Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Mogileńskiego



Sierpień 2026 rok

Spis treści

1. Przedmiot opracowania ... 4
1.1. Cel opracowania ... 4
1.2. Zakres planu ... 5
1.3. Definicje i określenia ... 6
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem ... 8
2.1. Informacje ogólne o Powiecie Mogileńskim ... 8
2.1.1 Przyroda powiatu ... 12
2.1.2 Bogactwa naturalne ... 13
2.1.3 Zabytki ... 15
2.2. Demografia ... 16
2.2.1. Prognoza liczby ludności ... 21
2.3. Gospodarka ... 23
2.3.1 Przemysł i usługi ... 23
2.3.2 Rolnictwo ... 25
2.4. Sfera społeczna ... 26
2.4.1 Opieka społeczna ... 28
2.4.2 Ochrona zdrowia ... 30
2.4.3 Edukacja ... 33
2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Mogileńskiego ... 35
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Mogileńskiego ... 38
3.1 System transportowy Powiatu Mogileńskiego ... 40
3.1.1 Regionalny osobowy transport drogowy ... 40
3.1.1.1 Sieć drogowa Powiatu Mogileńskiego ... 41
3.1.1.2 Natężenie ruchu ... 45
3.1.1.3 Transport indywidualny ... 48
3.1.2 Transport kolejowy ... 51
3.1.3 Transport rowerowy ... 54
3.1.4 Komunikacja międzygminna i międzypowiatowa ... 57
3.1.5 Komunikacja gminna ... 59
3.1.6 Transport publiczny i mobilność lokalna ... 61
3.1.7 Zezwolenia wydane przez Starostę Mogileńskiego ... 63
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem ... 65
4.1 Zagospodarowanie przestrzenne ... 66
4.2 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi ... 68
4.3 Ustalenia krajowego planu transportowego ... 69

4.4 Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego ... 71
4.5 Strategia Rozwoju Powiatu Mogileńskiego ... 73
4.6 Wpływ transportu na środowisko ... 75
5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym ... 78
5.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych ... 78
5.2 Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Mogileńskim ... 80
5.3 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu ... 82
5.3.1 Podsumowanie badań ankietowych ... 104
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych ... 107
7. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej ... 108
7.1 Linie o charakterze użyteczności publicznej ... 111
7.2 Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ... 116
7.3 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu i wymagane wyposażenie pojazdów ... 118
7.4 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych ... 120
7.5 Standard w zakresie ochrony środowiska ... 122
8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym ... 124
8.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym ... 124
8.2 Wybór operatora ... 126
8.3 Przygotowywanie oferty przewozowej ... 129
8.4 Zasady projektowania rozkładów jazdy, systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów ... 131
9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych ... 133
9.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych ... 133
10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera ... 134
10.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach 136
10.2 Informacja pasażerska w pojazdach ... 138
10.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem 140
11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego ... 142
11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego ... 144
11.2 Kształtowanie węzłów przesiadkowych ... 146
11.3 Integracja taryfowa transportu publicznego ... 148
11.4 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych ... 150

11.5 Podsumowanie i wnioski 152
Spis tabel 155
Spis wykresów 155
Spis map 155

1. Przedmiot opracowania

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

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

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

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

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

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

Niniejszy plan transportowy jest ukierunkowany na rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim dla podnoszenia jakości życia mieszkańców, przy równoczesnej poprawie efektywności i konkurencyjności zbiorowego transportu publicznego. Wizja transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.1. Cel opracowania

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

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

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

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

1.2. Zakres planu

Plan transportowy jest dokumentem składającym się z:

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

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

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

- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem;
- opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów;

- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- planowana oferta przewozowa oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.3. Definicje i określenia

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

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

transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/200713,

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

2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem

2.1. Informacje ogólne o Powiecie Mogileńskim

Powiat Mogileński położony jest w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Jego powierzchnia wynosi około 675 km², co stanowi blisko 3,8% powierzchni województwa kujawsko-pomorskiego. Pod względem powierzchni należy do mniejszych powiatów w regionie i jest nieco mniejszy od średniej powierzchni powiatu w Polsce, wynoszącej około 830 km².

Powiat na dzień 31.12.2024 roku liczył 43 407 mieszkańców, co stanowi około 2,2% ludności województwa kujawsko-pomorskiego. Pod względem demograficznym Powiat Mogileński jest jednostką o umiarkowanej liczbie ludności, charakteryzującą się dominacją terenów wiejskich oraz stosunkowo niską gęstością zaludnienia. Rozproszona struktura osadnicza powoduje zwiększone potrzeby w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, którego zadaniem jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom wszystkich miejscowości powiatu.

Siedzibą władz powiatu jest Mogilno, pełniące funkcję administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego centrum powiatu. Powiat obejmuje cztery gminy: Dąbrowa, Jeziora Wielkie, Mogilno oraz Strzelno. Istotnym atutem powiatu jest jego korzystne położenie komunikacyjne pomiędzy największymi ośrodkami województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Walory przyrodnicze związane z obszarem Pojezierza Gnieźnieńskiego, liczne jeziora, a także bogate dziedzictwo historyczne i kulturowe sprzyjają rozwojowi turystyki, rekreacji oraz usług.

W skład Powiatu Mogileńskiego wchodzi dwa miasta, Mogilno - będące siedzibą władz powiatu – pełniące funkcję administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego centrum powiatu oraz Strzelno.

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



Źródło: https://commons.wikimedia.org

Mapa 2. Podział administracyjny Powiatu Mogileńskiego



Źródło: https://commons.wikimedia.org

W skład Powiatu wchodzi 89 sołectw oraz 174 miejscowości.
Ponadto powiat obejmuje:

- ✓ gminy miejsko-wiejskie: Mogilno i Strzelno
- ✓ gminy wiejskie: Dąbrowa i Jeziora Wielkie

Powiat Mogileński graniczy z powiatami województwa kujawsko-pomorskiego oraz województwa wielkopolskiego, tj.:

- ✓ Powiat Inowrocławski,
- ✓ Powiat Żniński,
- ✓ Powiat Koniński (województwo wielkopolskie),
- ✓ Powiat Słupecki (województwo wielkopolskie),
- ✓ Powiat Gnieźnieński (województwo wielkopolskie).

Dzięki swojemu położeniu Powiat Mogileński stanowi ważne ogniwo komunikacyjne pomiędzy województwem kujawsko-pomorskim i wielkopolskim, zapewniając powiązania transportowe przede wszystkim z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem oraz Poznaniem. Istotne znaczenie dla obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego ma przebiegająca przez powiat linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, stanowiąca element krajowego układu transportowego, a także sieć dróg krajowych i wojewódzkich zapewniających sprawne połączenia z sąsiednimi powiatami.

Powiat Mogileński posiada bogate dziedzictwo historyczne i kulturowe. Szczególne znaczenie ma Mogilno, będące jednym z najstarszych ośrodków benedyktyńskich w Polsce, gdzie znajduje się zabytkowy zespół klasztorny wpisany do rejestru zabytków. Ważnym

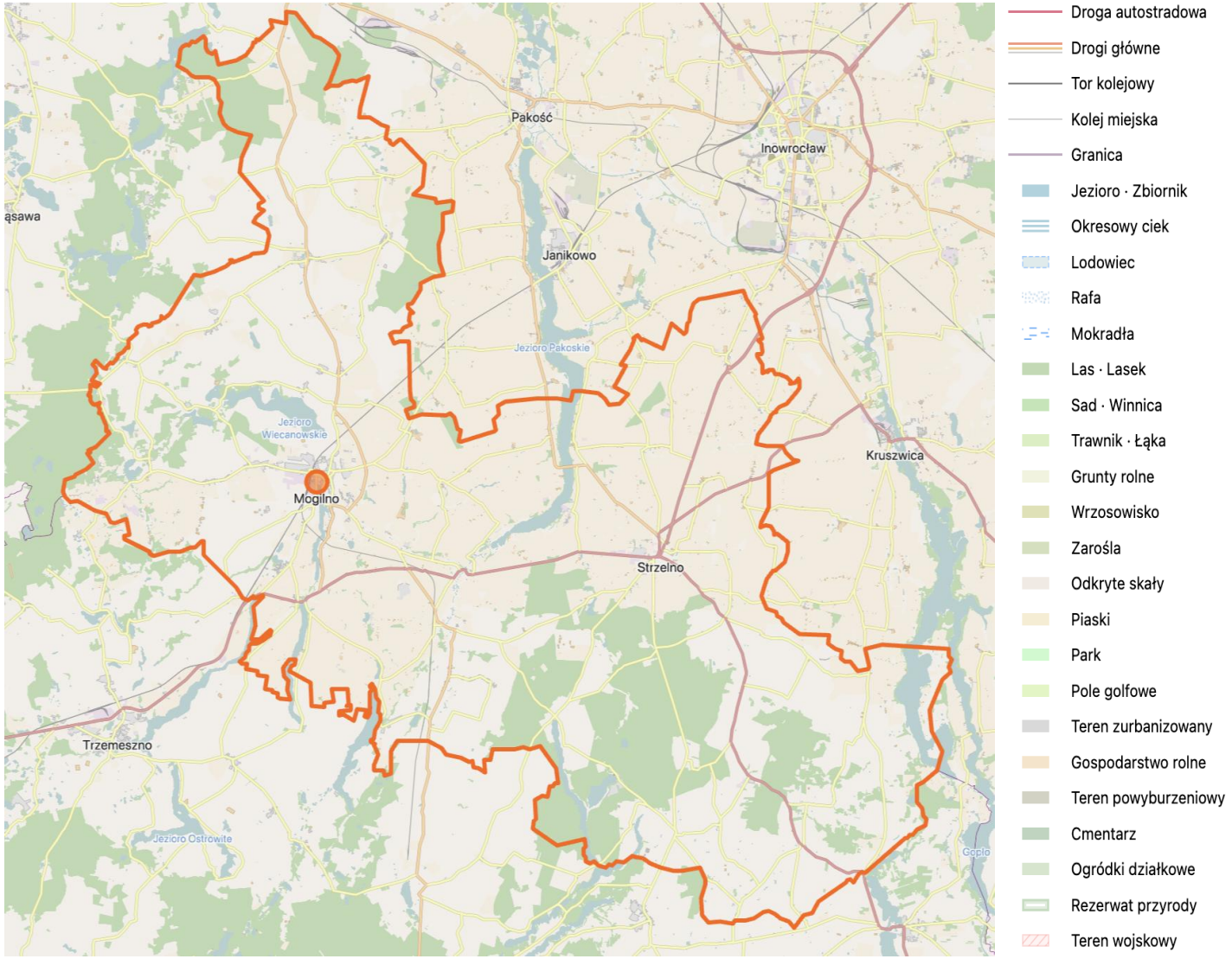
ośrodkiem historycznym jest również Strzelno, znane z romańskich zabytków sakralnych, w tym Bazyliki Świętej Trójcy oraz Rotundy św. Prokopa – jednego z najcenniejszych zabytków architektury romańskiej w Polsce. Uzupełnieniem potencjału turystycznego są liczne jeziora i obszary przyrodniczo cenne, zwłaszcza zlokalizowane na terenie gminy Jeziora Wielkie.

Z perspektywy gospodarczej i logistycznej:

- ✓ powiat dysponuje rozwiniętą siecią dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, zapewniających powiązania z głównymi ośrodkami województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego,
- ✓ istotnym elementem systemu transportowego jest przebieg linii kolejowej nr 353, umożliwiającej realizację przewozów pasażerskich oraz towarowych o znaczeniu regionalnym i międzywojewódzkim,
- ✓ gospodarka powiatu opiera się przede wszystkim na sektorze rolnym, przemyśle rolno-spożywczym, przetwórstwie, handlu oraz usługach,
- ✓ ważnym elementem rozwoju lokalnego pozostaje turystyka i rekreacja wykorzystująca walory przyrodnicze Pojezierza Gnieźnieńskiego, liczne jeziora oraz bogate dziedzictwo historyczne regionu,
- ✓ korzystne położenie na styku dwóch województw sprzyja rozwojowi współpracy gospodarczej oraz codziennym powiązaniom funkcjonalnym z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem i Poznaniem, co przekłada się na znaczące potoki dojazdów do pracy, szkół i usług publicznych.

Z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego Powiat Mogileński charakteryzuje się znacznym udziałem obszarów wiejskich oraz relatywnie rozproszoną siecią osadniczą. Uwarunkowania te powodują konieczność zapewnienia sprawnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami wiejskimi, siedzibami gmin oraz Mogilnem jako głównym ośrodkiem administracyjno-usługowym. Jednocześnie istotnym zadaniem organizatora transportu jest zapewnienie efektywnej integracji komunikacyjnej z sąsiednimi powiatami oraz regionalnymi ośrodkami wzrostu, co ma kluczowe znaczenie dla dostępności rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia i innych usług publicznych oraz dla wzmacniania spójności społeczno-gospodarczej całego powiatu.

Mapa *3*. Mapa Powiatu Mogileńskiego



Źródło: *https://www.openstreetmap.org/*

2.1.1 Przyroda powiatu

Powiat Mogileński, podobnie jak znaczna część obszaru województwa kujawsko-pomorskiego, charakteryzuje się krajobrazem nizinnym o genezie polodowcowej, ukształtowanym w wyniku działalności lądolodu skandynawskiego podczas ostatniego zlodowacenia bałtyckiego. Średnia wysokość terenu wynosi około 90–120 m n.p.m., a lokalnie najwyżej położone fragmenty obszaru osiągają wartości przekraczające 130 m n.p.m. Rzeźba terenu jest zróżnicowana i obejmuje przede wszystkim formy charakterystyczne dla obszarów młodoglacjalnych, takie jak wysoczyzny morenowe, pagórki morenowe, rynny polodowcowe, zagłębienia wytopiskowe oraz doliny rzeczne.

Większość obszaru Powiatu Mogileńskiego położona jest w obrębie Pojezierza Gnieźnieńskiego, stanowiącego jeden z najbardziej charakterystycznych mezoregionów południowej części województwa kujawsko-pomorskiego. Krajobraz powiatu tworzą rozległe tereny rolnicze urozmaicone licznymi jeziorami, kompleksami leśnymi oraz dolinami cieków wodnych. Szczególną cechą regionu jest występowanie licznych jezior rynnowych i polodowcowych, które nadają obszarowi wysokie walory krajobrazowe i rekreacyjne.

Pod względem geologicznym na terenie powiatu dominują utwory czwartorzędowe związane z działalnością lodowca, przede wszystkim gliny zwałowe, piaski i żwiry wodnolodowcowe oraz osady jeziorne. Występujące lokalnie złoża kruszyw naturalnych mają znaczenie gospodarcze, szczególnie dla sektora budowlanego i drogowego. Charakterystyczną cechą obszaru jest również obecność gleb o wysokiej przydatności rolniczej, co znajduje odzwierciedlenie w dominującym udziale użytków rolnych i rolniczym charakterze znacznej części powiatu.

Przyroda Powiatu Mogileńskiego stanowi jeden z istotnych czynników kształtujących jego potencjał rozwojowy, szczególnie w zakresie turystyki, rekreacji oraz gospodarki opartej na lokalnych zasobach środowiskowych. Lesistość powiatu wynosi około 15–20%, co jest wartością niższą od średniej krajowej. Kompleksy leśne występują przede wszystkim w południowej i wschodniej części powiatu, szczególnie na obszarach gmin Jeziora Wielkie, Strzelno i Dąbrowa. Dominują siedliska borowe z przewagą sosny, jednak występują również lasy mieszane i fragmenty zbiorowisk liściastych, pełniące ważne funkcje ekologiczne, krajobrazowe i rekreacyjne.

Znaczną część powierzchni powiatu zajmują użytki rolne, co podkreśla jego rolniczy charakter. Warunki glebowe i klimatyczne sprzyjają prowadzeniu intensywnej produkcji rolnej, w tym uprawie zbóż, roślin przemysłowych oraz rozwojowi hodowli zwierząt. Rolnictwo pozostaje jednym z ważniejszych sektorów lokalnej gospodarki, wpływając na strukturę przestrzenną osadnictwa oraz zapotrzebowanie na przewozy lokalne i ponadlokalne.

Na obszarze Powiatu Mogileńskiego występują liczne formy ochrony przyrody, których celem jest zachowanie wartościowych ekosystemów, krajobrazów oraz siedlisk przyrodniczych. Szczególne znaczenie posiadają obszary chronionego krajobrazu, rezerwaty przyrody, użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody. Część terenów objęta jest ochroną w ramach europejskiej sieci Natura 2000, obejmującej obszary o szczególnych walorach przyrodniczych, zwłaszcza związanych z ekosystemami wodnymi, leśnymi oraz siedliskami rzadkich gatunków roślin i zwierząt.

Jednym z najważniejszych elementów środowiska przyrodniczego powiatu jest rozbudowany system jezior Pojezierza Gnieźnieńskiego. Do najważniejszych akwenów należą m.in. Jezioro Mogileńskie, Jezioro Wiecanowskie, Jezioro Ostrowskie, Jezioro Pakoskie, Jezioro Kamienieckie oraz Jezioro Gopło (w południowej części powiatu, związane z obszarem gminy Jeziora Wiel-

kie). Jeziora te pełnią istotne funkcje przyrodnicze, retencyjne, krajobrazowe i rekreacyjne. Stanowią również ważne siedliska dla licznych gatunków ptactwa wodnego oraz element lokalnego systemu ekologicznego.

Powiat Mogileński znajduje się w zlewni rzeki Noteć, stanowiącej jeden z głównych elementów systemu hydrograficznego regionu. Istotną rolę w układzie wodnym powiatu odgrywają mniejsze cieki oraz jeziora połączone systemem naturalnych i sztucznych odpływów. Szczególne znaczenie posiadają obszary związane z Jeziorem Gopło i systemem wodnym Noteci, które stanowią jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów południowej części województwa kujawsko-pomorskiego.

Znaczącą funkcję w środowisku przyrodniczym pełnią również tereny podmokłe, oczka wodne, doliny cieków oraz niewielkie zbiorniki retencyjne. Obszary te wpływają na poprawę lokalnego bilansu wodnego, zwiększają różnorodność biologiczną oraz ograniczają negatywne skutki okresowych susz. Jednocześnie stanowią potencjał dla rozwoju turystyki przyrodniczej, edukacji ekologicznej i aktywnych form wypoczynku.

W Powiecie Mogileńskim środowisko przyrodnicze charakteryzuje się typowym dla obszarów młodoglacjalnych krajobrazem pojeziernym, obejmującym wysoczyzny morenowe, liczne jeziora, doliny rzeczne oraz tereny rolnicze. Bogactwo zasobów wodnych, różnorodność krajobrazowa, obecność obszarów chronionych oraz wysokie walory kulturowo-przyrodnicze sprawiają, że powiat posiada znaczący potencjał turystyczny i rekreacyjny. Jednocześnie uwarunkowania środowiskowe, w tym rozproszona struktura osadnicza i występowanie licznych miejscowości położonych poza głównymi ciągami komunikacyjnymi, mają istotne znaczenie dla organizacji publicznego transportu zbiorowego, wymagając zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańcom oraz obsługi ruchu turystycznego.

2.1.2 Bogactwa naturalne

Na terenie Powiatu Mogileńskiego dominują utwory geologiczne pochodzące z okresu czwartorzędu, związane przede wszystkim z działalnością lądolodu skandynawskiego podczas zlodowaceń plejstoceńskich. Procesy glacjalne ukształtowały charakterystyczną dla regionu rzeźbę terenu obejmującą wysoczyzny morenowe, rynny polodowcowe, zagłębienia wytopiskowe oraz liczne jeziora. Powierzchnię geologiczną powiatu tworzą głównie gliny zwałowe, piaski i żwiry wodnolodowcowe, natomiast w dolinach cieków wodnych oraz obniżeniach terenowych występują młodsze osady holoceńskie, w tym torfy, namuły i piaski rzeczne.

Budowa geologiczna Powiatu Mogileńskiego determinuje występowanie przede wszystkim surowców mineralnych o znaczeniu lokalnym, wykorzystywanych głównie w budownictwie, drogownictwie, rolnictwie oraz gospodarce komunalnej. Zasoby naturalne powiatu nie mają charakteru strategicznego dla gospodarki krajowej, jednak stanowią istotne uzupełnienie lokalnej bazy gospodarczej oraz wspierają rozwój infrastruktury technicznej i budowlanej.

Najważniejszymi zasobami naturalnymi Powiatu Mogileńskiego są kruszywa naturalne – piaski i żwiry, związane z osadami lodowcowymi i wodnolodowcowymi. Surowce te występują w różnych częściach powiatu i mają znaczenie przede wszystkim dla lokalnego oraz regionalnego rynku budowlanego. Wykorzystywane są głównie jako materiał do produkcji mieszanek betonowych, budowy dróg, wykonywania nasypów oraz realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Ich

eksploatacja prowadzona jest przede wszystkim metodą odkrywkową, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony środowiska i rekultywacji terenów poeksploatacyjnych.

Istotnym elementem zasobów naturalnych powiatu są również torfy oraz osady organiczne, występujące w rejonach podmokłych, dolinach cieków oraz dawnych zbiornikach wodnych. Ich znaczenie gospodarcze jest obecnie ograniczone, jednak mogą być wykorzystywane w ogrodnictwie, rekultywacji terenów zdegradowanych oraz jako element badań i ochrony ekosystemów mokradłowych. Obszary występowania torfowisk pełnią jednocześnie ważne funkcje przyrodnicze, retencyjne i klimatyczne, wpływając na lokalny bilans wodny oraz zachowanie różnorodności biologicznej.

Na terenie Powiatu Mogileńskiego występują również surowce ilaste, w tym gliny i iły pochodzenia czwartorzędowego, które potencjalnie mogą być wykorzystywane do produkcji materiałów ceramicznych i budowlanych. Ich znaczenie gospodarcze jest jednak ograniczone i nie doprowadziło do rozwoju dużych zakładów przemysłu ceramicznego. Współcześnie surowce te mają głównie znaczenie lokalne, związane z drobną działalnością gospodarczą oraz potrzebami budownictwa.

Powiat Mogileński nie posiada znaczących złóż surowców energetycznych, rud metali ani innych kopalin o znaczeniu przemysłowym. Brak strategicznych zasobów mineralnych powoduje, że podstawą rozwoju gospodarczego powiatu pozostają przede wszystkim: rolnictwo, przetwórstwo rolno-spożywcze, usługi, działalność produkcyjna oraz turystyka i rekreacja. Szczególne znaczenie rozwojowe mają zasoby krajobrazowe i przyrodnicze związane z Pojezierzem Gnieźnieńskim, które stanowią podstawę rozwoju funkcji wypoczynkowych i turystycznych.

Jednym z najważniejszych zasobów naturalnych Powiatu Mogileńskiego są zasoby wodne, obejmujące zarówno wody powierzchniowe, jak i podziemne. Szczególne znaczenie posiadają liczne jeziora polodowcowe, w tym m.in. Jezioro Mogileńskie, Jezioro Wiecanowskie, Jezioro Ostrowskie, Jezioro Pakoskie oraz Jezioro Gopło. Zasoby te pełnią wielorakie funkcje: przyrodnicze, retencyjne, gospodarcze i rekreacyjne. Jeziora oraz związane z nimi ekosystemy wodne stanowią ważny element lokalnego systemu przyrodniczego, a jednocześnie tworzą potencjał dla rozwoju turystyki wodnej, sportów rekreacyjnych i wypoczynku.

Wody podziemne stanowią podstawowe źródło zaopatrzenia ludności oraz gospodarki komunalnej w wodę pitną. Ich ochrona i racjonalne gospodarowanie mają istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa środowiskowego oraz zrównoważonego rozwoju powiatu. Szczególnego znaczenia nabierają działania związane z ochroną zasobów wodnych, zwiększaniem retencji oraz przeciwdziałaniem skutkom okresowych susz.

