Dębno - Fanianowo - Liszkowo - Trzeboń - Łobżenica	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Starosta Pilski
25	PKS Piła	67107	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Wysoka Mała - Wysoka Wielka - Wysoka	4	4	8	3	3	6	1	2	3	1	1	2		M. Piła, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
26	PKS Piła	67107	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Wysoka Mała - Wysoka Wielka - Wysoka -(< Sędziniec < Bądecz < Sędziniec < Wysoka <)- Wysoczka - Pobórka Wielka - Białośliwie	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Wysoka, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
27	PKS Piła	67121	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Brodna - Zelgniewo	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
28	PKS Piła	67121	Piła > Zelgniewo	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
29	PKS Piła	67123	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Wysoka Mała - Wysoka Wielka - Wysoka - Czajcze - Młotkowo - Jeziorki Kosztowskie -(> Nieżychowo >)- Kosztowo - Krzyżówka - Wyrzysk	2	2	4	2	1	3	1	1	2	1	1	2		M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
30	PKS Piła	67123	Piła > Jeziorki > Śmiłowo > Solnówek > Grabówno > Wysoka Mała > Wysoka Wielka > Wysoka > Czajcze > Młotkowo > Jeziorki Kosztowskie > Nieżychowo > Kosztowo > Krzyżówka > Wyrzysk > Krzyżówka > Dobrzyniewo > Klawek > Falmierowo > Gromadno > Szczerbin > Rataje > Łobżenica	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła, gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
31	PKS Piła	67126	Piła > Jeziorki > Śmiłowo > Solnówek > Grabówno > Okaliniec > Pobórka Wielka > Wysoczka > Wysoka > Czajcze > Kijaszkowo > Tłukomy > Kunowo > Wiktorówko > Rataje > Łobżenica	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Łobżenica, gm. Wysoka, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
32	PKS Piła	67128	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Wysoka Mała - Wysoka Wielka - Wysoka - Czajcze - Kijaszkowo - Tłukomy - Kunowo - Wiktorówko - Rataje - Łobżenica	6	7	13	2	4	6	2	2	4	2	2	4		M. Piła, gm. Łobżenica, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
33	PKS Piła	67130	Wyrzysk > Krzyżówka > Kosztowo > Jeziorki Kosztowskie >	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	Linia	M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Wysoka,	Starosta

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
			Młotkowo > Czajcze > Wysoka > Nowa Rudna > Rudna > Kostrzynek > Mościska > Grabówno > Solnówek > Śmiłowo > Jeziorki > Piła													jednokierunkowa	gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Pilski
34	PKS Piła	67130	Wyrzysk > Krzyżówka > Kosztowo > Jeziorki Kosztowskie > Młotkowo > Czajcze > Wysoka	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Wyrzysk, gm. Wysoka,	Starosta Pilski
35	PKS Piła	67130	Wysoka > Nowa Rudna > Rudna > Kostrzynek > Mościska > Grabówno > Solnówek > Śmiłowo > Jeziorki > Piła	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
36	PKS Piła	67131	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Mościska - Kostrzynek - Rudna - Nowa Rudna - Wysoka	2	1	3	1	0	1	2	1	3	1	1	2		M. Piła, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
37	PKS Piła	67131	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Mościska - Kostrzynek - Rudna - Stare - Rudna - Nowa Rudna - Wysoka	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
38	PKS Piła	67131	Wysoka > Wysoczka > Pobórka Wielka > Tomaszewo > Nieżychowo > Kosztowo > Krzyżówka - Wyrzysk	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Białośliwie,	Starosta Pilski
39	PKS Piła	67133	Wysoka - Czajcze - Młotkowo - Jeziorki Kosztowskie - Nieżychowo - Kosztowo - Krzyżówka - Wyrzysk	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0		gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Białośliwie,	Starosta Pilski
40	PKS Piła	67133	Piła > Jeziorki > Śmiłowo > Solnówek > Grabówno > Mościska > Kostrzynek > Rudna > Nowa Rudna > Wysoka > Czajcze > Młotkowo > Jeziorki Kosztowskie > Nieżychowo > Kosztowo > Krzyżówka > Wyrzysk	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