Podsumowując, bogactwa naturalne Powiatu Mogileńskiego mają przede wszystkim charakter lokalny i obejmują głównie kruszywa naturalne, surowce ilaste, torfy oraz zasoby wodne. Nie stanowią one podstawy rozwoju przemysłu wydobywczego, jednak odgrywają istotną rolę w funkcjonowaniu lokalnej gospodarki, szczególnie w sektorze budowlanym, drogowym i rolniczym. Szczególnym atutem powiatu pozostają zasoby wodne, walory krajobrazowe oraz różnorodność przyrodnicza, które wzmacniają potencjał turystyczny i rekreacyjny regionu. Uwarunkowania te mają również znaczenie dla planowania publicznego transportu zbiorowego, gdyż generują dodatkowe potrzeby przewozowe związane z obsługą ruchu turystycznego, sezonowego oraz zapewnieniem dostępności komunikacyjnej terenów o rozproszonej strukturze osadniczej.

2.1.3 Zabytki

Historia Powiatu Mogileńskiego jest ściśle związana z dziejami historycznych regionów Kujaw i Pałuk oraz początkami państwowości polskiej. Obszar ten należy do najstarszych terenów osadniczych na ziemiach polskich, o czym świadczą liczne stanowiska archeologiczne dokumentujące obecność człowieka już od czasów prehistorycznych. Korzystne warunki naturalne – dostęp do wód, żyzne gleby oraz położenie na skrzyżowaniu dawnych szlaków komunikacyjnych – sprzyjały rozwojowi osadnictwa i wymianie handlowej. W okresie wczesnego średniowiecza teren obecnego powiatu stanowił ważny obszar związany z kształtowaniem się struktur państwa polskiego oraz rozwojem organizacji kościelnej.

Najważniejszym ośrodkiem historycznym Powiatu Mogileńskiego jest Mogilno, którego początki sięgają średniowiecza. Szczególne znaczenie dla historii miasta i całego regionu posiada zespół klasztorny benedyktynów w Mogilnie, należący do najstarszych zachowanych tego typu obiektów Polsce. Opactwo zostało ufundowane w XI wieku i przez wiele stuleci pełniło ważną funkcję religijną, kulturową oraz gospodarczą. Zespół klasztorny obejmuje m.in. kościół pw. św. Jana Apostoła oraz zabudowania klasztorne, w których zachowały się cenne elementy architektury romańskiej i gotyckiej. Obiekt ten stanowi jeden z najważniejszych zabytków sakralnych województwa kujawsko-pomorskiego oraz istotny punkt na szlaku dziedzictwa początków państwa polskiego.

Drugim znaczącym ośrodkiem historycznym powiatu jest Strzelno, posiadające wyjątkowe znaczenie w skali kraju dzięki zachowanym zabytkom architektury romańskiej. Najcenniejszym obiektem jest Bazylika Świętej Trójcy i Najświętszej Maryi Panny, której początki sięgają XII wieku. Szczególną wartość artystyczną posiadają unikatowe romańskie kolumny z przedstawieniami cnót i przywar, uznawane za jedno z najważniejszych dzieł sztuki romańskiej w Polsce. Obok bazyliki znajduje się Rotunda św. Prokopa, będąca jednym z najlepiej zachowanych przykładów architektury romańskiej na ziemiach polskich. Zespół zabytków Strzelna stanowi ważny element europejskiego dziedzictwa kulturowego i przyciąga turystów zainteresowanych historią średniowiecza oraz architekturą sakralną.

Istotną część dziedzictwa kulturowego Powiatu Mogileńskiego stanowią również liczne zabytki sakralne zlokalizowane w mniejszych miejscowościach. Wśród nich znajdują się kościoły reprezentujące różne style architektoniczne – od średniowiecznego gotyku, poprzez barok, aż po architekturę neogotycką XIX i początku XX wieku. Obiekty te są ważnym elementem lokalnego krajobrazu kulturowego, świadczącym o wielowiekowych tradycjach religijnych i społecznych mieszkańców regionu.

Powiat Mogileński posiada również wartościowe zabytki związane z dawną gospodarką ziemiańską i architekturą rezydencjonalną. Na jego terenie zachowały się zespoły dworsko-parkowe, będące pozostałością dawnych majątków ziemskich. Obiekty te, często otoczone cennymi założeniami parkowymi, stanowią świadectwo historii lokalnych elit gospodarczych oraz przemian społecznych zachodzących na tych terenach na przestrzeni XIX i XX wieku.

Wyjątkowym elementem dziedzictwa kulturowego powiatu jest również dziedzictwo związane z początkami państwa polskiego. Obszar Mogilna i Strzelna znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych miejsc historycznych związanych z formowaniem się państwa Piastów, co zwiększa jego znaczenie w kontekście turystyki historycznej i edukacyjnej. Powiat

stanowi naturalne uzupełnienie szlaków kulturowych obejmujących m.in. Gniezno, Kruszwicę oraz inne miejscowości związane z początkami polskiej państwowości.

Ważnym elementem dziedzictwa technicznego i gospodarczego regionu są obiekty związane z rozwojem transportu oraz infrastruktury lokalnej. Szczególne znaczenie posiada historyczny układ komunikacyjny regionu, w tym rozwój transportu kolejowego związany z linią kolejową nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, która od XIX wieku wpływała na rozwój gospodarczy i przestrzenny miejscowości położonych na terenie powiatu.

Dziedzictwo historyczne Powiatu Mogileńskiego odgrywa istotną rolę w rozwoju turystyki kulturowej, edukacyjnej i krajoznawczej. Zabytki Mogilna i Strzelna, obiekty sakralne, zespoły dworsko-parkowe oraz walory krajobrazowe jezior i terenów przyrodniczych tworzą atrakcyjną ofertę turystyczną, która uzupełnia potencjał gospodarczy regionu. Szczególne znaczenie mają działania związane z ochroną, konserwacją i udostępnianiem obiektów zabytkowych, które pozwalają zachować ich wartość historyczną i wykorzystać je jako element lokalnego rozwoju.

Powiat Mogileński dysponuje bogatym i zróżnicowanym dziedzictwem kulturowym, obejmującym przede wszystkim zabytki archeologiczne, sakralne, rezydencjonalne oraz elementy dziedzictwa związanego z rozwojem osadnictwa i transportu. Szczególne znaczenie posiadają zespół klasztorny w Mogilnie, romańskie zabytki Strzelna oraz obiekty związane z początkami państwa polskiego. Dziedzictwo to stanowi ważny potencjał rozwoju turystyki, edukacji i działalności kulturalnej, a jednocześnie wpływa na strukturę potrzeb transportowych powiatu, generując dodatkowe przewozy związane z ruchem turystycznym, wydarzeniami kulturalnymi oraz obsługą lokalnych centrów usługowych.

2.2. Demografia

Powiat Mogileński należy do mniejszych powiatów województwa kujawsko-pomorskiego zarówno pod względem powierzchni, jak i liczby ludności. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2024 r. powiat zamieszkiwało 43 407 mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosi około 64 osób na km², co jest wartością niższą od średniej wojewódzkiej i krajowej oraz typową dla powiatów o dominującej funkcji rolniczej. Struktura osadnicza ma charakter miejsko-wiejski, przy czym głównymi ośrodkami koncentracji ludności, usług publicznych i działalności gospodarczej są Mogilno oraz Strzelno. Znaczna część mieszkańców zamieszkuje obszary wiejskie, których udział przekracza połowę populacji powiatu.

Analiza danych demograficznych wskazuje, że Powiat Mogileński od wielu lat znajduje się w fazie systematycznej depopulacji. W latach 1995–2024 liczba mieszkańców zmniejszyła się z 47 557 do 43 407 osób, co oznacza spadek o 4 150 mieszkańców, czyli o około 8,7%. Proces ten ma charakter trwały i wpisuje się w ogólnopolskie tendencje obserwowane w powiatach o przewadze funkcji rolniczych oraz niewielkich ośrodkach miejskich, które nie korzystają z efektów suburbanizacji największych aglomeracji.

Zmniejszanie liczby ludności wynika przede wszystkim z niekorzystnych procesów naturalnych oraz migracyjnych. Od wielu lat w powiecie utrzymuje się ujemny przyrost naturalny będący konsekwencją niskiej dzietności oraz starzenia się społeczeństwa. Jednocześnie obserwowany jest odpływ mieszkańców, zwłaszcza osób młodych i w wieku produkcyjnym, do większych ośrodków miejskich, takich jak Bydgoszcz, Poznań, Toruń czy Gniezno, gdzie dostępność rynku

pracy, szkolnictwa wyższego oraz usług publicznych jest znacznie większa. Migracje te prowadzą do ograniczenia potencjału rozwojowego powiatu oraz pogłębiają niekorzystne zmiany w strukturze wieku mieszkańców.

Podobnie jak w większości jednostek samorządu terytorialnego w Polsce, struktura płci w Powiecie Mogileńskim pozostaje stosunkowo stabilna. Kobiety stanowią nieco ponad połowę mieszkańców, a współczynnik feminizacji utrzymuje się na poziomie zbliżonym do średniej krajowej. Wyraźna przewaga kobiet występuje przede wszystkim w starszych grupach wiekowych, co wynika z dłuższego przeciętnego trwania życia kobiet.

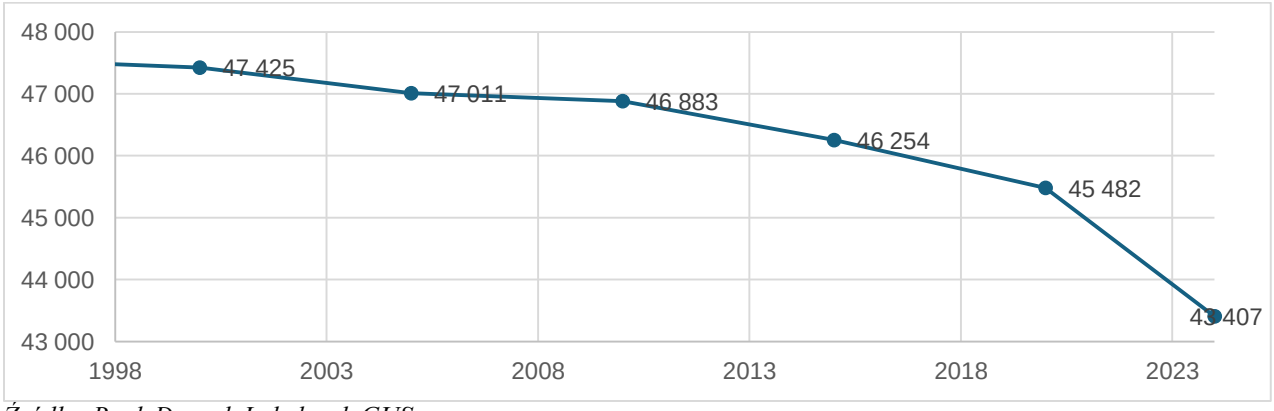
Jednym z najistotniejszych wyzwań rozwojowych powiatu pozostaje postępujący proces starzenia się społeczeństwa. Zwiększa się udział osób w wieku poprodukcyjnym, natomiast maleje liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Zjawisko to prowadzi do wzrostu wskaźnika obciążenia demograficznego oraz powoduje rosnące zapotrzebowanie na usługi zdrowotne, opiekę społeczną, transport dostosowany do potrzeb seniorów oraz działania wspierające aktywność osób starszych. Jednocześnie zmniejszanie się liczby osób aktywnych zawodowo może w przyszłości ograniczać dostępność pracowników dla lokalnych przedsiębiorstw oraz wpływać na tempo rozwoju gospodarczego powiatu.

Tabela *1*. Liczba ludności w Powiecie Mogileńskim w latach 1995 – 2024

Rok	Liczba mieszkańców
1995	**47 557**
2000	**47 425**
2005	**47 011**
2010	**46 883**
2015	**46 254**
2020	**45 482**
2024	**43 407**

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Wykres 1. Wykres liczby ludności w Powiecie Mogileńskim, w latach 1995 – 2024



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Dane przedstawione w tabeli wskazują, że proces depopulacji przebiegał stopniowo, lecz konsekwentnie przez cały analizowany okres. W latach 1995–2005 liczba mieszkańców zmniejszyła się o około 550 osób, natomiast po 2010 roku tempo spadku uległo wyraźnemu przyspieszeniu. Szczególnie widoczne było ono w latach 2015–2024, kiedy populacja zmniejszyła się o blisko

2,9 tys. osób. Oznacza to, że w ostatniej dekadzie procesy demograficzne uległy intensyfikacji, co pozostaje zgodne z obserwowanymi trendami w skali całego kraju.

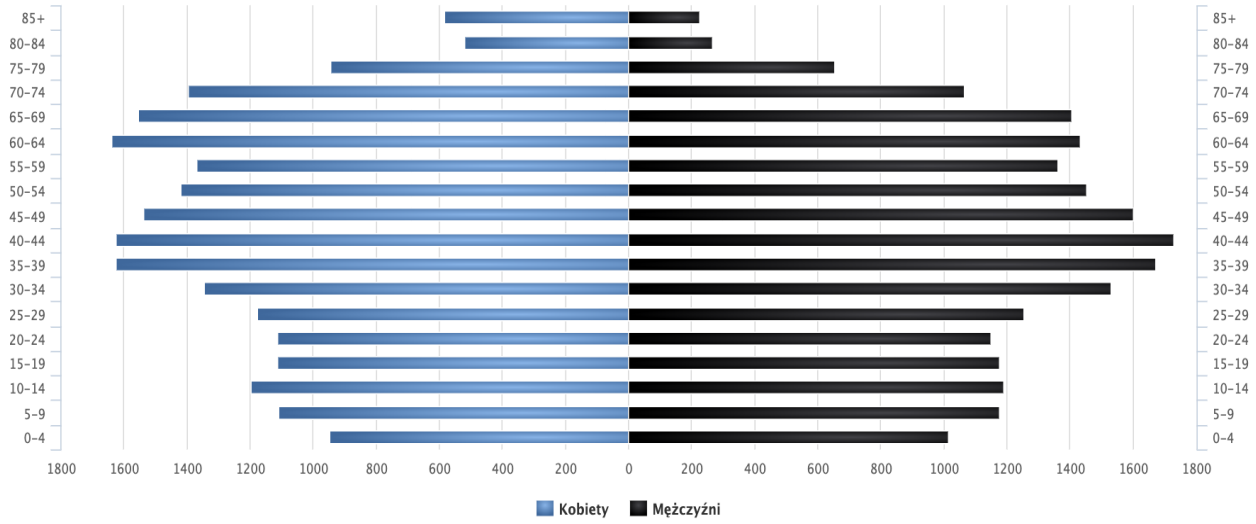
Depopulacja nie przebiega równomiernie na obszarze powiatu. Relatywnie korzystniejszą sytuację obserwuje się w samym Mogilnie oraz w miejscowościach położonych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, natomiast największy spadek liczby mieszkańców dotyczy obszarów peryferyjnych i typowo rolniczych. Jest to rezultat zarówno migracji wewnętrznych, jak i zmian struktury wieku ludności.

Z punktu widzenia planowania rozwoju społeczno-gospodarczego procesy demograficzne będą miały istotny wpływ na funkcjonowanie usług publicznych, w tym przede wszystkim edukacji, ochrony zdrowia, pomocy społecznej oraz publicznego transportu zbiorowego. Malejąca liczba dzieci i młodzieży będzie prowadziła do zmian w sieci placówek oświatowych, natomiast wzrost liczby seniorów zwiększy zapotrzebowanie na usługi opiekuńcze oraz transport umożliwiający dostęp do świadczeń zdrowotnych i administracyjnych.

W kontekście planowania transportu publicznego szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańców obszarów wiejskich do Mogilna, Strzelna oraz innych ośrodków świadczących usługi ponadlokalne. Zmiany demograficzne będą również wpływały na strukturę popytu przewozowego – można oczekiwać stopniowego zmniejszania liczby podróży związanych z edukacją przy jednoczesnym wzroście znaczenia przewozów realizowanych przez osoby starsze, korzystające z usług zdrowotnych, administracyjnych i handlowych.

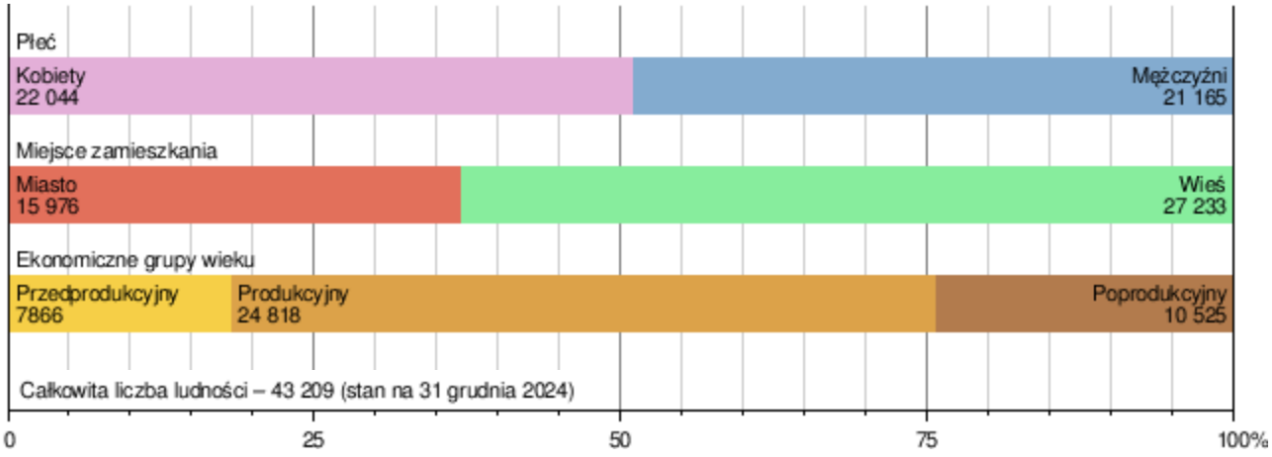
Powiat Mogileński znajduje się w fazie trwałych przemian demograficznych charakterystycznych dla wielu powiatów Polski środkowej i północnej. Utrzymujący się spadek liczby mieszkańców, starzenie się społeczeństwa oraz odpływ osób młodych stanowią jedne z najważniejszych wyzwań rozwojowych. Jednocześnie powiat dysponuje potencjałem wynikającym z korzystnego położenia komunikacyjnego, rozwiniętego sektora rolno-spożywczego oraz funkcji usługowych Mogilna i Strzelna. Skuteczne przeciwdziałanie niekorzystnym trendom wymaga prowadzenia długofalowej polityki rozwoju obejmującej wzmacnianie lokalnego rynku pracy, poprawę jakości usług publicznych, zwiększanie atrakcyjności osiedleńczej oraz zapewnienie wysokiej dostępności transportowej dla wszystkich grup mieszkańców.

Rysunek *1*. Piramida ludności Powiatu Mogileńskiego 2023



Źródło: GUS

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



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Struktura ludności Powiatu Mogileńskiego w 2024 roku wskazuje na wyraźnie zaawansowany proces starzenia się społeczeństwa oraz utrwalanie się niekorzystnych tendencji demograficznych charakterystycznych dla wielu powiatów o dominującej funkcji rolniczej i niewielkich ośrodkach miejskich. Analiza piramidy wieku oraz struktury ekonomicznych grup wieku potwierdza, że powiat znajduje się w zaawansowanej fazie transformacji demograficznej, której głównymi przyczynami są utrzymujący się niski poziom urodzeń, wydłużanie przeciętnego trwania życia oraz odpływ migracyjny osób młodych i aktywnych zawodowo.

Piramida wieku Powiatu Mogileńskiego przyjmuje wyraźnie regresywny (beczkowaty) kształt. Najliczniejsze grupy mieszkańców koncentrują się obecnie w przedziałach wieku 35–59 lat, przy czym szczególnie liczne są roczniki obejmujące osoby w wieku 40–49 lat. Są to przedstawiciele pokolenia wyżu demograficznego, którzy obecnie stanowią podstawowy zasób lokalnego rynku pracy oraz główną grupę osób aktywnych zawodowo i społecznie. W kolejnych latach znaczna część tej populacji będzie jednak przechodziła do wieku poprodukcyjnego, co dodatkowo zwiększy tempo starzenia się mieszkańców powiatu.

Podstawa piramidy wieku jest wyraźnie zwężona. Liczba dzieci i młodzieży pozostaje znacznie niższa niż liczebność grup wieku średniego, co świadczy o utrzymującym się od wielu lat niskim poziomie dzietności. Jednocześnie widoczny jest odpływ osób młodych do większych ośrodków akademickich i gospodarczych, przede wszystkim do Bydgoszczy, Poznania, Torunia oraz Gniezna. Migracje te ograniczają potencjał demograficzny powiatu oraz powodują stopniowe zmniejszanie liczby osób rozpoczynających aktywność zawodową na lokalnym rynku pracy.

Górna część piramidy wieku potwierdza systematyczny wzrost liczby mieszkańców w wieku senioralnym. Szczególnie liczne są grupy osób w wieku 60–74 lata, natomiast w najstarszych rocznikach wyraźnie zaznacza się przewaga kobiet wynikająca z ich dłuższego przeciętnego trwania życia. Zjawisko feminizacji starości odpowiada tendencjom obserwowanym zarówno w województwie kujawsko-pomorskim, jak i w całej Polsce i będzie miało coraz większy wpływ na organizację systemu ochrony zdrowia, pomocy społecznej oraz transportu publicznego.

Dane dotyczące ekonomicznych grup wieku dodatkowo potwierdzają zachodzące zmiany demograficzne. Na koniec 2024 roku Powiat Mogileński liczył 43 407 mieszkańców, z czego:

- ✓ 7 866 osób (18,2%) znajdowało się w wieku przedprodukcyjnym,
- ✓ 24 818 osób (57,4%) w wieku produkcyjnym,
- ✓ 10 525 osób (24,4%) w wieku poprodukcyjnym.

Oznacza to, że niemal co czwarty mieszkaniec powiatu osiągnął wiek poprodukcyjny, podczas gdy udział dzieci i młodzieży jest wyraźnie niższy. Relacja pomiędzy liczbą osób w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym wskazuje na postępujące zwiększanie wskaźnika obciążenia demograficznego, co w kolejnych latach będzie stanowiło jedno z najważniejszych wyzwań dla polityki społecznej i gospodarczej powiatu.

Na uwagę zasługuje również struktura przestrzenna ludności. Spośród 43 407 mieszkańców jedynie 15 976 osób (37,0%) zamieszkuje miasta (Mogilno i Strzelno), natomiast 27 233 osoby (63,0%) mieszkają na terenach wiejskich. Tak wysoki udział ludności wiejskiej powoduje, że zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej staje się jednym z kluczowych elementów polityki rozwoju powiatu. Rozproszona sieć osadnicza zwiększa znaczenie publicznego transportu zbiorowego, szczególnie w zakresie dojazdów do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia oraz urzędów administracji publicznej.

Struktura płci pozostaje zbliżona do średniej krajowej. Kobiety stanowią 22 044 osoby (51,0%), natomiast mężczyźni 21 165 osób (49,0%). W młodszych grupach wiekowych proporcje obu płci są zbliżone, natomiast w starszych rocznikach obserwuje się wyraźną przewagę kobiet, będącą konsekwencją ich dłuższego przeciętnego trwania życia.

Z punktu widzenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego obserwowane zmiany demograficzne będą prowadziły do stopniowej zmiany struktury popytu przewozowego. Malejąca liczba dzieci i młodzieży będzie ograniczała liczbę podróży związanych z edukacją, natomiast wzrastać będzie znaczenie przewozów realizowanych przez osoby starsze korzystające z usług zdrowotnych, rehabilitacyjnych, handlowych oraz administracyjnych. Jednocześnie utrzymujący się wysoki udział ludności zamieszkującej obszary wiejskie będzie wymagał zapewnienia odpowiedniej dostępności transportowej, szczególnie w relacjach prowadzących do Mogilna i Strzelna, pełniących funkcję głównych ośrodków usług publicznych i gospodarczych.

Struktura wieku mieszkańców Powiatu Mogileńskiego jednoznacznie wskazuje na pogłębiający się proces starzenia się społeczeństwa oraz utrzymywanie się niekorzystnych trendów demograficznych. Malejąca liczba osób młodych, wzrastający udział seniorów oraz wysoki odsetek

ludności zamieszkującej tereny wiejskie będą w najbliższych latach determinowały kierunki rozwoju usług publicznych, w tym organizacji transportu zbiorowego. W konsekwencji planowanie systemu komunikacyjnego powinno uwzględniać zarówno zmieniającą się strukturę potrzeb przewozowych mieszkańców, jak i konieczność zapewnienia wysokiej dostępności transportowej dla osób starszych oraz mieszkańców rozproszonych obszarów wiejskich.

2.2.1. Prognoza liczby ludności

Społeczeństwo Powiatu Mogileńskiego, podobnie jak większość jednostek samorządu terytorialnego w Polsce, podlega postępującym przemianom demograficznym, których głównymi przejawami są systematyczny spadek liczby mieszkańców oraz proces starzenia się społeczeństwa. Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny wskazują, że tendencje te będą utrzymywały się również w kolejnych kilkunastu latach, wpływając na funkcjonowanie lokalnej gospodarki, rynku pracy oraz organizację usług publicznych, w tym publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z prognozą GUS liczba mieszkańców Powiatu Mogileńskiego zmniejszy się z 44 042 osób w 2022 roku do 39 515 osób w 2040 roku, co oznacza spadek o 4 527 mieszkańców, czyli o około 10,3%. Oznacza to, że przeciętnie każdego roku liczba mieszkańców będzie zmniejszała się mniej więcej o 250 osób, przy czym tempo depopulacji pozostanie stosunkowo stabilne w całym analizowanym okresie.

Prognozowane zmiany będą dotyczyły wszystkich gmin powiatu, jednak ich skala będzie zróżnicowana. Największym ośrodkiem pozostanie gmina Mogilno, której liczba mieszkańców zmniejszy się z 23 994 do 22 682 osób, co oznacza spadek o około 5,5%. Relatywnie niewielka dynamika spadku świadczy o utrzymaniu przez Mogilno funkcji głównego centrum administracyjnego, gospodarczego i usługowego powiatu, koncentrującego miejsca pracy, edukacji oraz podstawowych usług publicznych.

Znacznie bardziej niekorzystne prognozy dotyczą gminy Strzelno, gdzie liczba mieszkańców zmniejszy się z 10 922 do 9 093 osób, czyli o około 16,7%. Oznacza to najszybsze tempo depopulacji spośród wszystkich gmin powiatu. Tendencja ta wynika przede wszystkim z utrzymującego się odpływu ludności oraz niekorzystnych zmian w strukturze wieku mieszkańców.

Proces spadku liczby ludności będzie również kontynuowany w gminach wiejskich. W gminie Jeziora Wielkie prognozowany jest spadek liczby mieszkańców z 4 563 do 3 870 osób, co oznacza zmniejszenie populacji o około 15,2%. Podobne tendencje obserwowane będą również na pozostałych obszarach wiejskich powiatu, gdzie rozproszona struktura osadnicza, ograniczona dostępność rynku pracy oraz migracje ludzi młodych będą sprzyjały dalszej depopulacji.

Prognozowane zmiany liczby ludności są konsekwencją utrzymujących się od wielu lat niekorzystnych procesów demograficznych. Najważniejszymi czynnikami pozostaną niski poziom dzietności, ujemny przyrost naturalny oraz migracje osób młodych i aktywnych zawodowo do większych ośrodków miejskich, przede wszystkim Bydgoszczy, Poznania, Torunia oraz Gniezna. Odpływ mieszkańców dotyczy zwłaszcza osób podejmujących studia lub poszukujących lepszych możliwości zatrudnienia, co prowadzi do zmniejszania liczby ludności w wieku produkcyjnym oraz pogłębiania procesu starzenia się społeczeństwa.

Jednocześnie prognozy wskazują na dalszy wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym. Zjawisko to będzie powodowało zwiększenie wskaźnika obciążenia demograficznego oraz wzrost

zapotrzebowania na świadczenia zdrowotne, usługi opiekuńcze i pomoc społeczną. Coraz większego znaczenia nabierać będą również działania związane z aktywizacją seniorów, rozwojem usług środowiskowych oraz dostosowaniem infrastruktury publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Z punktu widzenia rynku pracy prognozowany spadek liczby mieszkańców będzie oznaczał stopniowe zmniejszanie zasobów siły roboczej. Szczególnie widoczne będzie ograniczenie liczby osób w wieku produkcyjnym mobilnym, co może prowadzić do narastających trudności kadrowych w przedsiębiorstwach oraz instytucjach publicznych. W konsekwencji coraz większego znaczenia nabierać będą działania związane z podnoszeniem aktywności zawodowej mieszkańców, wydłużaniem okresu aktywności zawodowej osób starszych, rozwojem kwalifikacji zawodowych oraz zwiększaniem produktywności przedsiębiorstw poprzez automatyzację i cyfryzację procesów gospodarczych.

Prognozowane zmiany demograficzne będą miały również istotne konsekwencje dla organizacji publicznego transportu zbiorowego. Spadek liczby dzieci i młodzieży będzie prowadził do stopniowego ograniczania przewozów związanych z edukacją, natomiast wzrośnie znaczenie przewozów realizowanych przez osoby starsze korzystające z usług zdrowotnych, administracyjnych oraz handlowych. Jednocześnie wysoki udział ludności zamieszkującej obszary wiejskie będzie wymagał utrzymania odpowiedniej dostępności transportowej pomimo malejącej liczby potencjalnych pasażerów, co będzie stanowiło jedno z głównych wyzwań organizacyjnych dla samorządu powiatowego.

Należy podkreślić, że przedstawiona prognoza ma charakter scenariuszowy i odzwierciedla kontynuację obecnych trendów demograficznych. Faktyczne tempo zmian może ulec modyfikacji pod wpływem sytuacji gospodarczej, zmian na rynku pracy, napływu nowych inwestycji oraz realizacji lokalnej polityki rozwoju. Szczególnie istotnym czynnikiem mogą okazać się inwestycje poprawiające dostępność komunikacyjną powiatu, rozwój przedsiębiorczości oraz tworzenie nowych miejsc pracy, które mogłyby ograniczyć odpływ młodych mieszkańców.

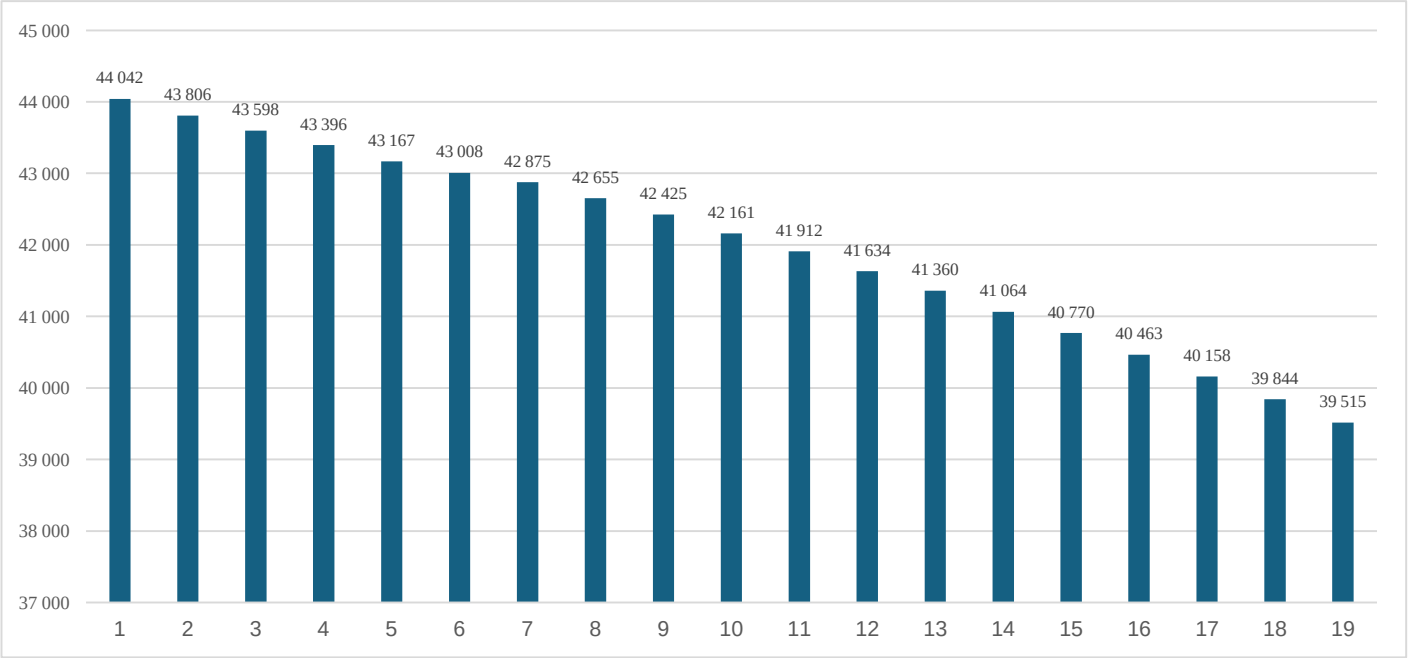
Prognozy GUS wskazują, że Powiat Mogileński będzie w perspektywie do 2040 roku doświadczał dalszego, systematycznego spadku liczby mieszkańców oraz pogłębiającego się procesu starzenia się społeczeństwa. Największe tempo depopulacji prognozowane jest w gminach Strzelno oraz Jeziora Wielkie, natomiast relatywnie najkorzystniejszą sytuację demograficzną zachowa gmina Mogilno. Prognozowane zmiany będą wymagały prowadzenia długofalowej polityki rozwojowej ukierunkowanej na wzmacnianie lokalnego rynku pracy, poprawę jakości życia mieszkańców, rozwój usług społecznych oraz zapewnienie efektywnego i dostępnego systemu publicznego transportu zbiorowego dostosowanego do zmieniającej się struktury demograficznej powiatu.

Tabela 2. Prognozy demograficzne z podziałem na gminy dla Powiatu Mogileńskiego– lata 2030 – 2040

	2022*	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Mogilno (M-W)																			
Ogółem	23 994	23 945	23 907	23 854	23 786	23 748	23 706	23 639	23 589	23 514	23 451	23 365	23 275	23 194	23 111	23 014	22 905	22 798	22 682
Strzelno (M-W)																			
Ogółem	10 922	10 813	10 705	10 606	10 513	10 430	10 381	10 300	10 188	10 075	9 967	9 863	9 759	9 650	9 537	9 427	9 315	9 202	9 093
Jeziora Wielkie (W)																			
Ogółem	4 563	4 524	4 493	4 468	4 434	4 415	4 394	4 358	4 324	4 286	4 247	4 203	4 163	4 110	4 061	4 011	3 969	3 922	3 870
Dąbrowa (W)																			
Ogółem	4 563	4 524	4 493	4 468	4 434	4 415	4 394	4 358	4 324	4 286	4 247	4 203	4 163	4 110	4 061	4 011	3 969	3 922	3 870
RAZEM																			
Ogółem	44 042	43 806	43 598	43 396	43 167	43 008	42 875	42 655	42 425	42 161	41 912	41 634	41 360	41 064	40 770	40 463	40 158	39 844	39 515

Źródło: GUS

Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Powiatu Mogileńskiego



Źródło: GUS

2.3. Gospodarka

2.3.1 Przemysł i usługi

Powiat Mogileński charakteryzuje się gospodarką o profilu usługowo-przemysłowo-rolniczym, której rozwój wynika zarówno z korzystnego położenia komunikacyjnego pomiędzy Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem i Koninem, jak i z tradycji gospodarczych regionu. Istotną rolę odgrywa sektor małych i średnich przedsiębiorstw, stanowiący podstawę lokalnej przedsiębiorczości oraz jedno z głównych źródeł zatrudnienia mieszkańców.

W powiecie mogileńskim w roku 2024 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 4 106 podmiotów gospodarki narodowej. Strukturę przedsiębiorczości cechuje dominacja mikroprzedsiębiorstw zatrudniających do 9 pracowników. Znaczny udział stanowią osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, co świadczy o dużym znaczeniu przedsiębiorczości rodzinnej i lokalnych inicjatyw gospodarczych.

W strukturze branżowej dominują podmioty prowadzące działalność handlową, usługową, budowlaną, transportową oraz profesjonalną. Ważnym elementem lokalnej gospodarki pozostaje również przemysł przetwórczy, w szczególności branża spożywcza, rolno-przetwórcza, materiałów budowlanych, metalowa oraz produkcja związana z obsługą rolnictwa. Na terenie powiatu funkcjonują także przedsiębiorstwa specjalizujące się w produkcji maszyn i urządzeń dla rolnictwa oraz zakłady świadczące usługi dla sektora przemysłowego.

Istotnym elementem gospodarki Powiatu Mogileńskiego pozostaje rolnictwo, które dzięki wysokiej jakości gleb oraz korzystnym warunkom przyrodniczym nadal odgrywa znaczącą rolę w strukturze ekonomicznej regionu. Produkcja roślinna i zwierzęca stanowi ważny segment lokalnej gospodarki, a funkcjonowanie licznych gospodarstw rolnych generuje zapotrzebowanie na usługi transportowe, logistyczne, magazynowe, handlowe oraz przetwórstwo rolno-spożywcze.

Struktura zatrudnienia mieszkańców wskazuje na dominującą rolę sektora usługowego oraz przemysłowego przy jednoczesnym utrzymaniu istotnego znaczenia rolnictwa. Mieszkańcy znajdują zatrudnienie przede wszystkim w handlu, administracji publicznej, edukacji, ochronie zdrowia, budownictwie, przemyśle spożywczym oraz przedsiębiorstwach produkcyjnych. Ważną rolę odgrywają również firmy transportowe i logistyczne obsługujące przewozy krajowe oraz regionalne.

Sytuacja na rynku pracy pozostaje stosunkowo stabilna, choć – podobnie jak w wielu powiatach województwa kujawsko-pomorskiego – obserwowane są niekorzystne procesy demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa oraz odpływem części mieszkańców w wieku produkcyjnym do większych ośrodków miejskich. Wpływa to na dostępność pracowników w niektórych branżach oraz zwiększa znaczenie działań wspierających rozwój lokalnego rynku pracy.

Charakterystycznym zjawiskiem jest również wysoka mobilność zawodowa mieszkańców. Znaczna część osób dojeżdża do pracy do Inowrocławia, Bydgoszczy, Gniezna, Konina czy Poznania. Z jednej strony zwiększa to możliwości zatrudnienia mieszkańców, z drugiej natomiast powoduje odpływ części wykwalifikowanych pracowników z lokalnego rynku oraz utrudnia przedsiębiorcom pozyskiwanie kadr w wybranych sektorach gospodarki.

Ważnym atutem Powiatu Mogileńskiego jest jego położenie komunikacyjne. Przez teren powiatu przebiega droga krajowa nr 15 oraz sieć dróg wojewódzkich zapewniających dogodne powiązania z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem i Koninem. Korzystna lokalizacja sprzyja rozwojowi działalności gospodarczej, handlu oraz usług transportowych i logistycznych. Dodatkowym potencjałem rozwojowym jest rozwijający się sektor turystyki i rekreacji, oparty na walorach przyrodniczych Pojezierza Gnieźnieńskiego oraz dziedzictwie kulturowym regionu, w tym zabytkach Mogilna, Strzelna i licznych obiektach związanych z historią początków państwa polskiego.

W perspektywie długookresowej jednym z najważniejszych wyzwań rozwojowych Powiatu Mogileńskiego pozostaje utrzymanie konkurencyjności lokalnej gospodarki w warunkach zmian demograficznych oraz rosnącej konkurencji ze strony większych ośrodków miejskich. Osiągnięcie tego celu będzie wymagało dalszego wspierania przedsiębiorczości, rozwoju nowoczesnych usług, wzmacniania sektora przetwórstwa rolno-spożywczego i przemysłu, poprawy dostępności transportowej, a także lepszego dostosowania systemu kształcenia zawodowego do potrzeb lokalnych przedsiębiorców. Istotnym kierunkiem rozwoju pozostaje również zwiększanie atrakcyjności inwestycyjnej powiatu oraz wzmacnianie powiązań gospodarczych z sąsiednimi ośrodkami miejskimi i regionalnymi centrami wzrostu.

2.3.2 Rolnictwo

Rolnictwo stanowi jeden z najważniejszych sektorów gospodarki Powiatu Mogileńskiego i odgrywa kluczową rolę w jego rozwoju społeczno-gospodarczym. Wynika to z dużego udziału terenów wiejskich w strukturze przestrzennej powiatu oraz bardzo korzystnych warunków glebowych i klimatycznych dla prowadzenia produkcji rolnej. Użytki rolne zajmują około 75–80% powierzchni powiatu, co czyni Powiat Mogileński jednym z bardziej rolniczych obszarów województwa kujawsko-pomorskiego. Dominującą kategorię stanowią grunty orne, wykorzystywane do intensywnej produkcji roślinnej, natomiast uzupełnieniem są łąki i pastwiska przeznaczone na potrzeby produkcji zwierzęcej oraz niewielkie powierzchnie sadów i upraw specjalistycznych.

Według wyników Powszechnego Spisu Rolnego 2020 na terenie Powiatu Mogileńskiego funkcjonowało około 2,8–3,2 tys. gospodarstw rolnych. Struktura agrarna charakteryzuje się stosunkowo wysokim stopniem koncentracji gruntów. Oprócz licznej grupy gospodarstw rodzinnych istotną rolę odgrywają gospodarstwa towarowe o powierzchni przekraczającej 15 ha, prowadzące nowoczesną produkcję roślinną i zwierzęcą. Dzięki temu rolnictwo powiatu ma wyraźnie rynkowy charakter i jest silnie ukierunkowane na produkcję towarową.

Przeciętna powierzchnia gospodarstwa rolnego należy do najwyższych w regionie i wynosi około 20 ha użytków rolnych, co znacząco przekracza średnią krajową. Korzystna struktura agrarna sprzyja mechanizacji produkcji, wdrażaniu nowoczesnych technologii oraz zwiększaniu efektywności gospodarowania.

Jednym z największych atutów Powiatu Mogileńskiego są bardzo dobre warunki glebowe. Znaczną część powierzchni zajmują żyzne gleby klas II, IIIa, IIIb oraz IVa, należące do najlepszych w województwie kujawsko-pomorskim. Udział gleb słabych jest niewielki, co umożliwia uzyskiwanie wysokich plonów i prowadzenie intensywnej produkcji roślinnej.

Podstawowym kierunkiem działalności rolniczej pozostaje produkcja roślinna. Dominują uprawy zbóż, przede wszystkim pszenicy, jęczmienia, pszenżyta i kukurydzy. Znaczące miejsce zajmują również rośliny przemysłowe, w szczególności rzepak oraz buraki cukrowe, których uprawa od wielu lat stanowi ważny element gospodarki rolnej regionu. W ostatnich latach obserwowany jest także wzrost znaczenia kukurydzy uprawianej zarówno na ziarno, jak i na cele paszowe oraz dla potrzeb biogazowni rolniczych.

Produkcja zwierzęca pozostaje drugim filarem rolnictwa Powiatu Mogileńskiego. Szczególnie istotne znaczenie ma chów trzody chlewnej oraz bydła mlecznego i mięsnego. W wielu gospodarstwach prowadzona jest również produkcja drobiarska. Produkcja zwierzęca jest silnie powiązana z lokalną bazą paszową, co sprzyja utrzymaniu wysokiej efektywności ekonomicznej gospodarstw.

Rolnictwo Powiatu Mogileńskiego cechuje wysoki poziom towarowości produkcji. Znaczna część gospodarstw współpracuje z przedsiębiorstwami przetwórstwa rolno-spożywczego funkcjonującymi zarówno na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, jak i w sąsiednich regionach. Dzięki temu sektor rolny pozostaje jednym z najważniejszych źródeł dochodów mieszkańców obszarów wiejskich oraz istotnym elementem lokalnej gospodarki.

W ostatnich latach obserwowany jest proces dalszej modernizacji i profesjonalizacji gospodarstw rolnych. Coraz większa liczba producentów inwestuje w nowoczesny park maszynowy, systemy rolnictwa precyzyjnego, technologie cyfrowe wspomagające zarządzanie produkcją oraz

rozwiązania ograniczające zużycie nawozów, środków ochrony roślin i energii. Jednocześnie postępuje proces koncentracji gruntów, a część mniejszych gospodarstw dywersyfikuje źródła dochodów poprzez podejmowanie działalności pozarolniczej.

Istotnym kierunkiem rozwoju obszarów wiejskich Powiatu Mogileńskiego staje się również rozwój usług dla rolnictwa, lokalnego przetwórstwa rolno-spożywczego oraz odnawialnych źródeł energii, w szczególności instalacji fotowoltaicznych i biogazowni wykorzystujących produkty uboczne produkcji rolnej. Coraz większego znaczenia nabiera także rozwój agroturystyki oraz turystyki wiejskiej, wykorzystującej walory przyrodnicze, krajobrazowe i dziedzictwo kulturowe regionu, zwłaszcza okolic Mogilna, Strzelna oraz Pojezierza Gnieźnieńskiego.

W perspektywie długoterminowej głównymi wyzwaniami dla rolnictwa Powiatu Mogileńskiego pozostają dostosowanie produkcji do zmian klimatycznych, poprawa retencji wodnej oraz racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi. Istotne będzie również dalsze unowocześnianie gospodarstw, zwiększanie odporności ekonomicznej producentów na zmienność rynków rolnych oraz dostosowanie produkcji do wymogów Wspólnej Polityki Rolnej Unii Europejskiej. Kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju będzie miało wzmacnianie lokalnego przetwórstwa rolno-spożywczego, rozwój krótkich łańcuchów dostaw oraz budowanie trwałych powiązań pomiędzy producentami rolnymi, przetwórcami i regionalnymi rynkami zbytu, co pozwoli zwiększać wartość dodaną produkcji rolnej i stabilizować dochody gospodarstw.

2.4. Sfera społeczna

Powiat Mogileński, położony w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, charakteryzuje się przewagą funkcji rolniczych oraz znaczącym udziałem obszarów wiejskich w strukturze osadniczej. Funkcję głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego pełni miasto Mogilno, natomiast istotnym ośrodkiem lokalnym jest również Strzelno, będące ważnym centrum przemysłowym i gospodarczym powiatu. Znaczna część mieszkańców zamieszkuje tereny wiejskie, których rozwój społeczny i gospodarczy pozostaje w dużym stopniu uzależniony od dostępności transportowej oraz powiązań funkcjonalnych z większymi ośrodkami miejskimi, przede wszystkim Inowrocławiem, Bydgoszczą, Gnieznem, Koninem i Poznaniem.

Sfera społeczna Powiatu Mogileńskiego kształtowana jest przez procesy demograficzne, migracyjne, gospodarcze i przestrzenne, które wpływają na jakość życia mieszkańców, dostępność usług publicznych oraz potrzeby transportowe. Szczególnego znaczenia nabierają postępujące procesy starzenia się społeczeństwa, zmiany zachodzące na rynku pracy, migracje osób młodych do większych ośrodków akademickich i gospodarczych, rozwój kompetencji cyfrowych oraz zapewnienie równomiernego dostępu do usług społecznych na obszarach miejskich i wiejskich.

Najważniejszym procesem społecznym zachodzącym w Powiecie Mogileńskim są niekorzystne zmiany demograficzne związane ze starzeniem się ludności. Podobnie jak w większości powiatów województwa kujawsko-pomorskiego obserwowany jest wzrost udziału mieszkańców w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym zmniejszaniu się liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Procesowi temu towarzyszy utrzymujący się niski przyrost naturalny oraz migracje młodych mieszkańców do większych miast oferujących atrakcyjniejsze możliwości edukacyjne i zawodowe. W konsekwencji wzrasta zapotrzebowanie na usługi zdrowotne, opie-

kuńcze i rehabilitacyjne oraz na rozwiązania transportowe uwzględniające potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonej mobilności.