41	PKS Piła	67137	Wyrzysk - Stefanowo - Krzyżówka - Kosztowo - Nieżychowo	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie,	Starosta Pilski
42	PKS Piła	67137	Piła > Jeziorki > Śmiłowo > Solnówek > Grabówno > Brzostowo > Miasteczko Krajeńskie > Brzostowo Stare > Arentowo > Grabionna > Białośliwie > Wymysłowo > Nieżychowo > Kosztowo > Krzyżówka > Stefanowo > Wyrzysk	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
43	PKS Piła	67137	Piła > Jeziorki > Śmiłowo > Solnówek > Grabówno > Brzostowo > Miasteczko Krajeńskie > Brzostowo Stare > Arentowo > Grabionna > Białośliwie	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
44	PKS Piła	67144	Piła > Zelgniewo > Brodna > Śmiłowo > Kaczory > Krzewina	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
45	PKS Piła	67144	Kaczory > Śmiłowo > Brodna > Zelgniewo > Jeziorki > Piła	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
46	PKS Piła	67162	Piła > Jeziorki > Śmiłowo > Solnówek > Grabówno > Okaliniec > Pobórka Wielka > Tomaszewo > Nieżychowo > Kosztowo > Krzyżówka > Wyrzysk > Krzyżówka > Dobrzyniewo > Klawek > Falmierowo > Gromadno > Szczerbin > Rataje > Łobżenica > Luchowo > Chlebno > Izdebki > Dźwierszno Małe > Dźwierszno Wielkie	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
47	PKS Piła	67162	Łobżenica > Trzeboń > Liszkowo > Fanianowo > Dębno > Ferdynandowo > Topola > Dźwierszno Małe > Dźwierszno Wielkie > Dźwierszno Małe > Izdebki > Chlebno > Luchowo > Łobżenica > Rataje > Szczerbin > Gromadno > Falmierowo > Klawek > Dobrzyniewo > Krzyżówka > Wyrzysk > Krzyżówka > Kosztowo > Nieżychowo > Tomaszewo > Pobórka Wielka > Okaliniec > Grabówno > Solnówek > Śmiłowo > Jeziorki > Piła	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
48	PKS Piła	67162	Dźwierszno Wielkie > Dźwierszno Małe > Izdebki > Chlebno > Luchowo > Łobżenica	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Łobżenica,	Starosta Pilski
49	PKS Piła	67198	Białośliwie > Pobórka Wielka > Tomaszewo > Nieżychowo > Kosztowo > Krzyżówka > Wyrzysk	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie,	Starosta Pilski
50	PKS Piła	67325	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Pobórka Wielka - Tomaszewo - Kosztowo - Krzyżówka - Wyrzysk - Wiernowo - Osiek nad Notecią	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6		M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
51	PKS Piła	67326	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Wysoka Mała - Wysoka Wielka - Wysoka - Czajcze - Młotkowo - Jeziorki Kosztowskie - Kosztowo - Krzyżówka - Wyrzysk - Wiernowo - Osiek nad Notecią	1	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
52	PKS Piła	67326	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Wysoka Mała - Wysoka Wielka - Wysoka - Czajcze - Młotkowo - Jeziorki Kosztowskie - Kosztowo - Krzyżówka - Wyrzysk	2	2	4	1	2	3	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski
53	PKS Piła	67326	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Wysoka Mała - Wysoka Wielka - Wysoka	0	0	0	0	0	0	3	3	6	3	3	6		M. Piła, gm. Wysoka, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
54	PKS Wałcz	68020	Piła - Stara Łubianka	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Szydłowo,	Starosta Pilski
55	RAFBUS Rafał Woźniak		Piła - Byszki - Dziembówko - Dziembowo - Krzewina - Morzewo - Kaczory	8	8	16	7	7	14	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście, gm. Kaczory,	Starosta Pilski
56	RAFBUS Rafał Woźniak		Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Grabówno - Brzostowo - Miasteczko Krajeńskie - Brzostowo Stare - Arentowo - Grabionna - Białośliwie	10	10	20	7	7	14	7	7	14	3	3	6		M. Piła, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Starosta Pilski

Źródło: TRAKO na podstawie danych otrzymanych ze Starostwa Powiatowego w Pileoraz rozkładów jazdy przewoźników.

Zezwolenia wydane przez inne jednostki samorządu terytorialnego

Marszałkowieposzczególnych województw wydają zezwolenia na regularny przewóz osób w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym. Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich kursów zawartych w wspomnianych zezwoleniach, z podziałem na dzień roboczy szkolny, wakacyjny oraz na soboty i niedziele. Trasy tych linii przebiegają przez teren powiatu pilskiego.