Istotnym wyzwaniem pozostaje również depopulacja części obszarów wiejskich oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym. Proces ten wpływa na lokalny rynek pracy, ogranicza potencjał rozwojowy części miejscowości i zwiększa znaczenie efektywnie funkcjonującego transportu publicznego, zapewniającego dostęp do edukacji, zatrudnienia, ochrony zdrowia oraz usług administracyjnych.

Rynek pracy Powiatu Mogileńskiego ma charakter usługowo-przemysłowo-rolniczy. Istotną rolę odgrywają przedsiębiorstwa przemysłu chemicznego, spożywczego, rolno-przetwórczego, budowlanego, handlu oraz usług transportowych i logistycznych. Znaczącymi pracodawcami pozostają również jednostki samorządu terytorialnego, placówki edukacyjne, podmioty ochrony zdrowia oraz przedsiębiorstwa związane z przetwórstwem przemysłowym, zlokalizowane głównie w Mogilnie i Strzelnie. Pomimo stosunkowo stabilnej sytuacji na rynku pracy występują zjawiska charakterystyczne dla średnich powiatów, takie jak odpływ wykwalifikowanych pracowników do większych miast, niedobór specjalistów w zawodach technicznych oraz trudności z pozyskaniem pracowników w sektorze usług i przemysłu.

Znaczna grupa mieszkańców podejmuje zatrudnienie poza granicami powiatu, przede wszystkim w Inowrocławiu, Gnieźnie, Koninie, Bydgoszczy i Poznaniu. Codzienne dojazdy do pracy oraz szkół ponadpodstawowych generują istotne potrzeby przewozowe, zwiększając znaczenie regionalnych połączeń autobusowych i kolejowych. Szczególną rolę odgrywa linia kolejowa nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń, zapewniająca mieszkańcom dostęp do regionalnych i ponadregionalnych rynków pracy. Jednocześnie ograniczona dostępność transportowa części miejscowości wiejskich może prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców, zwłaszcza osób starszych, młodzieży oraz gospodarstw domowych nieposiadających samochodu.

Coraz większego znaczenia nabiera również problem wykluczenia cyfrowego. Pomimo systematycznej poprawy dostępu do szerokopasmowego Internetu nadal występują różnice pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi. Szczególnie narażone na wykluczenie cyfrowe pozostają osoby starsze, mieszkańcy niewielkich miejscowości oraz osoby o niższych kompetencjach cyfrowych. Ogranicza to możliwość korzystania z elektronicznych usług administracji publicznej, ochrony zdrowia, edukacji, rynku pracy oraz nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej i elektronicznych kanałów sprzedaży biletów.

W zakresie usług publicznych Powiat Mogileński dysponuje podstawową infrastrukturą edukacyjną, zdrowotną i społeczną, skoncentrowaną głównie w Mogilnie i Strzelnie. Mieszkańcy mniejszych miejscowości korzystają jednak również z usług wyższego rzędu świadczonych w Inowrocławiu, Bydgoszczy, Gnieźnie oraz Poznaniu. Dotyczy to przede wszystkim specjalistycznej opieki zdrowotnej, szkolnictwa wyższego, sądownictwa oraz części usług administracyjnych i społecznych. Wraz z postępującym starzeniem się społeczeństwa zwiększa się zapotrzebowanie na rozwój usług opiekuńczych, rehabilitacyjnych, dziennych domów pobytu oraz transportu umożliwiającego osobom starszym sprawny dostęp do placówek medycznych i instytucji publicznych.

Istotnym elementem rozwoju społecznego pozostaje edukacja oraz jej dostosowanie do potrzeb lokalnego rynku pracy. Powiat Mogileński posiada rozwiniętą sieć szkół podstawowych i ponadpodstawowych, jednak jednym z najważniejszych wyzwań pozostaje dalszy rozwój szkolnictwa zawodowego i technicznego odpowiadającego potrzebom lokalnych przedsiębiorstw przemysłowych, sektora rolno-spożywczego, chemicznego, logistycznego oraz transportowego. Co-

dzienne dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych w Mogilnie i Strzelnie stanowią jeden z najważniejszych generatorów ruchu pasażerskiego w systemie publicznego transportu zbiorowego.

Kapitał społeczny Powiatu Mogileńskiego opiera się na aktywności lokalnych społeczności, organizacji pozarządowych, jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych, Kół Gospodyń Wiejskich oraz licznych stowarzyszeń sportowych, kulturalnych i społecznych. Szczególne znaczenie posiada dziedzictwo historyczne i kulturowe związane z klasztorem benedyktynów w Mogilnie oraz bogatą historią regionu. Wysoki poziom identyfikacji mieszkańców z miejscem zamieszkania sprzyja realizacji inicjatyw lokalnych, jednak podobnie jak w innych powiatach o charakterze miejsko-wiejskim obserwuje się zmniejszanie aktywności części młodszych grup mieszkańców wskutek migracji do większych ośrodków miejskich.

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

Do najważniejszych kierunków działań rozwojowych należy zaliczyć rozwój dostępnego i zintegrowanego transportu publicznego, poprawę dostępności usług zdrowotnych i opiekuńczych, wspieranie przedsiębiorczości lokalnej i aktywizacji zawodowej mieszkańców, rozwój kompetencji cyfrowych, wzmacnianie szkolnictwa zawodowego oraz technicznego, rozwój usług dedykowanych seniorom, a także wspieranie organizacji społecznych i inicjatyw obywatelskich. Z punktu widzenia Planu Transportowego szczególne znaczenie ma rozwój efektywnej sieci połączeń autobusowych i kolejowych integrujących Mogilno, Strzelno oraz pozostałe gminy powiatu z regionalnymi ośrodkami wzrostu. Realizacja tych działań będzie miała kluczowe znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców, zwiększenia dostępności transportowej oraz budowy trwałych podstaw rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Mogileńskiego.

2.4.1 Opieka społeczna

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

Znaczna grupa mieszkańców Powiatu Mogileńskiego pozostaje narażona na wykluczenie społeczne wynikające zarówno z ograniczeń ekonomicznych, jak i utrudnionego dostępu do rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz usług administracyjnych. Zjawisko to jest szczególnie widoczne na terenach wiejskich, gdzie większa odległość od głównych ośrodków usługowych – Mo-

gilna i Strzelna – oraz ograniczona oferta transportu publicznego mogą utrudniać codzienne funkcjonowanie mieszkańców.

Jednym z najistotniejszych problemów społecznych pozostaje wykluczenie komunikacyjne. W części miejscowości występują ograniczenia dotyczące liczby połączeń autobusowych, częstotliwości kursowania oraz dostępności transportu publicznego poza głównymi ciągami komunikacyjnymi. Pomimo korzystnego przebiegu linii kolejowej nr 353 oraz drogi krajowej nr 15, nie wszystkie miejscowości posiadają dogodny dostęp do transportu zbiorowego. Zjawisko to bezpośrednio wpływa na możliwość korzystania z rynku pracy, placówek ochrony zdrowia, instytucji edukacyjnych, ośrodków kultury oraz usług społecznych. W rezultacie mieszkańcy części obszarów są zmuszeni do korzystania z transportu indywidualnego, co w przypadku osób starszych, młodzieży oraz gospodarstw domowych nieposiadających samochodu prowadzi do pogłębiania nierówności społecznych i przestrzennych.

Szczególną uwagę należy poświęcić grupom mieszkańców wymagającym zwiększonego wsparcia społecznego. Należą do nich przede wszystkim osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami, osoby samotne, rodziny zagrożone ubóstwem, dzieci i młodzież zamieszkujące obszary wiejskie, osoby długotrwale bezrobotne oraz mieszkańcy o ograniczonych kompetencjach cyfrowych. W Powiecie Mogileńskim szczególnym wyzwaniem jest systematycznie rosnąca liczba seniorów mieszkających na terenach wiejskich, gdzie ograniczona dostępność transportu oraz usług publicznych może prowadzić do osamotnienia, pogorszenia jakości życia oraz utrudnionego dostępu do opieki zdrowotnej i społecznej.

Zmiany demograficzne powodują wzrost liczby jednoosobowych gospodarstw domowych prowadzonych przez osoby starsze, co generuje zwiększone zapotrzebowanie na usługi opiekuńcze świadczone w miejscu zamieszkania, pomoc sąsiedzką, wsparcie środowiskowe oraz rozwiązania umożliwiające jak najdłuższe zachowanie samodzielności. Coraz większego znaczenia nabiera również rozwój usług aktywizujących seniorów, przeciwdziałających ich izolacji społecznej oraz wspierających aktywne starzenie się.

W przypadku osób z niepełnosprawnościami istotnym problemem pozostają bariery transportowe, architektoniczne i organizacyjne utrudniające pełne uczestnictwo w życiu społecznym oraz aktywizację zawodową. Pomimo systematycznej poprawy dostępności przestrzeni publicznej i usług społecznych nadal występują ograniczenia w dostępie do edukacji, zatrudnienia, ochrony zdrowia oraz transportu publicznego. Z punktu widzenia Planu Transportowego szczególnego znaczenia nabiera rozwój taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz zapewnienie odpowiedniej dostępności infrastruktury przystankowej.

System pomocy społecznej w Powiecie Mogileńskim opiera się na współpracy samorządu powiatowego, samorządów gminnych, organizacji pozarządowych, instytucji kościelnych oraz innych podmiotów realizujących zadania z zakresu polityki społecznej. Kluczową rolę pełni Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Mogilnie, które koordynuje działania związane z pomocą rodzinom, osobom z niepełnosprawnościami, pieczą zastępczą, rehabilitacją społeczną i zawodową oraz realizacją programów finansowanych ze środków krajowych i europejskich.

Ważnym elementem systemu wsparcia są domy pomocy społecznej, środowiskowe domy samopomocy, warsztaty terapii zajęciowej, placówki wsparcia dziennego oraz jednostki świadczące usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze. Ich działalność koncentruje się na zapewnieniu opieki osobom niesamodzielnym, wsparciu osób z niepełnosprawnościami oraz pomocy rodzinom znajdującym się w trudnej sytuacji życiowej. Wraz z postępującym starzeniem się

społeczeństwa obserwowany jest systematyczny wzrost zapotrzebowania na usługi opieki długoterminowej oraz rozwój usług świadczonych w środowisku lokalnym.

Zgodnie z krajowymi i europejskimi kierunkami polityki społecznej coraz większe znaczenie przypisuje się procesowi deinstytucjonalizacji usług społecznych. Oznacza on stopniowe odchodzenie od modelu opieki opartego wyłącznie na placówkach całodobowych na rzecz wsparcia realizowanego w miejscu zamieszkania i w lokalnej społeczności. Rozwiązanie to pozwala skuteczniej odpowiadać na potrzeby mieszkańców, sprzyja zachowaniu ich samodzielności oraz ogranicza koszty funkcjonowania systemu pomocy społecznej.

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

Z punktu widzenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego szczególnie istotne jest zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do placówek pomocy społecznej, ochrony zdrowia, rehabilitacji, urzędów oraz instytucji świadczących usługi społeczne. Odpowiednio zaplanowana sieć połączeń autobusowych i kolejowych umożliwia ograniczenie zjawiska wykluczenia transportowego, zwiększa samodzielność osób wymagających wsparcia oraz poprawia dostępność usług publicznych na obszarach wiejskich.

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

Realizacja założeń Planu Transportowego Powiatu Mogileńskiego powinna wspierać tworzenie dostępnego, niezawodnego i zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, uwzględniającego potrzeby osób zagrożonych wykluczeniem społecznym. Rozwój połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami wiejskimi a Mogilnem i Strzelnem oraz zapewnienie dogodnych powiązań z Inowrocławiem, Gnieznem i innymi ośrodkami regionalnymi będzie jednym z kluczowych czynników poprawy dostępności usług społecznych oraz jakości życia mieszkańców Powiatu Mogileńskiego.

2.4.2 Ochrona zdrowia

System ochrony zdrowia w Powiecie Mogileńskim posiada strukturę charakterystyczną dla powiatów o przeważającym udziale obszarów wiejskich, w których podstawową rolę odgrywają świadczenia podstawowej opieki zdrowotnej, ambulatoryjna opieka specjalistyczna oraz lecznictwo szpitalne. Jednocześnie znaczna część świadczeń wysokospecjalistycznych realizowana jest poza granicami powiatu, przede wszystkim w Bydgoszczy, Inowrocławiu, Gnieźnie oraz Poznaniu. Funkcjonowanie systemu ochrony zdrowia pozostaje ściśle powiązane z procesami demograficznymi, rozmieszczeniem ludności oraz dostępnością transportową poszczególnych miejscowości.

W warunkach postępującego starzenia się społeczeństwa oraz wzrostu liczby osób cierpiących na choroby przewlekłe coraz większego znaczenia nabiera zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej placówek medycznych, zwłaszcza dla mieszkańców terenów wiejskich oraz osób o ograniczonej mobilności.

W aspekcie planowania publicznego transportu zbiorowego ochrona zdrowia stanowi jeden z najważniejszych generatorów codziennych podróży mieszkańców. Obejmuje ona zarówno regularne dojazdy do placówek podstawowej opieki zdrowotnej, poradni specjalistycznych i zakładów rehabilitacyjnych, jak również przejazdy związane z leczeniem szpitalnym, diagnostyką, opieką długoterminową oraz świadczeniami rehabilitacyjnymi. Dostępność komunikacyjna usług medycznych ma bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa zdrowotnego mieszkańców oraz ograniczanie zjawiska wykluczenia transportowego, które w największym stopniu dotyka osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców rozproszonych terenów wiejskich.

Podstawową jednostką lecznictwa stacjonarnego na terenie powiatu jest Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Mogilnie, prowadzący działalność leczniczą zarówno w Mogilnie, jak i w Strzelnie. Placówka pełni funkcję głównego ośrodka zabezpieczenia zdrowotnego mieszkańców Powiatu Mogileńskiego, zapewniając realizację podstawowych świadczeń szpitalnych w zakresie najważniejszych specjalności medycznych oraz zabezpieczając potrzeby zdrowotne mieszkańców w ramach pierwszego poziomu systemu opieki szpitalnej. Jednocześnie znaczna część mieszkańców korzysta z leczenia specjalistycznego realizowanego poza granicami powiatu, przede wszystkim w Bydgoszczy, Inowrocławiu, Gnieźnie oraz Poznaniu. Dotyczy to zwłaszcza kardiologii interwencyjnej, onkologii, neurochirurgii, kardiochirurgii, chirurgii naczyniowej, transplantologii oraz wysoko specjalistycznej diagnostyki obrazowej i laboratoryjnej. Oznacza to funkcjonowanie sieciowego modelu ochrony zdrowia, w którym szpital powiatowy zapewnia podstawowe bezpieczeństwo zdrowotne mieszkańców, natomiast świadczenia wysokospecjalistyczne realizowane są przez regionalne centra medyczne.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego szczególnego znaczenia nabierają regularne przepływy pacjentów do Bydgoszczy, Inowrocławia, Gniezna oraz Poznania. Generują one potrzebę zapewnienia sprawnych połączeń autobusowych i kolejowych umożliwiających dogodny dojazd do placówek medycznych, zwłaszcza osobom starszym, przewlekle chorym oraz korzystającym z leczenia ambulatoryjnego. Istotnym atutem Powiatu Mogileńskiego jest przebieg linii kolejowej nr 353 Poznań – Gniezno – Mogilno – Inowrocław, która zapewnia bezpośrednie połączenia z najważniejszymi ośrodkami medycznymi regionu. Uzupełnienie transportu kolejowego przez sieć przewozów autobusowych umożliwia tworzenie zintegrowanego systemu dojazdów do placówek ochrony zdrowia, zwiększając dostępność usług medycznych dla mieszkańców wszystkich gmin powiatu.

Podstawowa opieka zdrowotna oraz ambulatoryjna opieka specjalistyczna stanowią fundament funkcjonowania systemu ochrony zdrowia w powiecie. Sieć placówek medycznych obejmuje zarówno publiczne, jak i niepubliczne podmioty lecznicze zlokalizowane przede wszystkim w Mogilnie i Strzelnie, a także w pozostałych większych miejscowościach powiatu. System ochrony zdrowia charakteryzuje się dominującą rolą podstawowej opieki zdrowotnej jako pierwszego poziomu kontaktu pacjenta z systemem, stopniowym wzrostem udziału prywatnych świadczeniodawców w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej, rosnącą liczbą świadczeń związanych z

leczeniem chorób przewlekłych oraz systematycznie zwiększającym się zapotrzebowaniem na diagnostykę, rehabilitację i opiekę długoterminową.

Największa koncentracja usług medycznych występuje w Mogilnie, natomiast mieszkańcy wielu miejscowości wiejskich, szczególnie z gmin Dąbrowa, Jeziora Wielkie oraz części gminy Strzelno, zmuszeni są do regularnych dojazdów do miasta powiatowego w celu uzyskania dostępu do lekarzy specjalistów, badań diagnostycznych oraz rehabilitacji. W związku z tym jednym z podstawowych wyzwań pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej placówek ochrony zdrowia, w tym właściwej synchronizacji rozkładów jazdy publicznego transportu zbiorowego z godzinami funkcjonowania poradni specjalistycznych, pracowni diagnostycznych oraz szpitala.

Podobnie jak większość powiatów w Polsce, Powiat Mogileński doświadcza problemów wynikających z ograniczonej dostępności kadry medycznej. Dotyczy to przede wszystkim lekarzy specjalistów, pielęgniarek, ratowników medycznych oraz personelu zatrudnionego w opiece długoterminowej. Istotnym problemem pozostaje również nierównomierne rozmieszczenie świadczeń zdrowotnych, które przy ograniczonej dostępności transportowej części obszarów wiejskich może prowadzić do pogłębiania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego oraz utrudnionego dostępu mieszkańców do usług medycznych.

Postępujące procesy starzenia się ludności powodują systematyczny wzrost zapotrzebowania na świadczenia geriatryczne, rehabilitacyjne oraz opiekę długoterminową. Na terenie powiatu funkcjonują zakłady opiekuńczo-lecznicze, pielęgniarska opieka długoterminowa, środowiskowe usługi opiekuńcze oraz placówki rehabilitacyjne. Pomimo sukcesywnego rozwoju tych usług ich dostępność będzie wymagała dalszego zwiększania w związku z prognozowanymi zmianami demograficznymi. W kolejnych latach należy spodziewać się dalszego wzrostu zapotrzebowania na rehabilitację, opiekę paliatywną, opiekę domową, transport medyczny i specjalistyczny oraz usługi teleopieki i telemedycyny. Z punktu widzenia planowania transportowego szczególnie istotne będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności tych usług dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców terenów słabiej skomunikowanych poprzez rozwój publicznego transportu zbiorowego oraz transportu specjalistycznego.

Istotnym elementem systemu ochrony zdrowia pozostaje również ratownictwo medyczne, którego skuteczność uzależniona jest od jakości infrastruktury drogowej oraz sprawności układu komunikacyjnego. Na terenie Powiatu Mogileńskiego funkcjonują zespoły ratownictwa medycznego zabezpieczające Mogilno, Strzelno oraz pozostałe gminy powiatu. O efektywności działania systemu decydują przede wszystkim stan infrastruktury drogowej, przepustowość sieci transportowej, czas dojazdu do pacjenta oraz możliwość sprawnego transportu do szpitali o wyższym poziomie referencyjności. Szczególne znaczenie posiadają drogi krajowe nr 15, nr 25 i nr 62 oraz sieć dróg wojewódzkich zapewniających połączenia z Inowrocławiem, Gnieznem i Bydgoszczą, umożliwiające transport pacjentów do wyspecjalizowanych ośrodków medycznych. Na obszarach peryferyjnych wyzwaniem pozostaje utrzymanie odpowiednio krótkiego czasu dotarcia zespołów ratowniczych, zwłaszcza w okresach wzmożonego ruchu drogowego oraz niekorzystnych warunków atmosferycznych.

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

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

W perspektywie średnio- i długookresowej rozwój systemu ochrony zdrowia w Powiecie Mogileńskim będzie wymagał dalszej integracji polityki zdrowotnej, społecznej i transportowej. Rosnące potrzeby wynikające ze zmian demograficznych, starzenia się społeczeństwa oraz zwiększającej się liczby chorób przewlekłych powodują konieczność tworzenia systemu zapewniającego mieszkańcom równy dostęp do świadczeń zdrowotnych niezależnie od miejsca zamieszkania. Kluczowym elementem tego procesu pozostanie rozwój dostępnego i zintegrowanego transportu publicznego, umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców do placówek ochrony zdrowia zarówno na terenie Powiatu Mogileńskiego, jak i do regionalnych ośrodków medycznych w Inowrocławiu, Gnieźnie, Bydgoszczy i Poznaniu. Szczególnego znaczenia nabiera dalsza integracja przewozów autobusowych z transportem kolejowym, umożliwiająca skrócenie czasu podróży, poprawę dostępności świadczeń zdrowotnych oraz podniesienie jakości życia mieszkańców całego powiatu.

2.4.3 Edukacja

System edukacji Powiatu Mogileńskiego stanowi jeden z najważniejszych elementów infrastruktury społecznej oraz jeden z podstawowych czynników kształtujących potrzeby przewozowe mieszkańców. Rozmieszczenie placówek oświatowych, liczba uczniów oraz koncentracja szkolnictwa ponadpodstawowego w największych ośrodkach miejskich powodują, że dojazdy do szkół należą do głównych źródeł codziennego ruchu pasażerskiego. Ma to bezpośredni wpływ na przebieg linii komunikacyjnych, częstotliwość kursowania autobusów oraz organizację transportu publicznego w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego.

Według danych demograficznych w Powiecie Mogileńskim mieszka 10 124 osób w wieku 3–24 lata, stanowiących grupę potencjalnych odbiorców usług edukacyjnych. Struktura wykształcenia mieszkańców wskazuje na dominujący udział osób posiadających wykształcenie zasadnicze zawodowe (30,4%) oraz średnie zawodowe (20,8%), podczas gdy wykształceniem wyższym legitymuje się 14,8% mieszkańców. Dane te odzwierciedlają gospodarczy charakter powiatu, w którym istotną rolę odgrywają przemysł, rolnictwo, logistyka oraz sektor usług, a jednocześnie wskazują na rosnące znaczenie szkolnictwa zawodowego i technicznego.

Na poziomie wychowania przedszkolnego funkcjonuje 15 przedszkoli, do których uczęszcza 1 185 dzieci zorganizowanych w 62 oddziałach. W porównaniu z 2008 rokiem oznacza to wyraźny rozwój infrastruktury przedszkolnej oraz wzrost liczby dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym. Jednocześnie blisko 87% dzieci w wieku przedszkolnym korzysta z edukacji przedszkolnej, co świadczy o wysokim poziomie dostępności tego segmentu systemu oświaty.

Podstawę systemu edukacji tworzy 21 szkół podstawowych, w których funkcjonuje 241 oddziałów, obejmujących 3 591 uczniów. Rozmieszczenie szkół podstawowych we wszystkich gminach Powiatu Mogileńskiego zapewnia mieszkańcom stosunkowo dobrą dostępność edukacji na poziomie podstawowym. Pomimo obserwowanych zmian demograficznych sieć szkół pozostaje stosunkowo stabilna, jednak w kolejnych latach należy liczyć się z koniecznością dalszego dostosowywania jej do zmniejszającej się liczby dzieci oraz zmian struktury osadniczej. Dla znacz-

nej części uczniów, zwłaszcza zamieszkujących tereny wiejskie, podstawowym środkiem dojazdu pozostaje transport autobusowy organizowany przez gminy oraz regularne przewozy publiczne.

Największe znaczenie z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego posiada szkolnictwo ponadpodstawowe, którego oferta koncentruje się przede wszystkim w Mogilnie, Bielicach oraz Strzelnie. Na terenie powiatu funkcjonują 4 licea ogólnokształcące, w których uczy się 731 uczniów, 3 technika kształcące 1 153 uczniów oraz 7 branżowych szkół I stopnia, do których uczęszcza 497 uczniów. Łącznie szkolnictwo ponadpodstawowe obejmuje ponad 2,3 tys. uczniów, co czyni je jednym z najważniejszych generatorów codziennych potoków pasażerskich w transporcie publicznym.

Na szczególną uwagę zasługuje dynamiczny rozwój szkolnictwa technicznego. W porównaniu z 2008 rokiem liczba uczniów techników wzrosła z 725 do 1 153, co oznacza wzrost o blisko 60%. Jednocześnie zmniejszyła się liczba uczniów liceów ogólnokształcących, co odzwierciedla zmieniające się preferencje edukacyjne młodzieży oraz rosnące znaczenie kształcenia zawodowego dostosowanego do potrzeb lokalnego i regionalnego rynku pracy. Tendencje te są zgodne z kierunkami rozwoju gospodarczego Powiatu Mogileńskiego oraz zapotrzebowaniem przedsiębiorstw na pracowników posiadających kwalifikacje techniczne i zawodowe.

Koncentracja szkolnictwa ponadpodstawowego w Mogilnie powoduje, że miasto pełni funkcję głównego centrum edukacyjnego powiatu. Codziennie do szkół dojeżdżają uczniowie ze wszystkich gmin Powiatu Mogileńskiego, a także z obszarów sąsiednich powiatów. Dodatkowo część młodzieży z terenów przygranicznych korzysta z oferty edukacyjnej szkół zlokalizowanych w Inowrocławiu, Gnieźnie, Koninie, Żninie oraz Bydgoszczy. Generuje to znaczące potrzeby przewozowe zarówno w komunikacji autobusowej, jak i kolejowej.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego potrzeby przewozowe uczniów należą do najważniejszych czynników determinujących przebieg linii komunikacyjnych oraz liczbę wykonywanych kursów. Szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie połączeń umożliwiających dojazd na rozpoczęcie zajęć szkolnych oraz powrót po ich zakończeniu. W praktyce oznacza to konieczność dostosowywania rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania placówek oświatowych, zwłaszcza w relacjach prowadzących do Mogilna i Strzelna.

Istotnym elementem systemu edukacji pozostaje również szkolnictwo specjalne oraz organizacja dowozów uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. Zadanie to wymaga zapewnienia odpowiednio dostosowanych środków transportu oraz indywidualnej organizacji przewozów, stanowiąc ważny element polityki społecznej Powiatu Mogileńskiego.

W perspektywie obowiązywania niniejszego Planu transportowego system edukacji będzie podlegał dalszym zmianom wynikającym przede wszystkim z procesów demograficznych. Malejąca liczba dzieci i młodzieży może prowadzić do stopniowej racjonalizacji sieci placówek oświatowych, jednak równocześnie wzrastać będzie znaczenie szkolnictwa zawodowego, współpracy szkół z przedsiębiorcami oraz organizacji praktyk zawodowych wymagających większej elastyczności systemu transportowego.

Z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego system edukacji pozostanie jednym z podstawowych generatorów ruchu pasażerskiego na terenie Powiatu Mogileńskiego. Zapewnienie wysokiej dostępności komunikacyjnej szkół poprzez odpowiednio zaplanowaną sieć połączeń autobusowych oraz integrację z transportem kolejowym będzie miało kluczowe znaczenie dla utrzymania równych szans edukacyjnych mieszkańców oraz efektywnego funkcjonowania całego systemu transportowego powiatu.

2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Mogileńskiego

Powiat Mogileński położony jest w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego i stanowi istotny element systemu osadniczego południowej części regionu oraz pogranicza województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Korzystne położenie pomiędzy Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem oraz Żninem sprawia, że powiat pełni funkcję obszaru pośredniczącego pomiędzy ważnymi ośrodkami miejskimi obu województw, zachowując jednocześnie własne funkcje administracyjne, gospodarcze, edukacyjne i usługowe.

Powiat obejmuje cztery gminy, w tym dwie gminy miejsko-wiejskie: Mogilno **i** Strzelno oraz dwie gminy wiejskie: Dąbrowa i Jeziora Wielkie. Struktura administracyjna powiatu łączy dwa ośrodki miejskie pełniące funkcję lokalnych centrów usługowych z rozległymi terenami wiejskimi, których podstawową funkcją pozostaje rolnictwo oraz działalność związana z przetwórstwem rolno-spożywczym. Jednocześnie znaczącą rolę odgrywają walory przyrodnicze i turystyczne Pojezierza Gnieźnieńskiego, zwłaszcza na obszarze gminy Jeziora Wielkie. Taki układ przestrzenny wywiera bezpośredni wpływ na organizację systemu transportowego, kierunki mobilności mieszkańców oraz wielkość potrzeb przewozowych.

Powiat Mogileński zamieszkuje 43 407 mieszkańców, a jego powierzchnia wynosi 675,2 km². Największym ośrodkiem miejskim jest Mogilno, będące siedzibą władz powiatowych oraz najważniejszym centrum administracyjnym, edukacyjnym, gospodarczym i usługowym. Istotnym ośrodkiem lokalnym pozostaje również Strzelno, obsługujące południową część powiatu. Dzięki temu struktura osadnicza ma charakter umiarkowanie policentryczny, co sprzyja częściowej decentralizacji usług publicznych, przy jednoczesnym utrzymaniu dominującej roli Mogilna.

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

Powiat obejmuje liczne miejscowości wiejskie o zróżnicowanej strukturze osadniczej. Największe skupiska ludności występują w Mogilnie i Strzelnie oraz ich bezpośrednim otoczeniu, natomiast znaczna część obszaru charakteryzuje się rozproszoną zabudową wiejską oraz stosunkowo niską gęstością zaludnienia. Średnia gęstość zaludnienia wynosi około 64 mieszkańców na km², przy czym najwyższą wartość osiąga gmina Mogilno (94 os./km²), a najniższą gmina Jeziora Wielkie (37 os./km²). Takie zróżnicowanie powoduje odmienne potrzeby transportowe poszczególnych części powiatu i wymaga elastycznego dostosowania oferty przewozowej.

Największe potoki pasażerskie koncentrują się na kierunkach prowadzących do Mogilna, gdzie zlokalizowane są najważniejsze instytucje administracji publicznej, szkoły ponadpodstawowe, placówki ochrony zdrowia oraz największe zakłady pracy. Istotne znaczenie posiadają również relacje z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem oraz Strzelnem, które stanowią ważne kierunki codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół, uczelni oraz usług specjalistycznych. Znaczącą rolę odgrywają także połączenia kolejowe realizowane linią kolejową nr 353 Poznań – Inowrocław – Olsztyn.

Podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców związane są przede wszystkim z:

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

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

- ✓ **centralną strefę usługową**, obejmującą Mogilno jako główny ośrodek administracyjny, edukacyjny i gospodarczy,
- ✓ **strefę lokalnego ośrodka miejskiego**, obejmującą Strzelno wraz z obszarem jego oddziaływania,
- ✓ **strefę obszarów wiejskich**, obejmującą gminy Dąbrowa i Jeziora Wielkie oraz tereny wiejskie gmin Mogilno i Strzelno.

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

Na obszarze Powiatu Mogileńskiego obserwowane są jednocześnie następujące procesy rozwojowe:

- ✓ koncentracja usług publicznych i administracyjnych w Mogilnie,
- ✓ rozwój funkcji gospodarczych i usługowych w Mogilnie oraz Strzelnie,
- ✓ utrzymywanie dominującej roli rolnictwa na terenach wiejskich,
- ✓ rozwój funkcji turystycznych i rekreacyjnych na obszarze Pojezierza Gnieźnieńskiego, szczególnie w gminie Jeziora Wielkie,
- ✓ wzrost mobilności mieszkańców,
- ✓ nierównomierna dostępność usług publicznych,
- ✓ rosnące znaczenie transportu indywidualnego,
- ✓ zwiększające się znaczenie transportu kolejowego w obsłudze podróży regionalnych.

Jednym z najważniejszych wyzwań pozostaje ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców mniejszych miejscowości oraz zapewnienie odpowiedniej integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym i regionalnymi systemami komunikacyjnymi. Szczególnego znaczenia nabiera wykorzystanie potencjału stacji kolejowej w Mogilnie jako głównego węzła przesiadkowego powiatu.

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

- ✓ wzmacnianie powiązań komunikacyjnych pomiędzy Mogilnem a pozostałymi gminami,
- ✓ rozwój publicznego transportu zbiorowego obsługującego codzienne dojazdy do pracy i szkół,
- ✓ integrację transportu autobusowego z połączeniami kolejowymi na linii kolejowej nr 353,
- ✓ poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich,
- ✓ rozwój infrastruktury przesiadkowej oraz parkingów typu „Parkuj i Jedź”,
- ✓ poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- ✓ wspieranie zrównoważonej mobilności oraz ograniczanie zależności od transportu indywidualnego.

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

Lp.	Gminy	Typ	Powierzchnia (km²)	Ludność (31.12.2024)	Gęstość zaludnienia (os./km²)	Stopień urbanizacji
1	Mogilno	miejsko-wiejska	256,3	23 752,0	94	
2	Strzelno	miejsko-wiejska	183,6	10 814,0	60	
3	Dąbrowa	wiejska	110,3	4 309,0	40	
4	Jeziora Wielkie	wiejska	125,0	4 532,0	37	
	Powiat Mogileński		675,2	43 407	64	39,5%

Źródło: Opracowanie własne

Gmina Mogilno stanowi administracyjne, gospodarcze i funkcjonalne centrum Powiatu Mogileńskiego. Koncentrują się tutaj najważniejsze instytucje administracji publicznej, szkoły ponadpodstawowe, placówki ochrony zdrowia, obiekty handlowe oraz największa liczba miejsc pracy. Gmina pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego powiatu, integrując transport autobusowy i kolejowy oraz obsługując codzienne podróże mieszkańców wszystkich gmin.
Gmina Strzelno jest drugim pod względem znaczenia ośrodkiem miejskim powiatu. Pełni funkcje administracyjne, edukacyjne, handlowe i usługowe dla południowej części Powiatu Mogileńskiego. Gospodarka gminy opiera się na działalności usługowej, przemyśle, rolnictwie oraz rozwijającej się przedsiębiorczości lokalnej. Istotne znaczenie mają powiązania komunikacyjne z Mogilnem, Inowrocławiem i Koninem.
Gmina Dąbrowa posiada typowo rolniczy charakter. Dominują gospodarstwa rolne oraz działalność związana z produkcją rolną i przetwórstwem rolno-spożywczym. Mieszkańcy korzystają przede wszystkim z usług zlokalizowanych w Mogilnie oraz częściowo w Inowrocławiu. Ze względu na rozproszoną zabudowę szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie odpowiedniej dostępności publicznego transportu zbiorowego.
Gmina Jeziora Wielkie wyróżnia się rolniczo-turystycznym charakterem. Szczególnym atutem są liczne jeziora, walory krajobrazowe oraz atrakcyjność turystyczna Pojezierza Gnieźnieńskiego. W sezonie letnim obserwowany jest wyraźny wzrost ruchu turystycznego, co powoduje okresowe zwiększenie potrzeb transportowych. Mieszkańcy gminy korzystają przede wszystkim z usług zlokalizowanych w Mogilnie, Strzelnie oraz Koninie.

Powiat Mogileński charakteryzuje się strukturą osadniczą opartą na dominującej roli Mogilna jako głównego centrum administracyjnego i gospodarczego oraz uzupełniającej funkcji Strzelna jako lokalnego ośrodka usługowego. Tak ukształtowana struktura funkcjonalno-przestrzenna wymaga prowadzenia spójnej i zintegrowanej polityki transportowej zapewniającej sprawną komunikację pomiędzy wszystkimi gminami, integrację transportu autobusowego z kolejowym oraz równy dostęp mieszkańców do usług publicznych, edukacji, ochrony zdrowia i rynku pracy niezależnie od miejsca zamieszkania. Dzięki wykorzystaniu potencjału linii kolejowej nr 353 oraz odpowiednio rozwiniętej sieci połączeń autobusowych możliwe jest stworzenie efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego odpowiadającego współczesnym potrzebom mobilności mieszkańców Powiatu Mogileńskiego.

3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Mogileńskiego

Powiat Mogileński charakteryzuje się dobrze rozwiniętym układem komunikacyjnym o znaczeniu regionalnym, którego struktura wynika zarówno z korzystnego położenia geograficznego na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego, jak i z historycznie ukształtowanej sieci transportowej regionu. System komunikacyjny powiatu ma charakter wielogałęziowy i obejmuje transport drogowy, kolejowy, autobusowy oraz rozwijającą się infrastrukturę rowerową. Szczególne znaczenie posiadają powiązania z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem, Poznaniem oraz Bydgoszczą, które stanowią główne kierunki codziennej mobilności mieszkańców.

Podstawowym elementem systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego pozostaje sieć drogowa zapewniająca obsługę zarówno ruchu lokalnego, jak i regionalnego. Przez teren powiatu przebiegają drogi krajowe nr 15, 25 oraz 62, stanowiące najważniejsze osie komunikacyjne regionu. Droga krajowa nr 15 łączy Trzebnicę, Gniezno, Strzelno, Inowrocław i Toruń, odgrywając kluczową rolę w obsłudze ruchu regionalnego oraz codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół i usług. Z kolei droga krajowa nr 25 zapewnia połączenia pomiędzy Bydgoszczą, Inowrocławiem, Strzelnem, Koninem i Kaliszem, stanowiąc ważny ciąg komunikacyjny o znaczeniu ponadregionalnym.

Układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie, spośród których największe znaczenie posiadają drogi nr 254, 255, 258 oraz 262 zapewniające połączenia pomiędzy gminami powiatu oraz integrujące Powiat Mogileński z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Dzięki temu większość miejscowości posiada bezpośredni dostęp do sieci dróg o znaczeniu regionalnym, umożliwiających sprawną komunikację z Mogilnem, Strzelnem oraz ośrodkami zewnętrznymi.

Drogi na terenie Powiatu Mogileńskiego obejmuje drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, tworząc dobrze rozwiniętą sieć komunikacyjną zapewniającą stosunkowo dobrą dostępność transportową większości miejscowości. Jednocześnie jakość poszczególnych odcinków pozostaje zróżnicowana. W szczególności część dróg powiatowych i gminnych wymaga dalszej modernizacji, poprawy parametrów technicznych, zwiększenia nośności oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rosnąca liczba samochodów osobowych oraz systematyczny wzrost natężenia ruchu powodują zwiększone obciążenie głównych ciągów komunikacyjnych, zwłaszcza na drogach krajowych nr 15 i 25 oraz na odcinkach prowadzących do Inowrocławia, Gniezna i Konina. Dotyczy to zarówno ruchu indywidualnego, jak i transportu ciężkiego obsługującego przedsiębiorstwa przemysłowe, logistyczne oraz sektor rolno-spożywczy funkcjonujące na terenie powiatu.

Istotnym elementem systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego pozostaje transport kolejowy. Przez teren powiatu przebiega linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, stanowiąca jedną z najważniejszych linii kolejowych północno-zachodniej Polski. Linia ta zapewnia bezpośrednie połączenia z Poznaniem, Gnieznem, Inowrocławiem, Bydgoszczą, Toruniem oraz Olsztynem, umożliwiając mieszkańcom korzystanie z regionalnych i dalekobieżnych przewozów pasażerskich oraz zapewniając dogodne warunki dla przewozów towarowych.

Znaczenie transportu kolejowego wzmacniają stacje i przystanki zlokalizowane przede wszystkim w Mogilnie, które pełni funkcję głównego kolejowego węzła komunikacyjnego powiatu. Stacja obsługuje zarówno połączenia regionalne realizowane przez przewoźników samorządowych, jak i połączenia dalekobieżne, stanowiąc ważny punkt przesiadkowy dla mieszkańców ca-

łego powiatu. Transport kolejowy stanowi istotną alternatywę dla transportu drogowego, szczególnie w relacjach do Poznania, Gniezna, Inowrocławia oraz Bydgoszczy.

Uzupełnieniem systemu kolejowego pozostaje transport autobusowy, który odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu dostępności komunikacyjnej obszarów pozbawionych infrastruktury kolejowej. Publiczny transport autobusowy realizowany jest przez operatorów regionalnych, przewoźników komercyjnych oraz przewozy organizowane przez Powiat Mogileński i poszczególne gminy, przy wsparciu środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.
Sieć połączeń autobusowych koncentruje się przede wszystkim na relacjach prowadzących do Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego. Znaczącą rolę odgrywają również połączenia pomiędzy Mogilnem, Strzelnem, Dąbrową i Jeziorami Wielkimi oraz kursy zapewniające dostęp do Inowrocławia, Gniezna, Konina i Bydgoszczy. Szczególne znaczenie posiadają linie obsługujące codzienne dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych oraz mieszkańców do miejsc pracy i placówek ochrony zdrowia.

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

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

Szczególne znaczenie posiadają trasy rowerowe przebiegające wokół jezior zlokalizowanych na terenie gminy Jeziora Wielkie oraz szlaki łączące Mogilno i Strzelno z terenami rekreacyjnymi oraz obiektami dziedzictwa kulturowego. Infrastruktura rowerowa pełni jednocześnie funkcję transportową i turystyczną, wspierając rozwój zrównoważonej mobilności oraz lokalnej gospodarki turystycznej.

Pomimo systematycznej rozbudowy sieć tras rowerowych nadal nie tworzy w pełni spójnego układu komunikacyjnego. W kolejnych latach wskazane będzie dalsze rozwijanie infrastruktury umożliwiającej bezpieczne przemieszczanie się rowerzystów pomiędzy miejscowościami oraz integrację transportu rowerowego z komunikacją autobusową i kolejową, w szczególności w rejonie stacji kolejowej w Mogilnie.

System transportowy Powiatu Mogileńskiego należy ocenić jako dobrze rozwinięty i funkcjonalnie zróżnicowany. Jego podstawowym atutem jest korzystne położenie geograficzne na przecięciu ważnych szlaków drogowych oraz dostęp do jednej z najważniejszych linii kolejowych w kraju. Istotnym walorem pozostaje również stosunkowo zwarta struktura osadnicza powiatu, sprzyjająca organizacji efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego.

Jednocześnie do najważniejszych wyzwań należą rosnące natężenie ruchu drogowego na drogach krajowych nr 15 i 25, konieczność dalszej modernizacji infrastruktury drogowej, poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców terenów wiejskich. Szczególnego znaczenia nabiera również dalsza integracja transportu

autobusowego z transportem kolejowym oraz poprawa dostępności stacji kolejowej w Mogilnie dla mieszkańców całego powiatu.

W perspektywie długookresowej rozwój systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego powinien koncentrować się na integracji transportu autobusowego i kolejowego, poprawie dostępności komunikacyjnej wszystkich gmin, rozwoju infrastruktury przesiadkowej, budowie parkingów typu „Parkuj i Jedź" oraz „Bike & Ride", cyfryzacji usług transportowych, a także dalszym wspieraniu niskoemisyjnych form mobilności, w szczególności publicznego transportu zbiorowego i transportu rowerowego. Realizacja tych działań będzie sprzyjać zwiększeniu spójności terytorialnej powiatu, poprawie dostępności usług publicznych, wzrostowi atrakcyjności inwestycyjnej oraz podnoszeniu jakości życia mieszkańców Powiatu Mogileńskiego.

3.1 System transportowy Powiatu Mogileńskiego

System transportowy Powiatu Mogileńskiego opiera się na komplementarnym układzie infrastruktury drogowej i kolejowej, którego rozwój determinowany jest zarówno korzystnym położeniem powiatu na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego, jak i rolą Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego. Układ transportowy powiatu odgrywa istotną rolę w obsłudze mobilności mieszkańców, przepływów gospodarczych oraz powiązań regionalnych z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem, Bydgoszczą i Poznaniem.

Struktura systemu transportowego charakteryzuje się koncentracją funkcji komunikacyjnych w Mogilnie, które stanowi główny węzeł drogowy, autobusowy i kolejowy całego powiatu. Szczególne znaczenie posiada przebieg przez teren powiatu linii kolejowej nr 353 oraz dróg krajowych nr 15 i 25, które zapewniają dogodne powiązania z najważniejszymi ośrodkami miejskimi regionu. Jednocześnie istotnym wyzwaniem pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej obszarów wiejskich oraz dalsza integracja różnych gałęzi transportu w modelu multimodalnym.

3.1.1 Regionalny osobowy transport drogowy

Miejscowości Powiatu Mogileńskiego dysponują stopniowo rozwijającą się i systematycznie doskonaloną komunikacją autobusową, która stanowi podstawowy element publicznego transportu zbiorowego oraz jedno z najważniejszych narzędzi przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców. Usługi przewozowe realizowane są zarówno przez przewoźników komercyjnych, jak i przez jednostki samorządu terytorialnego organizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej, współfinansowane między innymi ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Połączenia autobusowe odgrywają szczególnie istotną rolę na obszarach wiejskich oraz w miejscowościach o rozproszonej strukturze osadniczej, gdzie dostęp do transportu indywidualnego jest ograniczony lub utrudniony. Organizowane linie autobusowe zapewniają mieszkańcom możliwość codziennych dojazdów do szkół, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej oraz obiektów handlowo-usługowych zlokalizowanych przede wszystkim w Mogilnie i Strzelnie.

Ze względu na funkcjonowanie stacji kolejowej w Mogilnie coraz większego znaczenia nabiera organizacja przewozów autobusowych pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego. Integracja autobusów z połączeniami kolejowymi stwarza możliwość zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych w podróżach regionalnych.

W perspektywie kolejnych lat kluczowym wyzwaniem pozostaje dalsza integracja transportu autobusowego z transportem kolejowym, poprawa koordynacji rozkładów jazdy oraz rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Istotne znaczenie ma również zapewnienie stabilnych źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz lepsze dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, wynikających ze zmian demograficznych oraz kierunków codziennych dojazdów.

3.1.1.1 Sieć drogowa Powiatu Mogileńskiego

Układ drogowy Powiatu Mogileńskiego należy do dobrze rozwiniętych systemów komunikacyjnych południowej części województwa kujawsko-pomorskiego. Wynika to zarówno z położenia geograficznego powiatu na pograniczu województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego, jak również z jego funkcji jako ważnego ogniwa łączącego Inowrocław, Gniezno, Konin oraz Bydgoszcz. Przez obszar powiatu przebiegają istotne ciągi transportowe o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym, zapewniające sprawną obsługę ruchu pasażerskiego i gospodarczego.

Najwyższą kategorię infrastruktury drogowej stanowią drogi krajowe nr 15 i nr 25.
Droga krajowa nr 15 jest jednym z najważniejszych ciągów komunikacyjnych regionu, łącząc Trzebnicę, Gniezno, Strzelno, Inowrocław i Toruń. Stanowi podstawową oś komunikacyjną wschód–zachód Powiatu Mogileńskiego i odgrywa kluczową rolę w obsłudze codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół oraz usług publicznych.
Droga krajowa nr 25 przebiega przez Strzelno i zapewnia połączenia z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Koninem i Kaliszem. Trasa ta pełni funkcję ważnego korytarza transportowego o znaczeniu ponadregionalnym, obsługując zarówno ruch pasażerski, jak i transport towarowy.

Istotnym elementem infrastruktury są również drogi wojewódzkie, integrujące układ transportowy regionu i zapewniające połączenia pomiędzy gminami powiatu oraz sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Do najważniejszych należą między innymi:

- ✓ droga wojewódzka nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno,
- ✓ droga wojewódzka nr 255 Pakość – Strzelno,
- ✓ droga wojewódzka nr 262 Kwieciszewo – Strzelno.

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

Sieć dróg powiatowych stanowi podstawowy element lokalnego systemu transportowego. Obejmuje liczne odcinki łączące wszystkie gminy Powiatu Mogileńskiego, zapewniając dostęp do dróg krajowych i wojewódzkich oraz obsługując codzienne podróże mieszkańców do miejsc pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia i instytucji publicznych.

Najliczniejszą kategorię infrastruktury stanowią drogi gminne, odpowiedzialne za obsługę ruchu lokalnego i zapewnienie dostępności do zabudowy mieszkaniowej, gospodarstw rolnych,

terenów inwestycyjnych oraz obiektów użyteczności publicznej. Część dróg gminnych wymaga dalszej modernizacji, poprawy nawierzchni oraz zwiększenia parametrów technicznych.