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
1	P.H.U. "BADURA-MAŁUCH" Beata Badura	Zwykła	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Mirosław - Jabłonowo - Węglewo - Kruszewo -(|*Sarbia*| - |*Sarbka*| - |*Brzeźno*| - |*Czarnków*|)	10	10	20	7	7	14	5	5	10	5	5	10		M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,
2	PKS Piła	Zwykła	(|*Chodzież*| > |*Rataje*| > |*Strzelce*| > |*Wymysław*| > |*Zacharzyn*| > |*Strzelczyki*| > |*Nadolniki*| > |*Józefowice*| > |*Szamocin*| > |*Atanazyn*|)> Białośliwie > Wymysłowo > Nieżychowo > Kosztowo > Krzyżówka > Wyrzysk	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
3	PKS Piła	Zwykła	(|*Złotów*| - | *Błękwit*| - |*Klukowo*| - |*Barankowo*| - |*Krajenka*| - |*Śmiardowo Krajeńskie*| - |*Podróżna*|)- Bądecz - Sędziniec - Wysoka	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Wysoka,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
4	PKS Piła	Zwykła	Piła >(|*Podróżna*|)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
5	PKS Piła	Zwykła	(|*Głubczyn*| > |*Krajenka*| > |*Żeleźnica*| > |*Dolnik*| > |*Skórka*|)> Piła	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
6	PKS Piła	Zwykła	Piła -(|*Skórka*| - |*Dolnik*| - |*Głubczyn*| - |*Augustowo*| - |*Śmiardowo*| - |*Podróżna*|)	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
7	PKS Piła	Zwykła	Piła -(|*Skórka*| - |*Dolnik*| - |*Żeleźnica*| - |*Krajenka*| - |*Barankowo*| - |*Klukowo*| - |*Błękwit*| - |*Złotów*|)	6	7	13	6	7	13	3	4	7	3	4	7		M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
8	PKS Piła	Zwykła	Piła -(|*Skórka*| - |*Dolnik*| - |*Żeleźnica*| - |*Krajenka*| - |*Barankowo*| - |*Klukowo*| - |*Błękwit*| - |*Złotów*|)	12	11	23	9	8	17	8	8	16	7	6	13		M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
9	PKS Piła	Zwykła	Łobżenica > Rataje > Piesno >(|*Rudna*| > |*Kujan*| > |*Śmiardowo Złotowskie*| > |*Międzybłocie*| > |*Złotów*| > |*Błękwit*| > |*Klukowo*| > |*Barankowo*| > |*Krajenka*| > |*Żeleźnica*| > |*Dolnik*| > |*Skórka*|)> Piła	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła, gm. Łobżenica,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
10	PKS Piła	Zwykła	(|*Złotów*| - |*Międzybłocie*| - |*Śmiardowo Złotowskie*| - |*Kujan*| - |*Rudna*|)- Piesno - Rataje - Łobżenica	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
11	PKS Piła	Zwykła	(|*Złotów*| - |*Błękwit*| - |*Klukowo*| - |*Barankowo*| - |*Krajenka*| - |*Czajcze*| - |*Leśnik*| - |*Podróżna*|)- Bądecz - Sędziniec - Wysoka - Wysoczka - Pobórka Wielka - Tomaszewo - Nieżychowo - Krzyżówka - Wyrzysk	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Wyrzysk, gm. Wysoka, gm. Białośliwie,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
12	PKS Piła	Zwykła	Wysoka > Sędziniec > Bądecz >(|*Podróżna*| > |*Leśnik*| > |*Czajcze*| > |*Krajenka*| > |*Barankowo*| > |*Klukowo*| > |*Błękwit*| > |*Złotów*|)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Wysoka,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
13	PKS Piła	Zwykła	(|*Złotów*| > |*Błękwit*| > |*Klukowo*| > |*Barankowo*| > |*Krajenka*| > |*Czajcze*| > |*Leśnik*| > |*Podróżna*|)> Bądecz > Sędziniec > Wysoka > Czajcze > Młotkowo > Jeziorki Kosztowskie > Kosztowo > Krzyżówka > Wyrzysk	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Wyrzysk, gm. Wysoka,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
14	PKS Piła	Zwykła	Piła > Ługi Ujskie > Ujście > Chrustowo >(|*Nietuszkowo*| > |*Kierzkowice*| > |*Oleśnica*| > |*Chodzież*| > |*Podanin*| > |*Strzelecki Gaj*| > |*Podstolice*| > |*Radwanki*| > |*Studźce*| > |*Margonin*| > |*Próchnowo*| > |*Bugaj*| > |*Oporzyn*| > |*Pawłowo Żońskie*| > |*Toniszewo*| > |*Kopaszyn*| > |*Kobylec*| > |*Durowo*| > |*Wągrowiec*|)	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
15	PKS Piła	Zwykła	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Chrustowo - (*|Nietuszkowo| - |Kierzkowice| - |Oleśnica| - |Chodzież| - |Rataje| - |Pietronki| - |Adolfowo| - |Studźce| - |Margonin| - |Próchnowo| - |Bugaj| - |Oporzyn| - |Pawłowo Żońskie| - |Toniszewo| - |Kopaszyn| - |Kobylec| - |Durowo| - |Wągrowiec|*)	2	1	3	1	1	2	0	0	0	0	1	1		M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,
16	PKS Piła	Zwykła	(*|Chodzież| - |Rataje| - |Strzelce| - |Wymysław| - |Zacharzyn| - |Strzelczyki| - |Nadolniki| - |Józefowice| - |Szamocin| - |Szamoty| - |Heliodorowo| - |Sokolec| - |Jaktorowo| - |Lipa_gm.Szamocin| - |Nowy Dwór| - |Prostkowo|*)- Żuławka - Osiek nad Notecią - Wiernowo - Wyrzysk	2	1	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0		gm. Wyrzysk, gm. Szydłowo,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,
17	PKS Piła	Zwykła	Łobżenica > Rataje > Szczerbin > Gromadno > Falmierowo > Klawek > Dobrzyniewo > Krzyżówka > Wyrzysk > Wiernowo > Osiek nad Notecią > Żuławka >(*|Prostkowo| > |Nowy Dwór| > |Lipa_gm.Szamocin| > |Jaktorowo| > |Sokolec| > |Heliodorowo| > |Szamoty| > |Szamocin| > |Józefowice| > |Nadolniki| > |Strzelczyki| > |Zacharzyn| > |Wymysław| > |Strzelce| > |Rataje| > |Chodzież|*)	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk, gm. Szydłowo,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,
18	PKS Piła	Zwykła	(*|Wągrowiec| > |Bartodzieje| > |Nowe_gm.Wągrowiec| > |Kamienica| > |Dziewoklucz| > |Budzyń| > |Kąkolewice| > |Podstolice| > |Podanin| > |Chodzież| > |Oleśnica| > |Kierzkowice| > |Nietuszkowo|*)> Chrustowo > Ujście > Ługi Ujskie > Piła	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
19	PKS Piła	Zwykła	(/*Chodzież*/ > /*Urbanowo*/ > /*Studzieniec*/ > /*Milcz*/)> Krzewina > Dziembowo > Dziembówko > Dziembowo > Krzewina > Morzewo > Kaczory > Śmiłowo > Zelgniewo	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Kaczory,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
20	PKS Piła	Zwykła	(/*Chodzież*/ - /*Urbanowo*/ - /*Studzieniec*/ - /*Milcz*/)- Krzewina - Dziembowo - Krzewina - Morzewo - Kaczory - Śmiłowo - Brodna - Zelgniewo	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Kaczory,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
21	PKS Piła	Zwykła	(/*Chodzież*/ - /*Urbanowo*/ - /*Studzieniec*/ - /*Milcz*/)- Krzewina - Dziembowo - Dziembówko - Dziembowo - Krzewina - Morzewo - Kaczory - Śmiłowo - Brodna - Zelgniewo	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Kaczory,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
22	PKS Piła	Zwykła	Kaczory > Morzewo > Krzewina > Dziembowo > Dziembówko > Dziembowo > Krzewina >(/*Milcz*/ > /*Studzieniec*/ > /*Urbanowo*/ > /*Chodzież*/)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Kaczory,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
23	PKS Piła	Zwykła	Zelgniewo > Brodna > Śmiłowo > Kaczory > Morzewo > Krzewina >(/*Milcz*/ > /*Studzieniec*/ > /*Urbanowo*/ > /*Chodzież*/)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Kaczory,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
24	PKS Piła	Zwykła	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Nowa Wieś Ujska - Chrustowo -(/*Nietuszkowo*/ - /*Kierzkowice*/ - /*Oleśnica*/ - /*Chodzież*/)	16	16	32	15	13	28	11	10	21	7	7	14	w wakacje +1Nd Piła>Chodzież	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
25	PKS Piła	Zwykła	(/*Chodzież*/ - /*Urbanowo*/ - /*Studzieniec*/ - /*Milcz*/)- Krzewina - Morzewo - Kaczory - Równopole - Rzadkowo - Prawomyśl - Byszewice - Miasteczko-Huby - Miasteczko Krajeńskie - Brzostowo Stare	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
26	PKS Piła	Zwykła	(/*Chodzież*/ > /*Urbanowo*/ > /*Studzieniec*/ > /*Milcz*/)> Krzewina > Morzewo > Kaczory > Równopole > Rzadkowo > Prawomyśl > Byszewice	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Kaczory,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
27	PKS Piła	Zwykła	(*|Chodzież|* > *|Urbanowo|* > *|Studzieniec|* > *|Milcz|*)> Krzewina > Dziembowo > Krzewina > Morzewo > Kaczory > Równopole > Rzadkowo > Prawomyśl > Byszewice > Miasteczko-Huby > Miasteczko Krajeńskie > Brzostowo Stare	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
28	PKS Piła	Zwykła	Kaczory > Morzewo > Krzewina >(*|Milcz|* > *|Studzieniec|* > *|Urbanowo|* > *|Chodzież|*)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	gm. Kaczory,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