Tabela 4. Wykaz dróg publicznych na terenie Powiatu Mogileńskiego.

Długość dróg, na których starosta zarządza ruchem - na 31.12.2025 r.	Drogi powiatowe (km)	398,510 km
	Drogi gminne (km)	*414,456* km
	Ogółem drogi powiatowe i gminne (km)	***812,966* km**

Źródło: Starostwo Powiatowe w Mogilnie

Łączna długość dróg publicznych na obszarze Powiatu Mogileńskiego przekracza 900 km, co przy powierzchni około 675 km² zapewnia stosunkowo dobrą gęstość sieci drogowej. Jednocześnie wyzwaniem pozostaje zróżnicowany standard techniczny infrastruktury oraz konieczność jej sukcesywnego dostosowywania do rosnącego natężenia ruchu.

Układ drogowy powiatu ma charakter wielofunkcyjny:

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

W ujęciu przestrzennym można wyróżnić trzy podstawowe układy ruchu:

- ✓ korytarz północ–południe oparty na drodze krajowej nr 25,
- ✓ korytarz wschód–zachód oparty na drodze krajowej nr 15,
- ✓ układ promienisty koncentrujący się wokół Mogilna jako głównego węzła komunikacyjnego powiatu.

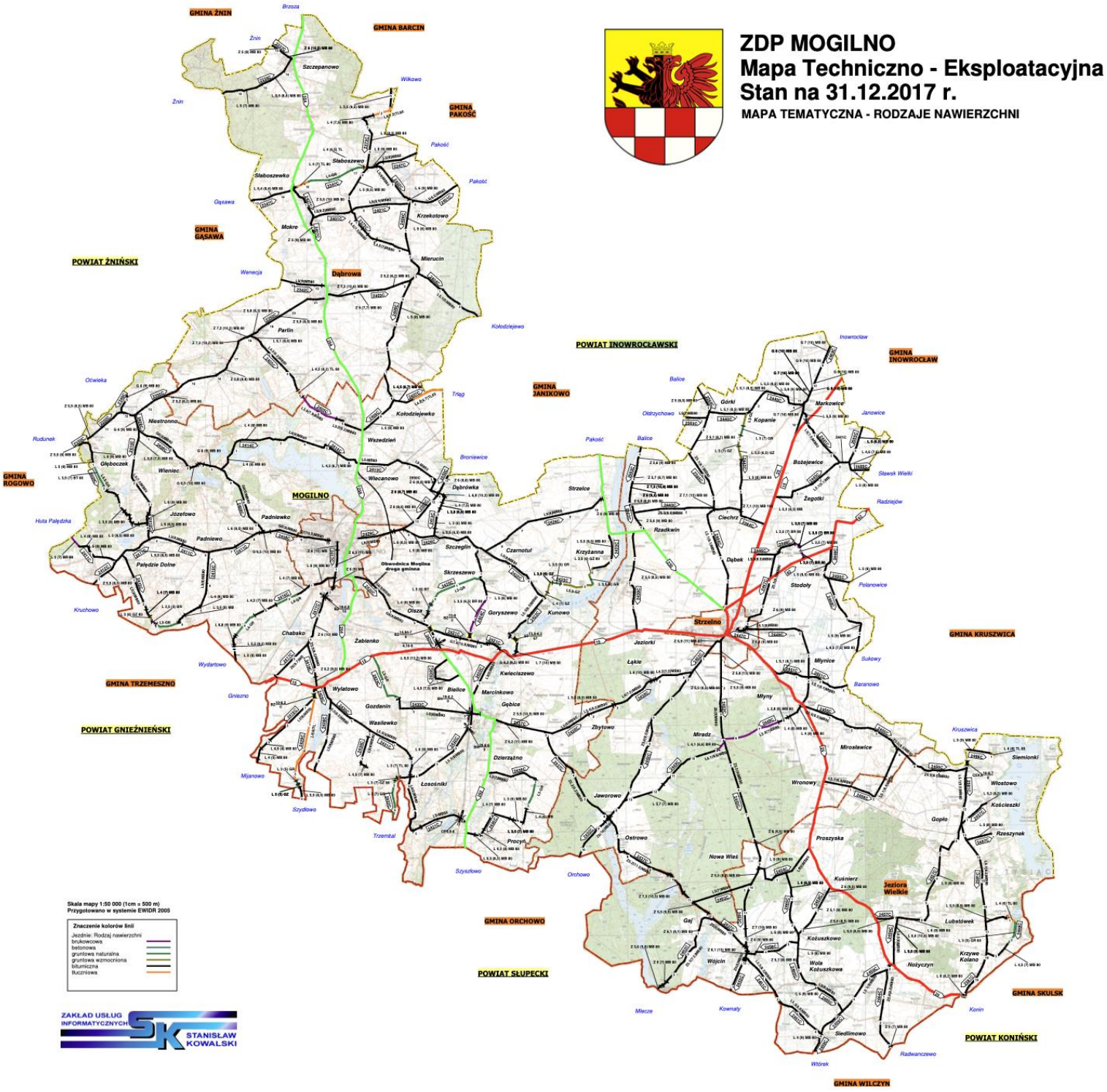
Do kluczowych wyzwań infrastrukturalnych Powiatu Mogileńskiego należy zaliczyć:

- ✓ dalszą modernizację dróg powiatowych,
- ✓ poprawę parametrów technicznych lokalnych układów drogowych,
- ✓ zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ poprawę dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich,
- ✓ rozwój infrastruktury przesiadkowej i parkingowej przy stacji kolejowej w Mogilnie,
- ✓ rozbudowę chodników, dróg dla rowerów oraz oświetlenia drogowego,
- ✓ integrację infrastruktury drogowej z publicznym transportem autobusowym i kolejowym.

Szczególne znaczenie dla dalszego rozwoju Powiatu Mogileńskiego posiada utrzymanie wysokiej jakości połączeń drogowych z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem oraz Bydgoszczą. Korzystne położenie na przecięciu dwóch dróg krajowych oraz dostęp do linii kolejowej nr 353 wzmacniają potencjał gospodarczy powiatu, zwiększają jego atrakcyjność inwestycyjną oraz ułatwiają rozwój przedsiębiorczości, logistyki i turystyki.

System transportowy Powiatu Mogileńskiego charakteryzuje się dobrą dostępnością przestrzenną oraz rozwiniętą strukturą funkcjonalną opartą na drogach krajowych nr 15 i 25, sieci dróg wojewódzkich oraz lokalnym układzie dróg powiatowych i gminnych, uzupełnionych o ważny korytarz kolejowy linii nr 353. Kluczowym wyzwaniem pozostaje dalsza poprawa jakości infrastruktury lokalnej, zwiększenie integracji pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym oraz zapewnienie wysokiej dostępności komunikacyjnej mieszkańców wszystkich gmin. Realizacja tych działań będzie miała istotne znaczenie dla wzrostu konkurencyjności gospodarczej Powiatu Mogileńskiego, poprawy jakości życia mieszkańców oraz wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju transportu.

Mapa 4. Poglądowa mapa sieci dróg w Powiecie Mogileńskim



Źródło: ZDP Mogilno

3.1.1.2 Natężenie ruchu

W Polsce cyklicznie prowadzone są badania natężenia ruchu drogowego w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR), realizowanego na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Auto-

strad. Badania obejmują sieć dróg krajowych, natomiast dla dróg wojewódzkich analogiczne pomiary wykonywane są przez zarządy dróg wojewódzkich. Ich celem jest określenie podstawowych parametrów ruchu drogowego, takich jak średni dobowy ruch pojazdów (SDR), struktura rodzajowa ruchu oraz jego zmienność w czasie.

Najbardziej aktualnym źródłem danych pozostaje Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021, który objął sieć dróg krajowych w Polsce, z wyłączeniem odcinków przebiegających przez miasta na prawach powiatu. W przypadku Powiatu Mogileńskiego pomiary prowadzone były na drogach krajowych nr 15 **i** 25, przebiegających przez jego obszar. Wyniki pomiarów stanowią cenne źródło informacji wykorzystywanych przy planowaniu inwestycji drogowych, analizach bezpieczeństwa ruchu oraz ocenie przepustowości infrastruktury transportowej.

Natężenie ruchu drogowego na terenie Powiatu Mogileńskiego wykazuje wyraźne zróżnicowanie przestrzenne, wynikające z funkcji poszczególnych odcinków sieci drogowej oraz ich znaczenia w układzie transportowym województwa kujawsko-pomorskiego. Największe natężenia ruchu występują przede wszystkim na drogach krajowych nr 15 oraz nr 25, które stanowią podstawowe osie komunikacyjne powiatu i zapewniają połączenia z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem, Toruniem oraz Bydgoszczą. Są to jednocześnie główne korytarze obsługujące zarówno ruch lokalny i regionalny, jak również znaczną część ruchu międzyregionalnego oraz tranzytowego.

Istotną rolę w funkcjonowaniu systemu transportowego odgrywają również drogi wojewódzkie, przede wszystkim drogi nr 254, 255 i 262, które przejmują znaczną część ruchu lokalnego i regionalnego, zapewniając powiązania pomiędzy gminami Powiatu Mogileńskiego oraz z sąsiednimi ośrodkami gospodarczymi. Natężenie ruchu na tych drogach jest zróżnicowane i uzależnione od funkcji poszczególnych odcinków, struktury osadniczej, lokalizacji terenów aktywności gospodarczej oraz kierunków codziennych dojazdów mieszkańców.

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

- ✓ na wlotach do Mogilna i Strzelna,
- ✓ na skrzyżowaniach dróg krajowych nr 15 i 25 z drogami wojewódzkimi i powiatowymi,
- ✓ w miejscowościach, przez które przebiega intensywny ruch tranzytowy,
- ✓ w okresach zwiększonego ruchu turystycznego związanego z Pojezierzem Gnieźnieńskim, w szczególności na obszarze gminy Jeziora Wielkie.

Do głównych czynników wpływających na okresowe pogorszenie płynności ruchu należą:

- ✓ znaczny udział ruchu tranzytowego na drogach krajowych nr 15 i 25,
- ✓ ograniczona przepustowość wybranych skrzyżowań w Mogilnie i Strzelnie,
- ✓ wzmożony ruch pojazdów ciężarowych obsługujących sektor rolno-spożywczy, przemysłowy i logistyczny,
- ✓ sezonowe zwiększenie ruchu turystycznego,
- ✓ lokalne roboty drogowe oraz modernizacje infrastruktury.

W przeciwieństwie do powiatów położonych przy drogach ekspresowych, przez Powiat Mogileński nie przebiega droga klasy S ani autostrada. Powoduje to, że znacząca część ruchu międzyregionalnego odbywa się drogami krajowymi przebiegającymi przez tereny zabudowane, co zwiększa ich obciążenie oraz wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednocześnie parametry techniczne głównych ciągów komunikacyjnych umożliwiają sprawną obsługę obecnych potoków ruchu, choć w perspektywie długoterminowej konieczne będzie dalsze podnoszenie ich przepustowości oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu.

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

Na podstawie dostępnych danych oraz obserwacji ruchu można stwierdzić, że system transportowy Powiatu Mogileńskiego funkcjonuje sprawnie, a zjawiska kongestii mają głównie charakter punktowy i okresowy. W zdecydowanej większości przypadków ruch odbywa się w warunkach swobodnych, szczególnie poza obszarami miejskimi oraz poza godzinami porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

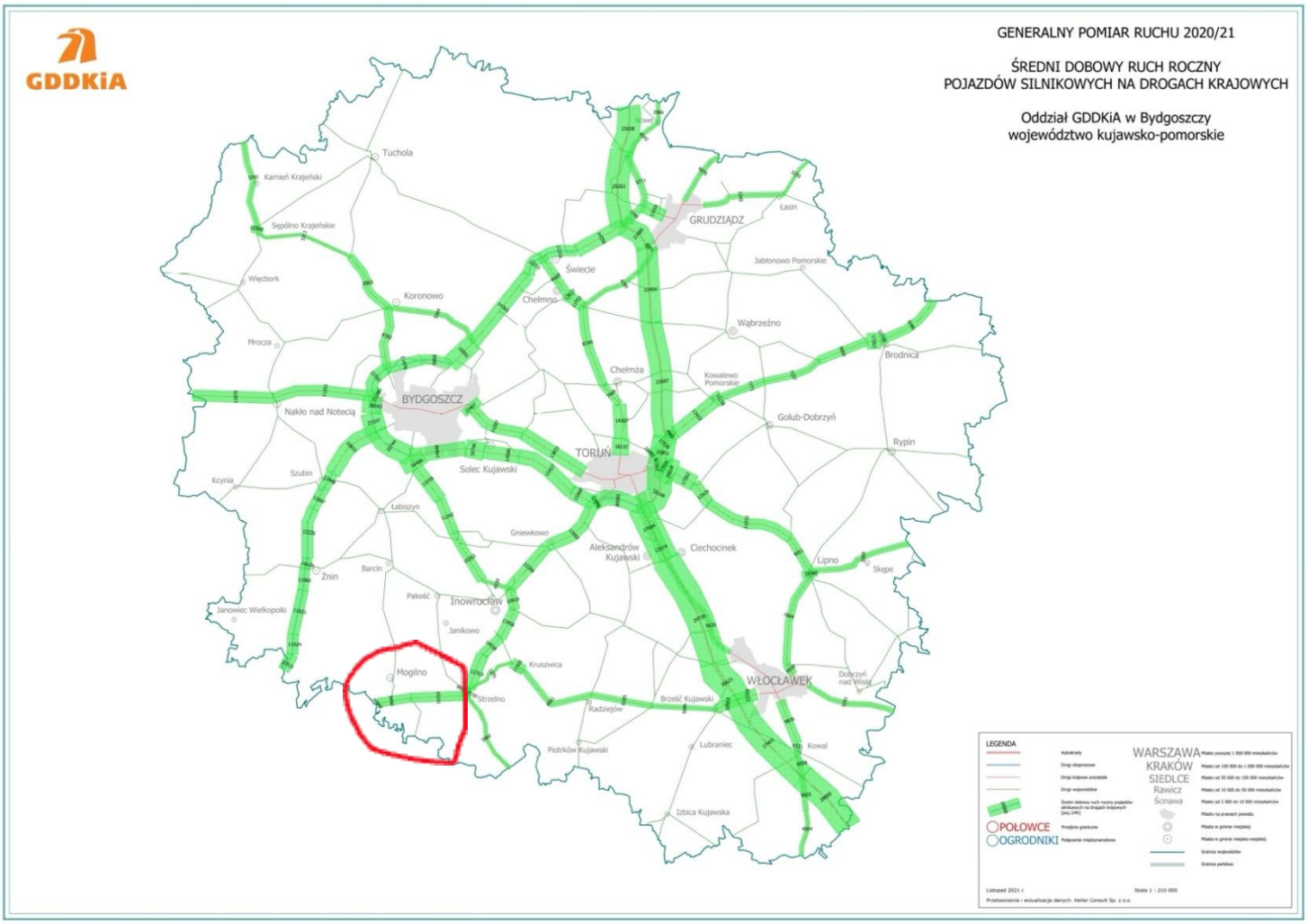
Ewentualne utrudnienia w ruchu mają najczęściej charakter krótkotrwały i wynikają z:

- ✓ zdarzeń drogowych,
- ✓ prowadzonych robót drogowych i modernizacyjnych,
- ✓ sezonowych wzrostów natężenia ruchu podczas wakacji, świąt i długich weekendów,
- ✓ zwiększonego ruchu turystycznego w rejonie Jezior Wielkich oraz pozostałych atrakcji Pojezierza Gnieźnieńskiego,
- ✓ wzmożonego ruchu pojazdów ciężarowych obsługujących przedsiębiorstwa oraz gospodarstwa rolne.

Istotnym elementem wpływającym na funkcjonowanie układu drogowego pozostaje ruch tranzytowy koncentrujący się przede wszystkim na drogach krajowych nr 15 i 25, które należą do najważniejszych korytarzy komunikacyjnych południowej części województwa kujawsko-pomorskiego. Ich znaczenie wykracza poza obsługę ruchu lokalnego, gdyż zapewniają one połączenia pomiędzy województwami kujawsko-pomorskim i wielkopolskim oraz stanowią ważny element krajowego systemu transportowego.

Generalny Pomiar Ruchu realizowany jest cyklicznie co pięć lat, co umożliwia systematyczne monitorowanie zmian zachodzących w natężeniu ruchu oraz ocenę skuteczności realizowanych inwestycji drogowych. Wyniki kolejnych edycji badań będą stanowiły podstawę do aktualizacji kierunków rozwoju infrastruktury drogowej oraz organizacji ruchu na terenie Powiatu Mogileńskiego. W szczególności pozwolą one na identyfikację odcinków wymagających modernizacji, poprawy bezpieczeństwa oraz zwiększenia przepustowości, a także na dostosowanie systemu transportowego do zmieniających się potrzeb mieszkańców i rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu.

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



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

3.1.1.3 Transport indywidualny

W strukturze mobilności mieszkańców Powiatu Mogileńskiego dominującą rolę odgrywa transport indywidualny, przede wszystkim samochody osobowe. Jest to zjawisko charakterystyczne dla powiatów o przewadze terenów wiejskich i rozproszonej sieci osadniczej, gdzie dostęp do transportu publicznego jest zróżnicowany przestrzennie, a realizacja codziennych podróży wymaga dużej elastyczności. Szczególną rolę pełni miasto Mogilno jako siedziba władz powiatowych, główny ośrodek administracyjny, edukacyjny, gospodarczy i usługowy, do którego koncentrują się codzienne dojazdy mieszkańców z gmin Mogilno, Strzelno, Dąbrowa oraz Jeziora Wielkie.

Istotnym czynnikiem sprzyjającym wykorzystaniu samochodu osobowego jest układ osadniczy powiatu oraz stosunkowo duże odległości pomiędzy miejscowościami. Mieszkańcy wielu obszarów wiejskich realizują codzienne podróże do szkół, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji publicznych przede wszystkim własnym środkiem transportu. Samochód zapewnia możliwość przemieszczania się niezależnie od rozkładów jazdy oraz umożliwia realizację

podróży „od drzwi do drzwi", co ma szczególne znaczenie na terenach o niższej gęstości zaludnienia.

Dostępność transportową powiatu wzmacnia korzystny układ komunikacyjny tworzony przez drogi krajowe nr 15, 25 i 62, drogi wojewódzkie nr 254, 255 i 262, a także przebiegającą przez Mogilno linię kolejową nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, stanowiącą element sieci TEN-T. Dzięki temu mieszkańcy posiadają dogodne powiązania zarówno z Bydgoszczą, Inowrocławiem i Toruniem, jak również z Gnieznem, Poznaniem oraz Wielkopolską. Jednocześnie układ drogowy powoduje znaczne wykorzystanie samochodu osobowego w podróżach regionalnych i międzygminnych.

Tabela 5. Zestawienie zarejestrowanych samochodów osobowych w Powiecie Mogileńskim w latach 2009-2024

Rok	Zarejestrowane samochody osobowe
2009	**21 779**
2010	**22 910**
2011	**23 860**
2012	**24 647**
2013	**25 433**
2014	**26 347**
2015	**27 284**
2016	**28 529**
2017	**29 671**
2018	**30 807**
2019	**31 857**
2020	**32 916**
2021	**33 929**
2022	**34 515**
2023	**35 196**
2024	**28 828**

Źródło: GUS

Tabela 6. Zestawienie pojazdów w Powiecie Mogileńskim w roku 2024.

Rodzaj pojazdu - 2024	Liczba
Samochody osobowe	**28 828**
Samochody ciężarowe	**3 441**
Samochody ciężarowo-osobowe	**28**
Autobusy	**106**
Samochody specjalne	**274**
Ciągniki samochodowe i siodłowe	**623**
Ciągniki rolnicze	**3 899**
Motocykle	**2 370**
Motorowery	**2 598**

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Dane dotyczące liczby zarejestrowanych samochodów osobowych wskazują, że w latach 2009–2023 następował systematyczny wzrost poziomu motoryzacji mieszkańców Powiatu Mogileńskiego. Liczba samochodów osobowych zwiększyła się z 21 779 w 2009 roku do 35 196 w 2023 roku, co oznacza wzrost o ponad 61%. Tendencja ta odzwierciedlała poprawę sytuacji eko-

nomicznej gospodarstw domowych, zwiększenie mobilności mieszkańców oraz rozwój funkcji mieszkaniowych na terenach podmiejskich i wiejskich. Wartość wykazana dla 2024 roku (28 828 pojazdów) znacząco odbiega od wcześniejszego trendu i najprawdopodobniej wynika ze zmiany metodologii prezentacji danych statystycznych lub aktualizacji rejestrów administracyjnych. Z tego względu nie powinna być interpretowana jako rzeczywisty spadek poziomu motoryzacji mieszkańców.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2024 roku na terenie Powiatu Mogileńskiego zarejestrowanych było ponadto 3 441 samochodów ciężarowych, 623 ciągniki samochodowe i siodłowe, 3 899 ciągników rolniczych, 106 autobusów, 2 370 motocykli oraz 2 598 motorowerów. Struktura ta dobrze odzwierciedla rolniczy charakter znacznej części powiatu oraz znaczenie sektora rolno-spożywczego w lokalnej gospodarce.

Motocykle i motorowery stanowią uzupełniający element systemu transportu indywidualnego. Wykorzystywane są przede wszystkim w sezonie wiosenno-letnim podczas codziennych dojazdów do pracy, szkół oraz w podróżach lokalnych pomiędzy miejscowościami. Ich popularność stopniowo wzrasta, co jest zgodne z ogólnopolskim trendem poszukiwania bardziej ekonomicznych i elastycznych środków przemieszczania się.

Coraz większego znaczenia nabiera również transport rowerowy. Sprzyjają temu stosunkowo korzystne warunki terenowe oraz atrakcyjne walory przyrodnicze Powiatu Mogileńskiego, obejmujące okolice Jezior Wielkich, Wylatowa, Mogilna oraz Strzelna. Infrastruktura rowerowa rozwija się sukcesywnie, jednak nadal ma charakter fragmentaryczny i nie tworzy spójnej sieci umożliwiającej bezpieczne przemieszczanie się pomiędzy głównymi miejscowościami powiatu. Obecnie funkcjonuje ponad 13 km dróg rowerowych, zlokalizowanych głównie wzdłuż modernizowanych dróg powiatowych i gminnych, natomiast dalszy rozwój infrastruktury rowerowej pozostaje jednym z istotnych kierunków polityki transportowej samorządu.

Ze względu na brak systemowej ewidencji rowerów nie jest możliwe precyzyjne określenie ich liczby. Można jednak przyjąć, że podobnie jak w skali kraju, rower znajduje się w większości gospodarstw domowych i stanowi ważny element codziennej mobilności mieszkańców, zwłaszcza na krótkich dystansach.

Z punktu widzenia planowania transportu oznacza to konieczność wykorzystywania badań ankietowych, pomiarów ruchu oraz analiz zachowań komunikacyjnych mieszkańców, ponieważ dane rejestrowe nie odzwierciedlają rzeczywistego wykorzystania rowerów ani innych form mobilności indywidualnej. Rozwój infrastruktury rowerowej wpisuje się jednocześnie w realizację założeń zrównoważonej mobilności oraz polityki ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Pomimo stopniowego rozwoju alternatywnych form przemieszczania się samochód osobowy pozostaje podstawowym środkiem transportu mieszkańców Powiatu Mogileńskiego. Wynika to z rozproszonego układu osadniczego, konieczności realizacji podróży na większe odległości, ograniczonej częstotliwości kursowania transportu publicznego na części obszaru powiatu oraz specyfiki lokalnego rynku pracy. Jednocześnie wzrasta znaczenie transportu rowerowego w podróżach lokalnych oraz transportu publicznego w relacjach z Mogilnem, Strzelnem, Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą i Poznaniem, wspieranego przez funkcjonowanie linii kolejowej nr 353 oraz sieci połączeń autobusowych.