29	PKS Piła	Zwykła	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Chrustowo - (*|Nietuszkowo|* - *|Kierzkowice|* - *|Oleśnica|* - *|Chodzież|* - *|Rataje|* - *|Pietronki|* - *|Adolfowo|* - *|Studźce|* - *|Margonin|* - *|Margońska Wieś|* - *|Lipiniec|* - *|Lipiny|* - *|Czesławice|* - *|Buszewo|* - *|Grabowo|* - *|Tomczyce|* - *|Gołańcz|* - *|Morakówko|* - *|Morakowo|* - *|Czeszewo|* - *|Kujawki|* - *|Stołężyn|* - *|Wapno|* - *|Srebrna Góra|* - *|Komasin|* - *|Turza|* - *|Damasławek|*)	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,
30	PKS Piła	Zwykła	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Chrustowo - (*|Nietuszkowo|* - *|Kierzkowice|* - *|Oleśnica|* - *|Chodzież|* - *|Rataje|* - *|Pietronki|* - *|Adolfowo|* - *|Studźce|* - *|Margonin|* - *|Margońska Wieś|* - *|Lipiniec|* - *|Lipiny|* - *|Czesławice|* - *|Buszewo|* - *|Grabowo|* - *|Tomczyce|* - *|Gołańcz|*)	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,
31	PKS Piła	Zwykła	Wyrzysk > Krzyżówka > Kosztowo > Nieżychowo > Tomaszewo > Pobórka Wielka > Białośliwie >(*|Atanazyn|* > *|Szamocin|* > *|Józefowice|* > *|Nadolniki|* > *|Strzelczyki|* > *|Zacharzyn|* > *|Wymysław|* > *|Strzelce|* > *|Rataje|* > *|Chodzież|*)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
32	PKS Piła	Zwykła	Wyrzysk > Krzyżówka > Kosztowo > Nieżychowo > Tomaszewo > Pobórka Wielka > Białośliwie >(*|Atanazyn|* > *|Szamocin|*)	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
33	PKS Piła	Zwykła	Piła > Ługi Ujskie > Ujście > Chrustowo >(|*Nietuszkowo*| > |*Kierzkowice*| > |*Oleśnica*| > |*Chodzież*| > |*Podanin*| > |*Podstolice*| > |*Kąkolewice*| > |*Budzyń*| > |*Brzekiniec*| > |*Nowe Brzeźno*| > |*Żelice*| > |*Rudnicze*| > |*Bobrowniki*| > |*Wągrowiec*|)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski, wągrowiecki,
34	PKS Wałcz	Zwykła	(|*Czarnków*| - |*Brzeźno*| - |*Sarbka*| - |*Sarbia*|)-Kruszewo - Bronisławki -(|*Marunowo*| - |*Oleśnica*| - |*Chodzież*|)	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki, chodzieski,
35	PKS Wałcz	Zwykła	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Mirosław - Jabłonowo - Węglewo - Kruszewo -(|*Sarbia*| - |*Sarbka*| - |*Brzeźno*| - |*Czarnków*|)	2	2	4	3	2	5	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,
36	PKS Wałcz	Zwykła	Piła - Dobrzyca - Krępsko -(|*Płytnica*| >|*Zagórze*|> |*Ptusza*| - |*Byszki/Jastrowie*| - |*Jastrowie*|)	6	5	11	3	4	7	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście, gm. Szydłowo,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
37	PKS Wałcz	Zwykła	Piła >(|*Stobno*| > |*Wrząca*| > |*Wapniarnia*| > |*Biała*| > |*Kadłubek*| > |*Trzcianka*|)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,
38	PKS Wałcz	Zwykła	(|*Czarnków*| > |*Zofiowo*| > |*Kuźnica Czarnkowska*| > |*Radolinek*| > |*Radolin*| > |*Teresin*| > | *Trzcianka*| > |*Kadłubek*| > |*Biała*| > |*Wapniarnia*| > |*Wrząca*| > |*Stobno*|)> Piła	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,
39	PKS Wałcz	Zwykła	Piła - Kotuń - Stobno PKP - Kłoda -(|*Pokrzywno*| - |*Łomnica*| - |*Dłużewo*| - |*Kadłubek*| - |*Sarcz*| - |*Trzcianka*|)	5	4	9	4	2	6	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,
40	PKS Wałcz	Zwykła	(|*Czarnków*| > |*Zofiowo*| > |*Kuźnica Czarnkowska*| > |*Radolinek*| > |*Radolin*| > |*Teresin*| > |*Trzcianka*| > |*Sarcz*| > |*Kadłubek*| > |*Dłużewo*| > |*Łomnica*| > |*Pokrzywno*|)> Kłoda > Stobno PKP > Kotuń > Piła	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,
41	PKS Wałcz	Zwykła	Piła >(|*Stobno*| > |*Wrząca*| > |*Wapniarnia*| > |*Biała*| > |*Kadłubek*| > |*Trzcianka*|)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
42	Towarzystwo Przewozowe "BETA-BUS" s.c. Eugeniusz Wójcik, Marek Mandel	Zwykła	Piła -(*|Stobno| - |Wrzęca| - |Wapniarnia| - |Biała| - |Kadłubek| - Trzcianka*)	15	15	30	8	8	16	7	7	14	6	6	12		M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki,
43	Towarzystwo Przewozowe "BETA-BUS" s.c. Eugeniusz Wójcik, Marek Mandel	Zwykła	Piła - Dobrzyca -(*|Skórka| - |Dolnik| - | Żeleźnica| - |Krajenka| - |Barankowo| - |Klukowo| - |Błękwit| - |Złotów|*)	5	5	10	5	5	10	3	3	6	3	3	6		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Wielkopolski	złotowski,