Analiza struktury mobilności mieszkańców wskazuje, że rozwój systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego powinien opierać się na równoczesnym wspieraniu wszystkich form

przemieszczania się. Oznacza to konieczność dalszej modernizacji dróg powiatowych i gminnych, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozbudowy spójnej infrastruktury rowerowej oraz zwiększania integracji transportu drogowego z transportem kolejowym i autobusowym. Szczególne znaczenie powinno mieć tworzenie dogodnych powiązań z główną stacją kolejową w Mogilnie oraz rozwój infrastruktury umożliwiającej wygodne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu.

Transport indywidualny w Powiecie Mogileńskim będzie w dalszym ciągu odgrywał kluczową rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców. Jednocześnie rozwój nowoczesnej infrastruktury drogowej, transportu publicznego oraz infrastruktury rowerowej powinien prowadzić do budowy zintegrowanego systemu mobilności, zwiększającego dostępność komunikacyjną całego powiatu, poprawiającego bezpieczeństwo ruchu oraz wspierającego realizację celów zrównoważonego rozwoju.

3.1.2 Transport kolejowy

Transport kolejowy stanowi jeden z najważniejszych elementów systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego i odgrywa istotną rolę w obsłudze codziennej mobilności mieszkańców. Znaczenie kolei wynika przede wszystkim z przebiegu przez teren powiatu linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, będącej jednym z najważniejszych ciągów komunikacyjnych północno-zachodniej Polski. Linia ta zapewnia bezpośrednie połączenia z Gnieznem, Poznaniem, Inowrocławiem, Bydgoszczą, Toruniem, Olsztynem oraz wieloma innymi ośrodkami regionalnymi i krajowymi, umożliwiając mieszkańcom korzystanie zarówno z regionalnych, jak i dalekobieżnych przewozów kolejowych.

Podstawowym elementem infrastruktury kolejowej Powiatu Mogileńskiego jest linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa przebiegająca przez Mogilno, będąca częścią państwowej sieci kolejowej o znaczeniu krajowym. Linia jest zelektryfikowana i przystosowana do prowadzenia ruchu pasażerskiego oraz intensywnych przewozów towarowych. Jej parametry techniczne umożliwiają sprawną realizację połączeń regionalnych oraz dalekobieżnych, zapewniając jednocześnie wysoką przepustowość dla ruchu towarowego.

Najważniejszym punktem obsługi pasażerów pozostaje stacja kolejowa w Mogilnie, pełniąca funkcję głównego węzła kolejowego Powiatu Mogileńskiego. Stacja obsługuje regularne połączenia regionalne organizowane przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz wybrane połączenia dalekobieżne, zapewniając mieszkańcom dogodny dostęp do najważniejszych ośrodków gospodarczych, edukacyjnych i administracyjnych kraju. Jednocześnie stanowi naturalny punkt integracji transportu kolejowego z komunikacją autobusową, transportem indywidualnym oraz ruchem rowerowym.

Transport kolejowy pełni szczególnie ważną funkcję w obsłudze codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni wyższych oraz instytucji publicznych. Największe znaczenie posiadają relacje z Gnieznem, Inowrocławiem oraz Poznaniem, które stanowią główne kierunki codziennych podróży związanych z zatrudnieniem, edukacją oraz korzystaniem z wyspecjalizowanych usług medycznych i administracyjnych. Istotną rolę odgrywają również połączenia w kierunku Bydgoszczy i Torunia, zapewniające dostęp do największych ośrodków województwa kujawsko-pomorskiego.

W ostatnich latach infrastruktura kolejowa na terenie Powiatu Mogileńskiego podlegała systematycznej modernizacji prowadzonej przez zarządcę infrastruktury. Modernizowane były urządzenia sterowania ruchem kolejowym, infrastruktura stacyjna oraz elementy torowisk, co wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa, zwiększenie niezawodności funkcjonowania linii oraz skrócenie czasu przejazdu. Równocześnie przewoźnicy regionalni sukcesywnie wprowadzają do eksploatacji nowoczesny tabor elektryczny, oferujący wyższy standard podróżowania, większą dostępność dla osób o ograniczonej mobilności oraz lepsze warunki przewozu rowerów.

Pomimo wysokiego potencjału transport kolejowy nadal charakteryzuje się pewnymi ograniczeniami. Najważniejsze z nich dotyczą niewystarczającej integracji rozkładów jazdy autobusów z rozkładem pociągów, ograniczonej dostępności stacji kolejowej dla mieszkańców części obszarów wiejskich oraz konieczności dalszego rozwoju infrastruktury przesiadkowej. Wyzwanie stanowi również zapewnienie sprawnego systemu dowozów autobusowych do stacji kolejowej w Mogilnie z terenów pozbawionych bezpośredniego dostępu do transportu kolejowego.

Najważniejszymi kierunkami przewozów pasażerskich pozostają relacje:

- ✓ Mogilno – Gniezno,
- ✓ Mogilno – Poznań,
- ✓ Mogilno – Inowrocław,
- ✓ Mogilno – Bydgoszcz,
- ✓ Mogilno – Toruń.

Relacje te generują największe potoki podróżnych związane z codziennymi dojazdami do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni wyższych, instytucji administracji publicznej oraz wyspecjalizowanych usług medycznych. Szczególnie wysokie znaczenie mają połączenia z Poznaniem, Gnieznem i Inowrocławiem, będącymi najważniejszymi ośrodkami rynku pracy i edukacji dla mieszkańców powiatu.

Istotnym elementem funkcjonowania linii kolejowej nr 353 pozostają również przewozy towarowe. Linia stanowi ważny fragment krajowego układu transportowego wykorzystywanego do przewozów intermodalnych, masowych oraz przemysłowych pomiędzy portami morskimi, centralną i zachodnią Polską. Dzięki temu infrastruktura kolejowa Powiatu Mogileńskiego odgrywa znaczącą rolę nie tylko w obsłudze ruchu pasażerskiego, lecz także w zapewnieniu sprawnego funkcjonowania krajowego systemu logistycznego oraz wspieraniu rozwoju gospodarczego regionu.

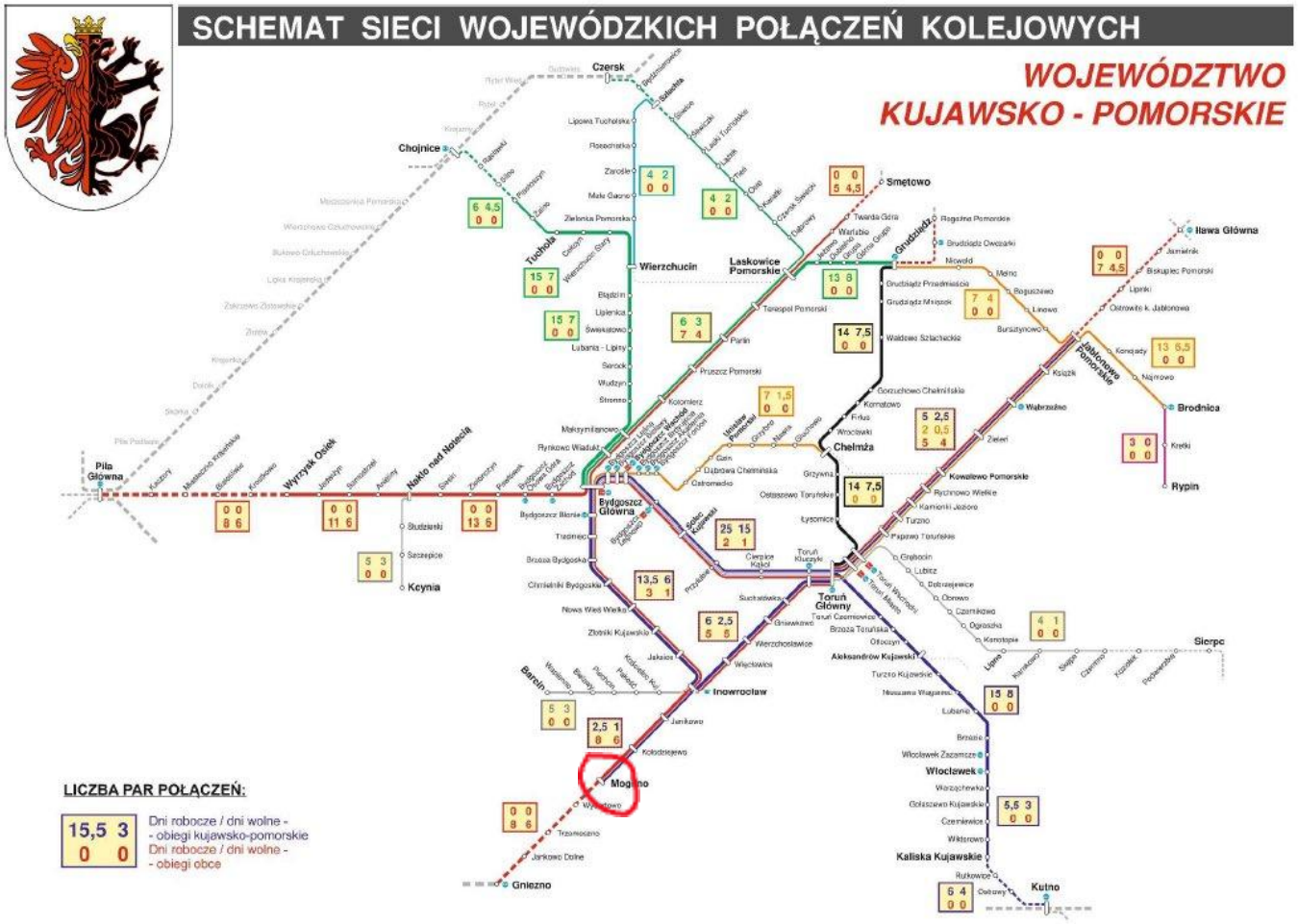
Transport kolejowy stanowi konkurencyjną alternatywę wobec indywidualnego transportu samochodowego, szczególnie w relacjach o dużym natężeniu ruchu drogowego. Korzystanie z kolei przyczynia się do ograniczenia ruchu samochodowego na drogach krajowych nr 15 i nr 25, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza oraz realizacji celów zrównoważonej mobilności. Wysoka punktualność przewozów, nowoczesny tabor oraz konkurencyjny czas przejazdu powodują systematyczny wzrost atrakcyjności kolei jako środka codziennych podróży.

Z punktu widzenia polityki transportowej Powiatu Mogileńskiego kolej powinna pełnić rolę podstawowego środka transportu w obsłudze przewozów regionalnych na kierunkach o największym popycie. Osiągnięcie tego celu wymaga przede wszystkim dalszej integracji transportu kolejowego z publicznym transportem autobusowym organizowanym przez Powiat Mogileński i gminy, koordynacji rozkładów jazdy, rozwoju jednolitego systemu informacji pasażerskiej oraz tworzenia dogodnych warunków przesiadkowych.

Szczególne znaczenie będzie miała dalsza rozbudowa infrastruktury integrującej różne środki transportu, obejmującej parkingi typu Park & Ride**,** Bike & Ride oraz bezpieczne miejsca postoju rowerów przy stacji kolejowej w Mogilnie. Rozwiązania te umożliwią efektywne łączenie transportu indywidualnego z transportem kolejowym oraz zwiększą zasięg oddziaływania kolei na obszary wiejskie powiatu.

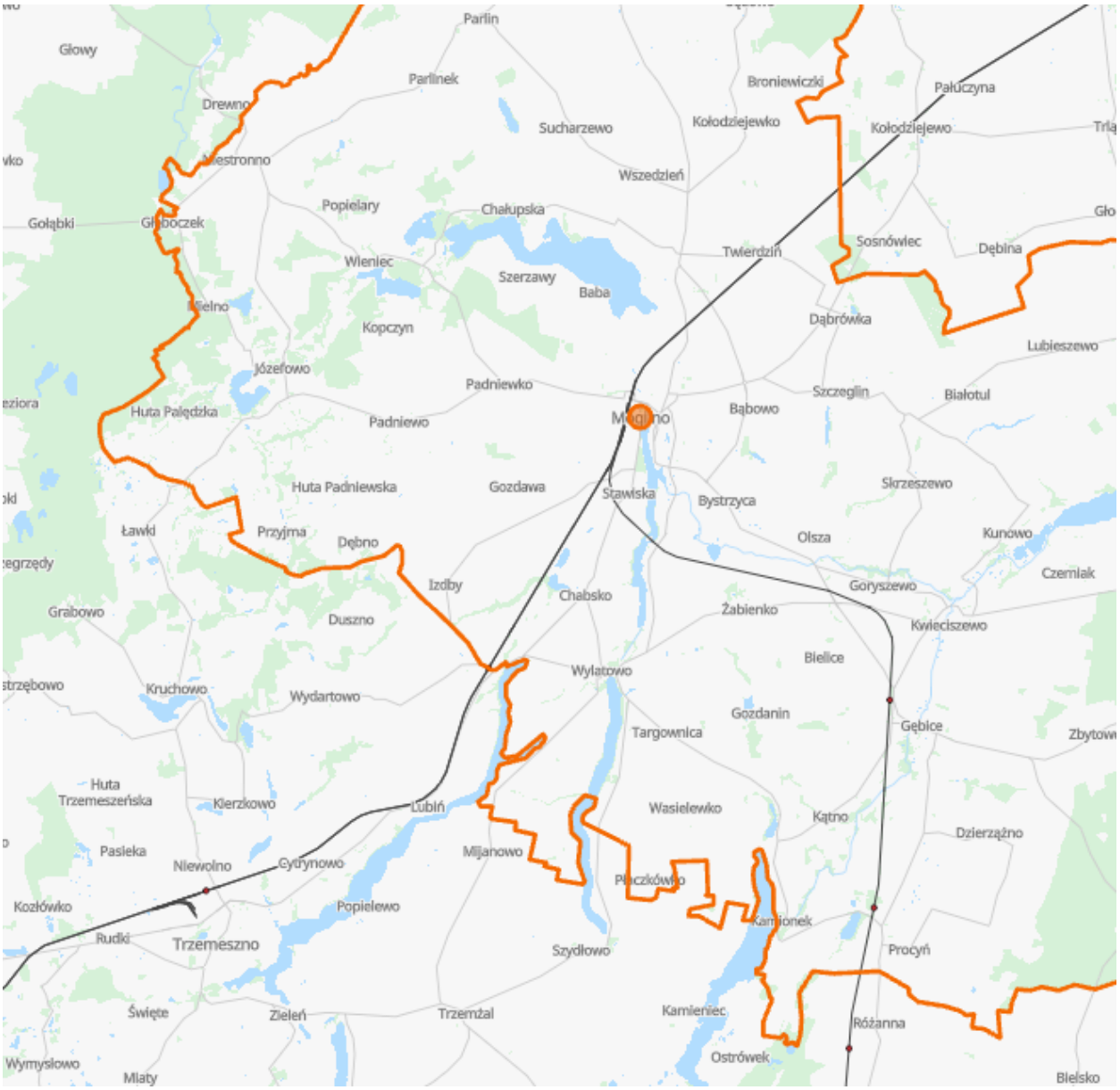
W perspektywie długoterminowej transport kolejowy będzie odgrywał coraz większą rolę w realizacji celów zrównoważonej mobilności Powiatu Mogileńskiego. Korzystne położenie na jednej z najważniejszych linii kolejowych w kraju, wysoki standard infrastruktury oraz możliwość ścisłej integracji z transportem autobusowym stwarzają warunki do dalszego wzrostu udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich. W połączeniu z rozwojem publicznego transportu autobusowego, tworzeniem nowoczesnych węzłów przesiadkowych oraz wdrażaniem rozwiązań integrujących różne środki transportu kolej będzie stanowiła jeden z filarów nowoczesnego, efektywnego i niskoemisyjnego systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego, zapewniającego mieszkańcom wysoki poziom dostępności komunikacyjnej oraz wspierającego rozwój społeczno-gospodarczy całego powiatu.

Mapa 6. Mapa połączeń kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim



Źródło: Koleje kujawsko-pomorskie, X

Mapa 7. Mapa linii kolejowych w Powiecie Mogileńskim



Źródło: https://www.openstreetmap.org

3.1.3 Transport rowerowy

Transport rowerowy stanowi coraz istotniejszy element systemu mobilności Powiatu Mogileńskiego, pełniąc jednocześnie funkcję środka codziennego transportu oraz ważnego produktu turystycznego regionu. Rozwój infrastruktury rowerowej wpisuje się w założenia zrównoważonego transportu, ograniczania emisji zanieczyszczeń oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Korzystne uwarunkowania przyrodnicze, stosunkowo niewielkie różnice wysokości terenu oraz atrakcyjne walory krajobrazowe Powiatu Mogileńskiego stwarzają dobre warunki do rozwoju ruchu rowerowego zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów.

Największa koncentracja infrastruktury rowerowej występuje na terenie Mogilna, będącego administracyjnym i funkcjonalnym centrum powiatu. Sieć tras rozwija się również w kierunku Strzelna**,** Jezior Wielkich oraz Dąbrowy, zapewniając połączenia pomiędzy najważniejszymi miejscowościami powiatu oraz dostęp do licznych walorów przyrodniczych, kulturowych i rekreacyjnych. Istotną rolę odgrywają również odcinki tras prowadzone wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych, które sukcesywnie uzupełniane są o nowe ciągi pieszo-rowerowe.

Infrastruktura rowerowa Powiatu Mogileńskiego obejmuje drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, lokalne pasy rowerowe oraz odcinki tras prowadzone drogami o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego. Szczególne znaczenie posiadają także liczne szlaki turystyczne prowadzące przez tereny o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych. Trasy rowerowe umożliwiają dostęp między innymi do Pojezierza Gnieźnieńskiego, jezior zlokalizowanych na terenie gminy Jeziora Wielkie, obszarów leśnych, zabytków sakralnych Strzelna, historycznego centrum Mogilna wraz z zespołem klasztornym benedyktynów oraz innych atrakcji turystycznych regionu.

Rozwijająca się sieć tras rowerowych wzmacnia atrakcyjność turystyczną Powiatu Mogileńskiego, umożliwiając organizację wycieczek o zróżnicowanym stopniu trudności oraz integrację różnych form turystyki aktywnej. Coraz większego znaczenia nabiera również wykorzystanie roweru jako środka codziennego transportu, szczególnie w relacjach pomiędzy miejscowościami położonymi w niewielkiej odległości od Mogilna i Strzelna, gdzie odległości sprzyjają realizacji podróży rowerowych do pracy, szkół, obiektów handlowych i usług publicznych.

Warunki rozwoju transportu rowerowego należy ocenić jako korzystne. Wynika to przede wszystkim z relatywnie niewielkich odległości pomiędzy miejscowościami, dobrze rozwiniętej sieci dróg lokalnych, korzystnego ukształtowania terenu oraz rosnącej świadomości ekologicznej mieszkańców. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi infrastruktury rowerowej jest wzrost znaczenia turystyki aktywnej oraz rozwój regionalnych i ponadregionalnych szlaków rowerowych przebiegających przez województwo kujawsko-pomorskie.

Pomimo systematycznej rozbudowy infrastruktury nadal występują jednak ograniczenia wpływające na pełne wykorzystanie potencjału transportu rowerowego. Do najważniejszych należą brak ciągłości niektórych odcinków tras, niewystarczające powiązania pomiędzy gminami, ograniczona liczba bezpiecznych parkingów rowerowych oraz konieczność korzystania z dróg o większym natężeniu ruchu samochodowego na wybranych odcinkach sieci. W części miejscowości nadal brakuje również odpowiedniej integracji infrastruktury rowerowej z przystankami komunikacji autobusowej oraz stacją kolejową w Mogilnie.

Układ tras rowerowych Powiatu Mogileńskiego ma obecnie charakter promienisty, koncentrujący się wokół Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego. Ważnym lokalnym ośrodkiem jest również Strzelno, które stanowi istotny punkt obsługi ruchu turystycznego i lokalnych podróży rowerowych. Rozwiązanie to sprzyja realizacji codziennych podróży do głównych ośrodków miejskich oraz umożliwia wygodne korzystanie z infrastruktury przez mieszkańców okolicznych gmin. Jednocześnie rozwój bezpośrednich połączeń pomiędzy gminami pozwoliłby stworzyć bardziej spójny system komunikacyjny oraz zwiększyć udział roweru jako środka transportu wykorzystywanego nie tylko rekreacyjnie, lecz również w codziennych podróżach.

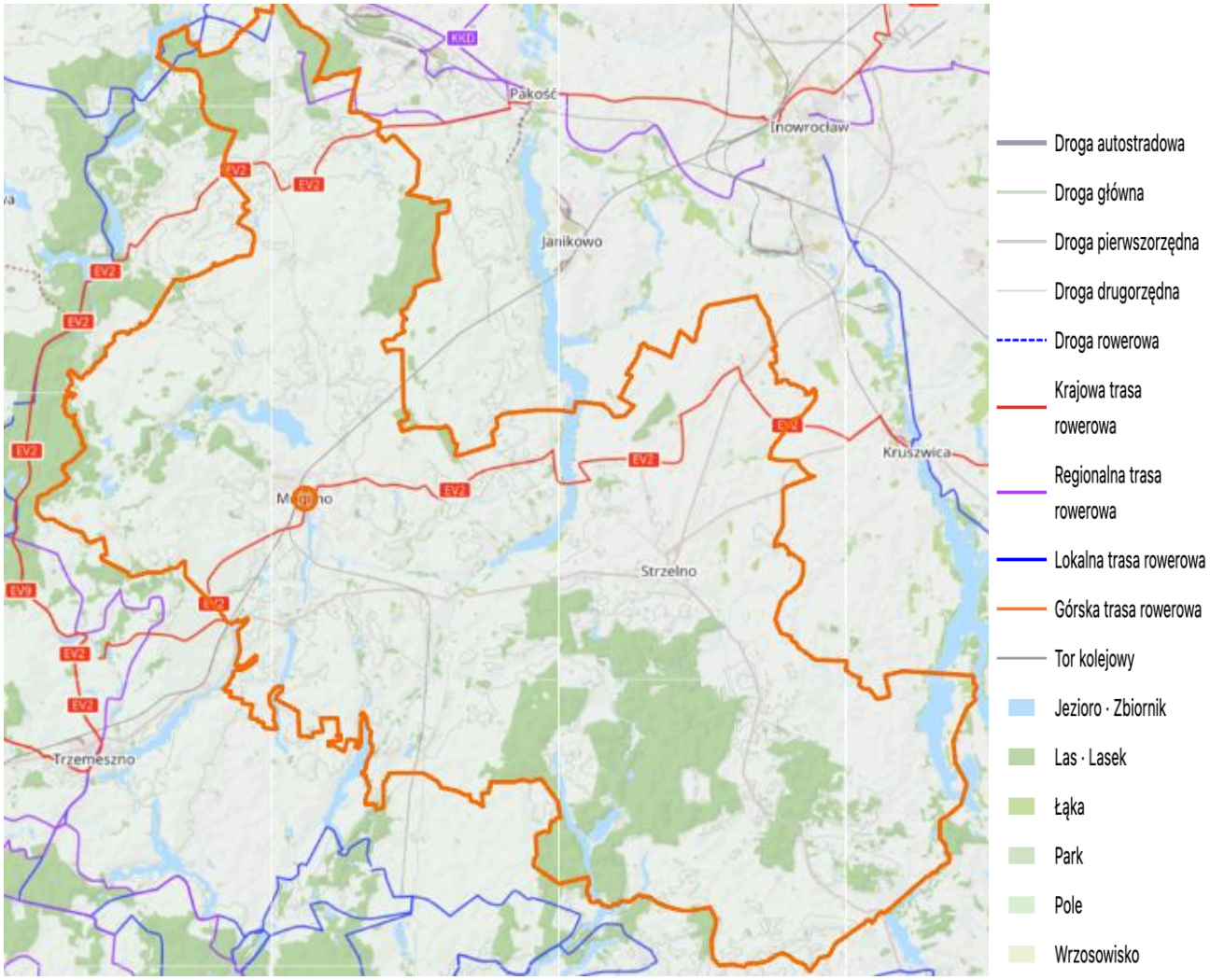
Istotnym kierunkiem rozwoju pozostaje integracja transportu rowerowego z pozostałymi środkami transportu. Rozbudowa bezpiecznych tras prowadzących do przystanków komunikacji

autobusowej, stacji kolejowej w Mogilnie oraz głównych węzłów przesiadkowych, a także tworzenie parkingów typu Bike & Ride, umożliwi zwiększenie udziału roweru w codziennych podróżach mieszkańców. Rozwiązania te wpisują się w założenia nowoczesnej polityki mobilności oraz przyczyniają się do ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych na krótkich dystansach.