44	PKS Piła	Zwykła	Piła - Ługi Ujskie - Ujście - Chrustowo -(Nietuszkowo -...- Chodzież -...- Oborniki -...- Poznań)	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	chodzieski,
45	PKS Wałcz	Zwykła	Piła > Ługi Ujskie > Ujście > Mirosław > Jabłonowo > Węglewo > Kruszewo >(*|Sarbia| > |Sarbka| > |Brzeźno| > |Czarnków| > |Dębe| > |Lubasz| > |Bończa| > |Miłkowo| > |Sokołowo| > |Klempicz| > ?|Annogóra| > |Piotrowo| > |Nadolnik| > |Wronki|*)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	wariant jednokierunkowy	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki, WLKP_szamotulski,
46	PKS Wałcz	Zwykła	(*|Wronki| > |Piła_gm.Wronki| > |Smolnica| > |Nowy Kraków| > ?|Annogóra| > |Klempicz| > |Sokołowo| > |Miłkowo_gm.Lubasz| > |Bończa| > |Lubasz| > |Dębe| > |Czarnków| > |Zofiowo| > |Kuźnica Czarnkowska| > |Radolinek| > |Radosiew| > |Teresin| > |Nowa Wieś| > |Trzcianka| > |Kadłubek| > |Biała| > |Wapniarnia| > |Wrzęca| > |Stobno|*)- Piła	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Linia jednokierunkowa	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki, WLKP_szamotulski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
47	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(/*Nakło nad Notecią*/ - /*Olszewka*/ - /*Dębowo*/ - /*Broniewo*/ - /*Dębionek*/)- Dziunin - Dębno - Fanianowo - Liszkowo - Masłowo - Marynka - Bagdad - Ruda - Wyrzysk	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,
48	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(/*Nakło nad Notecią*/ - /*Olszewka*/ - /*Dębowo*/ - /*Broniewo*/ - /*Kaźmierzewo*/ - /*Witosław*/ - /*Izabela*/)- Dziunin	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,
49	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(/*Nakło nad Notecią*/ - /*Lubaszcz*/ - /*Śmielin*/ - /*Sadki*/ - /*Mrozowo*/)- Ruda - Wyrzysk	3	3	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1 para RS tylko 01.09-30.04	gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,
50	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(/*Nakło nad Notecią*/ > /*Lubaszcz*/ > /*Śmielin*/ > /*Sadki*/ > /*Mrozowo*/)> Ruda > Wyrzysk > Kosztowo > Dobrzyniewo > Klawek > Falmierowo > Kościerzyn Wielki > Szczerbin > Rataje > Łobżenica	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0		0	wariant jednokierunkowy	gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,
51	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(/*Nakło nad Notecią*/ - /*Olszewka*/ - /*Dębowo*/ - /*Broniewo*/ - /*Kaźmierzewo*/ - /*Witosław*/ - /*Izabela*/ - /*Zdrogowo*/)- Dziunin - Dębno - Fanianowo - Liszkowo - Masłowo - Marynka - Bagdad - Ruda - Wyrzysk	1	2	3	1	2	3	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,
52	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(/*Nakło nad Notecią*/ - /*Olszewka*/ - /*Dębowo*/ - /*Broniewo*/ - /*Kaźmierzewo*/ - /*Witosław*/ - /*Izabela*/ - /*Zdrogowo*/)- Dziunin - Dębno - Fanianowo - Liszkowo - Trzeboń - Łobżenica	2	3	5	1	1	2	0	0	0	0	0	0		gm. Łobżenica,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,
53	PKS Wałcz	Zwykła	Piła - Stara Łubianka - Nowa Łubianka -(/*Chude*/ - /*Witankowo*/ - /*Dobino*/ - /*Wałcz Drugi*/ - /*Wałcz*/)	8	9	17	7	8	15	4	4	8	0	0	0		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,
54	PKS Wałcz	Zwykła	(/*Wałcz*/ - /*Wałcz Drugi*/ - /*Dobino*/ - /*Witankowo*/ - /*Chude*/)- Nowa Łubianka - Stara Łubianka	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
55	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe; Grzegorz Lasocki Spółka Jawna	Zwykła	(/*Wałcz*/ - /*Chwiram*/ - /*Gostomia*/)- Róża Wielka - Leżenica - Gądek - Pokrzywnica - Szydłowo - Piła	10	12	22	10	12	22	7	9	16	7	9	16		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,
56	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe; Grzegorz Lasocki Spółka Jawna	Zwykła	(/*Wałcz*/ - /*Chwiram*/ - /*Różewo*/)- Nowy Dwór - Jaraczewo - Szydłowo - Piła	3	2	5	3	2	5	2	1	3	2	1	3		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,
57	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe; Grzegorz Lasocki Spółka Jawna	Zwykła	(/*Wałcz*/ - /*Chwiram*/ - /*Gostomia*/)- Nowy Dwór - Jaraczewo - Szydłowo - Piła	2	1	3	2	1	3	1	1	2	1	1	2		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,
58	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe; Grzegorz Lasocki Spółka Jawna	Zwykła	(/*Wałcz*/ - /*Chwiram*/ - /*Różewo*/)- Skrzatusz - Szydłowo - Piła	9	8	17	9	8	17	6	3	9	6	3	9		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,
59	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe; Grzegorz Lasocki Spółka Jawna	Zwykła	(/*Wałcz*/ - /*Chwiram*/ - /*Gostomia*/)- Jaraczewo - Szydłowo - Piła	3	3	6	3	3	6	1	1	2	1	1	2		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
60	Wałeckie Towarzystwo Przewozowe; Grzegorz Lasocki Spółka Jawna	Zwykła	(|*Wałcz*| - |*Chwiram*| - |*Różewo*|)- Jaraczewo - Szydłowo - Piła	1	2	3	1	2	3	1	3	4	1	3	4		M. Piła, gm. Szydłowo,	Marszałek Zachodniopomorski	ZACH-POM_wałecki,
61	ARRIVA Sp. z o.o. O/Kołobrzeg & Majer Bus	Pospieszna	(Zakopane -...- Poznań)- Piła -(Szczecinek -...- Kołobrzeg)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła,	Marszałek Zachodniopomorski i Marszałek Małopolski	
62	ARRIVA Sp. z o.o. O/Sanok	Pospieszna	(Kołobrzeg -...- Czaplinek)- Piła -(Wągrowiec -...- Sanok)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Podkarpacki	
63	PKS Białystok S.A. & PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Pospieszna	(Białystok -...- Nakło nad Notecią)- Wyrzysk - Piła - (Wałcz -...- Szczecin)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła, gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski i Marszałek Podlaski	
64	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Pospieszna	(Warszawa -...- Nakło nad Notecią)- Wyrzysk - Piła - (Wałcz -...- Kołobrzeg)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła, gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	
65	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(|*Bydgoszcz*| - |*Nakło nad Notecią*| - |*Lubaszcz*| - |*Śmielin*| - |*Sadki*| - |*Mrozowo*|)- Ruda - Wyrzysk	2	2	4	2	2	4	1	1	2	1	1	2		gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,
66	PKS Bydgoszcz Sp. z o.o.	Zwykła	(|Bydgoszcz| - |Nakło nad Notecią| - |Lubaszcz| - |Śmielin| - |Sadki| - |Mrozowo|)- Ruda - Wyrzysk - Kosztowo - Dobrzyniewo - >Klawek> - Falmierowo - Kościerzyn Wielki - Szczerbin - Rataje - Łobżenica	3	4	7	3	4	7	3	3	6	3	3	6		gm. Łobżenica, gm. Wyrzysk,	Marszałek Kujawsko-Pomorski	KUJ-POM_nakielski,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
67	PKS Bytów S.A.	Pospieszna	(Człuchów -...- Złotów)- Piła	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła,	Marszałek Pomorski	
68	PKS Bytów S.A.	Pospieszna	Piła -(Złotów -...- Bytów)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła,	Marszałek Pomorski	
69	PKS Bytów S.A.	Pospieszna	(Ustka -...- Złotów)- Piła -(Poznań -...- Kudowa-Zdrój)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła,	Marszałek Pomorski	
70	PKS Gniezno Sp. z o.o.	Pospieszna	(Gniezno -...- Chodzież)- Piła -(Szczecinek -...- Koszalin -...- Ustronie Morskie)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	
71	PKS Kłodzko	Pospieszna	(Ustka -...- Szczecinek)- Piła -(Poznań -...- Kłodzko)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji, co 2 dzień	M. Piła,	Marszałek Dolnośląski	
72	PKS Kłodzko	Pospieszna	(Kołobrzeg -...- Szczecinek)- Piła -(Kłodzko)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Dolnośląski	
73	PKS Koszalin	Pospieszna	(Darłówko -...- Koszalin)- Piła -(Poznań -...- Bielsko-Biała)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	do Darłówka cz-nd/ do Bielsko-Białej pt-pn	M. Piła,	Marszałek Dolnośląski	
74	PKS Koszalin & PKS Szczecinek	Pospieszna	(Mielno -...- Koszalin)- Piła -(Poznań -...- Krynica-Zdrój)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Zachodniopomorski	
75	PKS Koszalin & Polbus Wrocław	Pospieszna	(Jarosławiec -...- Koszalin)- Piła -(Poznań -...- Wrocław)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Zachodniopomorski i Marszałek Dolnośląski	
76	PKS Mława S.A.	Pospieszna	(Warszawa -...- Nakło nad Notecią)- Wyrzysk - Piła -(Wałcz -...- Kołobrzeg)	1	1	2	0	0	0	1	1	2	1	1	2	kursuej od 1.09 do 30.06	M. Piła, gm. Wyrzysk,	Marszałek Mazowiecki	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
77	PKS Mława S.A. & Veolia Transport Kołobrzeg Sp. z o.o.	Pospieszna	(Warszawa -...- Nakło nad Notecią)- Wyrzysk - Piła -(Wałcz -...- Międzyzdroje)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje 01.07-31.08	M. Piła, gm. Wyrzysk,	Marszałek Mazowiecki i Marszałek Zachodniopomorski	
78	PKS Piła	Zwykła	Piła - Jeziorki - Śmiłowo - Solnówek - Grabówno - Okaliniec - Pobórka Wielka - Tomaszewo - Nieżychowo - Kosztowo - Krzyżówka - Wyrzysk - Ruda -(*|Mrozowo| - |Sadki| - |Śmielin| - |Lubaszcz| - |Nakło nad Notecią| - |Trzciewnica| - |Ślesin| - |Minikowo| - |Strzelewo| - |Zielonczyn| - |Kruszyn| - |Pawłówek| - |Osowa Góra| - |Bydgoszcz|*)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	0	0	0		M. Piła, gm. Wyrzysk, gm. Białośliwie, gm. Kaczory, gm. Miasteczko Krajeńskie,	Marszałek Wielkopolski	KUJ-POM_nakielski,
79	PKS Płock S.A. (grupa Mobilis)	Pospieszna	(Warszawa -...- Bydgoszcz)- Piła -(Wałcz -...- Kołobrzeg)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła,	Marszałek Mazowiecki	
80	PKS Poznań S.A.	Pospieszna	(Poznań -...- Chodzież)- Ujście - Piła -(Szczecinek -...- Koszalin -...- Ustronie Morskie)	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	w wakacje kursuje codziennie	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	
81	PKS Sieradz	Pospieszna	(Sieradz -...- Poznań)- Piła -(Szczecinek -...- Kołobrzeg)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Łódzki	
82	PKS Słupsk S.A. & PKS Tour	Pospieszna	(Ustka -...- Jastrowie)- Piła - Ujście -(Poznań -...- Jelenia Góra)	1	1	2	0	0	0	1	1	2	1	1	2	kursuje od 01.10 do 30.04	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Pomorski	
83	PKS Staszów Sp. z o.o.	Pospieszna	(Gniezno -...- Chodzież)- Piła -(Szczecinek -...- Koszalin -...- Ustronie Morskie)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Świętokrzyski	
84	PKS Staszów Sp. z o.o.	Pospieszna	(Koszalin -...- Szczecinek)- Piła -(Chodzież -...- Staszów)	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje tylko w okresie wakacji	M. Piła,	Marszałek Świętokrzyski	

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat pilski do powiatu:
				Dzień roboczy						Sobota			Niedziela						
				szkolny			wakacyjny												
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma				
85	PKS Szczecin & ARRIVA Sp. z o.o. O/Toruń	Pospieszna	(Szczecin -...- Wałcz)- Piła - Wyrzysk -(Nakło nad Notecią -...- Toruń)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła, gm. Wyrzysk,	Marszałek Zachodniopomorski i Marszałek Kujawsko-Pomorski	
86	PKS Tomaszów Mazowiecki	Pospieszna	(Tomaszów Mazowiecki -...- Konin)- Piła -(Czaplinek -...- Pobierowo)	0	0	0	1	0	1	1	1	2	0	1	1	kursuje tylko w okresie wakacji (pt-nd)	M. Piła,	Marszałek Łódzki	
87	PKS Turek S.A.	Pospieszna	(Łódź -...- Poznań -...- Chodzież)- Ujście - Piła - (Szczecinek -...- Koszalin -...- Kołobrzeg)	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	w wakacje kursuje codziennie	M. Piła, gm. Ujście,	Marszałek Wielkopolski	
88	TELESFOR	Pospieszna	(Zakopane -...- Poznań)- Piła -(Szczecinek -...- Kołobrzeg)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Piła,	Marszałek Małopolski	
89	Usługi Transportowe M.K. Kruger Justyna Winniczuk	Pospieszna	(Gniezno -...- Chodzież)- Piła -(Szczecinek -...- Koszalin -...- Ustronie Morskie)	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	w wakacje kursuje codziennie	M. Piła,	Marszałek Wielkopolski	
90	WISPOL & ARRIVA Sp. z o.o. O/Kołobrzeg	Pospieszna	(Cieszyn -...- Poznań)- Piła -(Wałcz -...- Kołobrzeg)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	kursuje pt-pn (w okresie wakacji) + 01.07-30.09 (noc śr/cz>Kołobrzeg i cz/pt>Cieszyn)	M. Piła,	Marszałek Zachodniopomorski i Marszałek Śląski	

Źródło: Rozkłady jazdy do zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego, rozkłady jazdy przewoźników.