Ważnym kierunkiem działań powinno być również powiązanie infrastruktury rowerowej z regionalnymi szlakami turystycznymi województwa kujawsko-pomorskiego oraz sąsiednich powiatów. Pozwoli to zwiększyć atrakcyjność turystyczną Powiatu Mogileńskiego, wydłużyć pobyt turystów oraz stworzyć nowe możliwości rozwoju lokalnej przedsiębiorczości związanej z obsługą ruchu rowerowego, w tym usług gastronomicznych, noclegowych i serwisowych.

Z perspektywy planowania transportowego infrastruktura rowerowa Powiatu Mogileńskiego stanowi jeden z najbardziej perspektywicznych elementów lokalnego systemu mobilności. Jej największymi atutami są korzystne warunki terenowe, wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe, rozwijająca się sieć tras oraz dobre powiązania z głównymi miejscowościami powiatu. Dalszy rozwój powinien koncentrować się na zapewnieniu ciągłości sieci, budowie połączeń międzygminnych, poprawie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, rozbudowie infrastruktury towarzyszącej oraz pełniejszej integracji z publicznym transportem zbiorowym. Realizacja tych działań pozwoli przekształcić istniejącą infrastrukturę z systemu o dominującej funkcji rekreacyjnej w nowoczesny element regionalnego systemu transportowego, wspierający rozwój społeczno-gospodarczy Powiatu Mogileńskiego oraz poprawę jakości życia jego mieszkańców.

Mapa *8*. Ścieżki rowerowe na terenie Powiatu Mogileńskim



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

3.1.4 Komunikacja międzygminna i międzypowiatowa

Położenie Powiatu Mogileńskiego w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na styku z województwem wielkopolskim, sprzyja rozwojowi powiązań transportowych zarówno w skali regionalnej, jak i międzywojewódzkiej. Szczególne znaczenie posiadają relacje **z** Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem, Koninem oraz Poznaniem, które pełnią funkcje głównych ośrodków administracyjnych, gospodarczych, edukacyjnych i rynku pracy. Układ komunikacyjny powiatu umożliwia realizację codziennych dojazdów do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni wyższych, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji świadczących usługi publiczne.

Podstawę publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Mogileńskiego stanowią przewozy autobusowe realizowane przez operatorów publicznych oraz przewoźników komercyjnych. Sieć połączeń obejmuje zarówno relacje wewnątrzpowiatowe, zapewniające komunikację pomiędzy Mogilnem a pozostałymi gminami powiatu, jak również połączenia z sąsiednimi powiatami. Szczególne znaczenie posiadają relacje umożliwiające dostęp do ośrodków administracyjnych, edukacyjnych, ochrony zdrowia oraz lokalnych i regionalnych rynków pracy.

Największa koncentracja połączeń autobusowych występuje w Mogilnie, które pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego Powiatu Mogileńskiego. Regularne relacje obejmują przede wszystkim kierunki:

- ✓ Mogilno – Strzelno,
- ✓ Mogilno – Dąbrowa,
- ✓ Mogilno – Jeziora Wielkie,
- ✓ Mogilno – Inowrocław,
- ✓ Mogilno – Gniezno,
- ✓ Mogilno – Bydgoszcz,
- ✓ Mogilno – Konin,
- ✓ Mogilno – Toruń,
- ✓ Mogilno – Poznań.

Transport autobusowy odgrywa szczególnie istotną rolę w obsłudze obszarów wiejskich, gdzie dostęp do transportu kolejowego jest ograniczony lub nie występuje. Dotyczy to przede wszystkim licznych miejscowości położonych na terenie gmin Dąbrowa oraz Jeziora Wielkie, których mieszkańcy korzystają z komunikacji autobusowej jako podstawowego środka transportu umożliwiającego dostęp do usług publicznych, edukacji oraz rynku pracy.

Podobnie jak w większości powiatów o charakterze miejsko-wiejskim, oferta przewozowa poza godzinami szczytu oraz w dni wolne od pracy pozostaje ograniczona. W wielu relacjach liczba kursów nie w pełni odpowiada potrzebom mieszkańców, zwłaszcza osób starszych, młodzieży oraz osób nieposiadających samochodu. Jednym z podstawowych wyzwań pozostaje zatem dalszy rozwój publicznego transportu autobusowego oraz poprawa jego dostępności na terenach o rozproszonej strukturze osadniczej.

Istotnym elementem systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego jest również transport kolejowy. Przez teren powiatu przebiega linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, należąca do najważniejszych linii kolejowych województwa kujawsko-pomorskiego. Stacja kolejowa w Mogilnie zapewnia mieszkańcom dostęp do regionalnych i międzyregionalnych połączeń kolejowych, umożliwiających bezpośrednie podróże do Poznania, Gniezna, Inowrocławia, Bydgoszczy, Torunia oraz Olsztyna. Dzięki wysokim parametrom technicznym linii kolej stanowi konkurencyjną alternatywę wobec transportu drogowego, szczególnie na kierunkach charakteryzujących się dużymi potokami pasażerskimi.

Znaczenie transportu kolejowego jest szczególnie widoczne w codziennych podróżach do pracy, szkół ponadpodstawowych oraz uczelni wyższych. Coraz wyższy standard infrastruktury, nowoczesny tabor oraz konkurencyjny czas przejazdu sprzyjają wzrostowi udziału kolei w obsłudze regionalnych potrzeb przewozowych. Jednocześnie dalszego rozwoju wymaga integracja rozkładów jazdy pociągów z komunikacją autobusową, umożliwiająca sprawną obsługę podróży z terenów wiejskich do stacji kolejowej w Mogilnie.

Uzupełnieniem publicznego systemu transportowego są przewozy komercyjne realizowane przez prywatnych przewoźników autobusowych i busowych, oferujących połączenia krajowe oraz międzynarodowe, przede wszystkim do Niemiec, Holandii i Belgii. Usługi te odpowiadają na potrzeby mieszkańców podejmujących zatrudnienie za granicą, jednak ich funkcjonowanie ma charakter rynkowy i nie stanowi elementu systemu publicznego transportu zbiorowego.

Na terenie Powiatu Mogileńskiego nie funkcjonuje klasyczna komunikacja miejska o charakterze miejskiego operatora transportu publicznego. Funkcję lokalnej komunikacji zbiorowej

pełnią przede wszystkim linie autobusowe organizowane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz przewoźników wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W związku z tym szczególnego znaczenia nabiera odpowiednia koordynacja przewozów powiatowych, gminnych i regionalnych.

System transportowy Powiatu Mogileńskiego ma charakter komplementarny, oparty na współistnieniu transportu autobusowego i kolejowego. Transport autobusowy zapewnia elastyczną obsługę miejscowości o rozproszonej strukturze osadniczej oraz pełni funkcję dowozową do stacji kolejowej w Mogilnie, natomiast transport kolejowy umożliwia szybkie i niezawodne przemieszczanie się na głównych kierunkach regionalnych i międzyregionalnych.

Istotnym elementem funkcjonowania systemu komunikacyjnego są również powiązania z sąsiednimi powiatami: inowrocławskim, gnieźnieńskim, konińskim oraz żnińskim. Relacje te odgrywają ważną rolę w codziennej mobilności mieszkańców, umożliwiając dostęp do specjalistycznych usług medycznych, szkolnictwa wyższego, administracji publicznej oraz rynku pracy. Szczególnie silne powiązania funkcjonalne występują z Inowrocławiem i Gnieznem, które stanowią naturalne kierunki codziennych podróży mieszkańców powiatu.

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

- ✓ koordynację rozkładów jazdy autobusów i pociągów,
- ✓ rozwój oraz modernizację węzłów przesiadkowych, przede wszystkim w Mogilnie,
- ✓ wdrażanie zintegrowanych systemów taryfowych i informacji pasażerskiej,
- ✓ zwiększenie częstotliwości kursów w relacjach międzygminnych,
- ✓ rozwój połączeń dowozowych do stacji kolejowej,
- ✓ poprawę dostępności transportowej obszarów wiejskich oraz ograniczanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego,
- ✓ rozwój infrastruktury Park & Ride oraz Bike & Ride przy stacji kolejowej w Mogilnie.

Realizacja wskazanych działań będzie sprzyjać zwiększeniu atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, poprawie mobilności mieszkańców oraz ograniczeniu uzależnienia od transportu indywidualnego. Jednocześnie przyczyni się do wzmacniania spójności przestrzennej Powiatu Mogileńskiego, lepszej integracji z systemem transportowym województwa kujawsko-pomorskiego i województwa wielkopolskiego oraz realizacji celów zrównoważonego rozwoju transportu.

3.1.5 Komunikacja gminna

Samorządy gmin Powiatu Mogileńskiego w ostatnich latach coraz większą uwagę poświęcają rozwojowi lokalnego transportu zbiorowego jako jednego z podstawowych narzędzi przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz poprawy dostępności mieszkańców do usług publicznych. Ze względu na miejsko-wiejski charakter powiatu, znaczący udział terenów wiejskich oraz rozproszoną strukturę osadniczą, organizacja komunikacji gminnej stanowi jedno z kluczowych wyzwań lokalnej polityki transportowej.

Model organizacji transportu publicznego na terenie Powiatu Mogileńskiego ma charakter zróżnicowany. Obok przewozów organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego funkcjonują połączenia realizowane przez przewoźników komercyjnych, operatorów wykonujących

przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozy szkolne, które w wybranych przypadkach są dostępne również dla pozostałych mieszkańców. W wielu gminach oferta przewozowa koncentruje się przede wszystkim na zapewnieniu dojazdu uczniów do placówek oświatowych oraz mieszkańców do siedzib gmin, ośrodków zdrowia, urzędów i innych instytucji świadczących usługi publiczne.

Najważniejszym ośrodkiem organizującym lokalny system transportowy pozostaje Mogilno, pełniące funkcję administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego centrum Powiatu Mogileńskiego. Miasto generuje największe potoki podróży, stanowiąc główny cel codziennych dojazdów mieszkańców z pozostałych gmin powiatu. Połączenia autobusowe zapewniają obsługę relacji z gminami Strzelno**,** Jeziora Wielkie oraz Dąbrowa, umożliwiając mieszkańcom dostęp do rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji publicznej.

W gminach miejsko-wiejskich i wiejskich transport lokalny opiera się przede wszystkim na współpracy z przewoźnikami autobusowymi wykonującymi przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozy komercyjne. Zakres oferty przewozowej jest zróżnicowany i uzależniony od wielkości potoków pasażerskich oraz lokalnych potrzeb transportowych. W wielu relacjach liczba kursów dostosowana jest głównie do godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć szkolnych oraz czasu pracy największych zakładów pracy i instytucji publicznych. Poza godzinami szczytu częstotliwość kursowania autobusów pozostaje ograniczona, co wpływa na dostępność transportu publicznego dla części mieszkańców.

Istotnym elementem funkcjonowania komunikacji gminnej jest współpraca pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Dzięki zawieranym porozumieniom możliwe jest utrzymanie połączeń wykraczających poza granice administracyjne poszczególnych gmin, przede wszystkim w kierunku Inowrocławia, Gniezna, Poznania, Bydgoszczy oraz Konina. Kierunki te odpowiadają rzeczywistym potrzebom mieszkańców związanym z zatrudnieniem, edukacją, korzystaniem z usług specjalistycznych oraz codzienną aktywnością społeczną.

Rynek przewozów autobusowych na terenie Powiatu Mogileńskiego charakteryzuje się obecnością kilku operatorów świadczących usługi przewozowe. Funkcjonowanie wielu przewoźników zapewnia mieszkańcom stosunkowo szeroką ofertę połączeń, jednak jednocześnie utrudnia pełną integrację systemu transportowego. Dotyczy to w szczególności koordynacji rozkładów jazdy, ujednolicenia systemu informacji pasażerskiej oraz wdrażania wspólnych rozwiązań taryfowych pomiędzy poszczególnymi organizatorami transportu.

Znaczące wsparcie dla funkcjonowania lokalnego transportu publicznego stanowi Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Powiat Mogileński oraz gminy wykorzystują środki tego programu przede wszystkim do utrzymania istniejących połączeń autobusowych, odtwarzania wcześniej zlikwidowanych linii komunikacyjnych, zwiększania częstotliwości kursowania oraz uruchamiania nowych relacji na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym. Instrument ten ma szczególne znaczenie dla terenów wiejskich, gdzie organizacja przewozów wyłącznie na zasadach komercyjnych nie gwarantuje odpowiedniego poziomu dostępności komunikacyjnej.

System transportowy Powiatu Mogileńskiego ma charakter wieloośrodkowy. Oprócz Mogilna ważnymi lokalnymi generatorami ruchu pozostają Strzelno, pełniące funkcję drugiego ośrodka miejskiego powiatu oraz miejscowości będące siedzibami gmin – Jeziora Wielkie **i** Dąbrowa. Ośrodki te generują codzienne potrzeby przewozowe związane z funkcjonowaniem administracji

publicznej, placówek oświatowych, ochrony zdrowia oraz lokalnych przedsiębiorstw, co powoduje konieczność utrzymywania sprawnych powiązań komunikacyjnych zarówno pomiędzy gminami, jak i z Mogilnem.

Szczególnie istotnym elementem systemu transportowego jest zapewnienie efektywnej integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym. Stacja kolejowa w Mogilnie, położona na linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, stanowi główny węzeł przesiadkowy powiatu i powinna pełnić rolę centrum integracji różnych środków transportu. Koordynacja godzin odjazdów autobusów z rozkładem jazdy pociągów regionalnych i dalekobieżnych może znacząco zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego oraz poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańców obszarów wiejskich.

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

W długoterminowej perspektywie rozwój komunikacji gminnej, wspierany środkami Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz funduszami krajowymi i europejskimi, będzie jednym z najważniejszych czynników poprawy dostępności transportowej Powiatu Mogileńskiego. Szczególne znaczenie będzie miało zapewnienie mieszkańcom obszarów wiejskich dogodnego dostępu do stolicy powiatu, stacji kolejowej w Mogilnie oraz głównych ośrodków regionalnych. Realizacja tych działań przyczyni się do ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego, zwiększenia mobilności mieszkańców oraz wzmocnienia spójności społeczno-gospodarczej całego Powiatu Mogileńskiego.

Ważnym kierunkiem dalszego rozwoju systemu transportowego powinno być również tworzenie zintegrowanego modelu mobilności, w którym komunikacja gminna będzie pełnić funkcję transportu dowozowego do kolei oraz głównych węzłów przesiadkowych. Takie podejście, zgodne z założeniami krajowej i regionalnej polityki transportowej oraz zasadami zrównoważonej mobilności, pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie środków publicznych, poprawę jakości usług przewozowych oraz zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

3.1.6 Transport publiczny i mobilność lokalna

Samorządy gmin Powiatu Mogileńskiego w ostatnich latach coraz większą uwagę poświęcają rozwojowi lokalnego transportu zbiorowego jako narzędzia przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz poprawy dostępności usług publicznych. Ze względu na miejsko-wiejski charakter powiatu, rozproszoną strukturę osadniczą oraz znaczący udział terenów wiejskich, organizacja komunikacji gminnej stanowi jedno z kluczowych wyzwań lokalnej polityki transportowej. Zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej mieszkańcom ma istotne znaczenie zarówno dla rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu, jak i dla zachowania spójności terytorialnej poszczególnych gmin.

Model organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Mogileńskiego ma charakter zróżnicowany. Obok przewozów organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego funkcjonują połączenia realizowane przez przewoźników komercyjnych, operatorów wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozy szkolne, które w części przypadków są dostępne również dla pozostałych mieszkańców. W wielu gminach transport publiczny koncentruje się przede wszystkim na zapewnieniu dojazdu uczniów do placówek oświatowych oraz mieszkańców do urzędów, ośrodków zdrowia, instytucji administracji publicznej i głównych miejsc zatrudnienia.

Najważniejszym ośrodkiem organizującym lokalny system transportowy jest Mogilno, pełniące funkcję administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego centrum powiatu. Miasto generuje największe potoki podróży, stanowiąc główny cel codziennych dojazdów mieszkańców z pozostałych gmin. Istotnym ośrodkiem uzupełniającym jest również Strzelno, obsługujące południową część powiatu i pełniące funkcję lokalnego centrum usługowego. Połączenia autobusowe zapewniają obsługę relacji pomiędzy Mogilnem, Strzelnem, Dąbrową, Jeziorami Wielkimi oraz sąsiednimi powiatami, umożliwiając dostęp do rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz usług administracyjnych.

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

Istotnym elementem funkcjonowania komunikacji gminnej jest współpraca pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego Powiatu Mogileńskiego, samorządem województwa kujawsko-pomorskiego oraz sąsiednimi powiatami. Dzięki zawieranym porozumieniom możliwe jest utrzymanie połączeń wykraczających poza granice administracyjne gmin i powiatu, przede wszystkim w kierunku Inowrocławia, Gniezna, Bydgoszczy, Torunia oraz Konina. Kierunki te odpowiadają rzeczywistym potrzebom mieszkańców związanym z codziennymi dojazdami do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni wyższych oraz specjalistycznych usług medycznych i administracyjnych.

Rynek przewozów autobusowych na terenie Powiatu Mogileńskiego charakteryzuje się obecnością kilku operatorów świadczących usługi przewozowe. Brak jednego organizatora obejmującego cały obszar powiatu sprzyja funkcjonowaniu różnych modeli organizacyjnych, jednak jednocześnie utrudnia pełną integrację systemu transportowego, zwłaszcza w zakresie koordynacji rozkładów jazdy, ujednolicenia informacji pasażerskiej oraz wdrażania wspólnej polityki taryfowo-biletowej.

Znaczące wsparcie dla funkcjonowania lokalnego transportu publicznego stanowi Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Jednostki samorządu terytorialnego z Powiatu Mogileńskiego korzystają z tego instrumentu przede wszystkim w celu utrzymania istniejących połączeń autobusowych, odtwarzania zlikwidowanych linii komunikacyjnych, zwiększania częstotliwości kursów oraz uruchamiania nowych relacji na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym. Instrument ten ma szczególne znaczenie dla gmin o roz-

proszonej strukturze osadniczej, gdzie realizacja przewozów wyłącznie na zasadach komercyjnych nie zapewnia odpowiedniego poziomu dostępności komunikacyjnej.

System transportowy Powiatu Mogileńskiego ma charakter policentryczny. Oprócz Mogilna ważnymi lokalnymi generatorami ruchu pozostają Strzelno, Dąbrowa oraz Jeziora Wielkie, pełniące funkcje lokalnych ośrodków administracyjnych, edukacyjnych, gospodarczych i usługowych. Powoduje to konieczność utrzymywania licznych powiązań komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi gminami oraz zapewnienia sprawnych połączeń z największymi ośrodkami regionalnymi.

Istotnym elementem systemu transportowego powiatu jest również transport kolejowy. Linia kolejowa nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń przebiegająca przez Mogilno zapewnia mieszkańcom możliwość korzystania z połączeń regionalnych i dalekobieżnych, co stwarza warunki do rozwoju zintegrowanego systemu autobusowo-kolejowego. Odpowiednia koordynacja rozkładów jazdy autobusów z odjazdami i przyjazdami pociągów może znacząco zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego oraz ograniczyć wykorzystanie samochodu osobowego w podróżach regionalnych.

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

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

3.1.7 Zezwolenia wydane przez Starostę Mogileńskiego

Regularny drogowy przewóz osób na liniach komunikacyjnych wykraczających poza granice jednej gminy, a niewykraczających poza granice Powiatu Mogileńskiego, realizowany jest na podstawie zezwoleń wydawanych przez Starostę Mogileńskiego jako właściwy organ administracji publicznej. Przewozy te funkcjonują na zasadach komercyjnych i stanowią ważny element lokalnego systemu transportowego, uzupełniając przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Mogileński oraz funkcjonującą na obszarze powiatu komunikację kolejową.

Na dzień opracowania niniejszego Planu transportowego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób posiada dwóch przewoźników: Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. we Włocławku oraz Wiktoria Paweł Waleriańczyk z Piotrkowic.

Największy zakres działalności prowadzi Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A., który obsługuje osiem linii komunikacyjnych koncentrujących się przede wszystkim na relacjach łączących Mogilno i Strzelno z miejscowościami Rzadkwin, Bronisław, Kwieciszewo, Dą-

browa, Gębice oraz Wójcin. Układ tych połączeń zapewnia obsługę głównych kierunków przemieszczania się mieszkańców pomiędzy największymi ośrodkami powiatu oraz terenami wiejskimi.

Drugim przewoźnikiem wykonującym regularne przewozy na podstawie zezwoleń Starosty Mogileńskiego jest Wiktoria Paweł Waleriańczyk, realizujący dziewięć linii komunikacyjnych obejmujących przede wszystkim obszar gminy Strzelno. Połączenia prowadzą między innymi do Młynic, Witkowa, Przyjezierza, Łąkiego, Ostrowa, Cienciska, Jeziorek, Krzyżanny, Markowic, Żegotek oraz Mogilna, zapewniając mieszkańcom południowej części powiatu dostęp do lokalnego centrum administracyjnego i usługowego.

Wykaz obowiązujących zezwoleń przedstawia się następująco:

Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.

- ✓ Nr 113 – Mogilno – Rzadkwin – Strzelno,
- ✓ Nr 114 – Strzelno – Bielice – Mogilno – Rzadkwin – Strzelno,
- ✓ Nr 115 – Mogilno – Dąbrowa,
- ✓ Nr 116 – Mogilno – Rzadkwin – Bronisław – Strzelno,
- ✓ Nr 117 – Mogilno – Kwieciszewo – Bronisław – Strzelno,
- ✓ Nr 118 – Mogilno – Gębice – Wójcin,
- ✓ Nr 119 – Strzelno – Gębice – Mogilno,
- ✓ Nr 120 – Mogilno – Rzadkwin – Strzelno.

Wiktoria Paweł Waleriańczyk

- ✓ Nr 121 – Strzelno – Młynice – Witkowo – Strzelno,
- ✓ Nr 122 – Strzelno – Witkowo – Strzelno,
- ✓ Nr 123 – Strzelno – Przyjezierze – Łąkie – Strzelno,
- ✓ Nr 124 – Strzelno – Łąkie – Ostrowo – Strzelno,
- ✓ Nr 125 – Strzelno – Łąkie – Ciencisko – Strzelno,
- ✓ Nr 126 – Strzelno – Jeziorki – Łąkie – Strzelno,
- ✓ Nr 127 – Strzelno – Krzyżanna – Markowice – Strzelno,
- ✓ Nr 128 – Strzelno – Markowice – Żegotki – Strzelno,
- ✓ Nr 129 – Strzelno – Młynice – Mogilno.

Przewozy wykonywane na podstawie zezwoleń Starosty Mogileńskiego mają charakter regularnych przewozów komercyjnych, których funkcjonowanie opiera się na zasadach rynkowych. O uruchomieniu i utrzymaniu połączeń decyduje przewoźnik, ponosząc pełne ryzyko ekonomiczne związane z realizacją usług przewozowych. Oznacza to, że zakres oferty jest uzależniony przede wszystkim od wielkości potoków pasażerskich oraz osiąganych przychodów ze sprzedaży biletów, a przewoźnicy nie otrzymują systemowej rekompensaty za wykonywanie nierentownych połączeń.

Analiza wydanych zezwoleń wskazuje, że przewozy komercyjne koncentrują się przede wszystkim na zapewnieniu dojazdu mieszkańców do dwóch najważniejszych ośrodków miejskich powiatu – Mogilna i Strzelna. Szczególnie dobrze rozwinięta jest sieć połączeń wokół Strzelna, z którego realizowane są liczne relacje okrężne obsługujące miejscowości położone w południowej części powiatu. Natomiast sieć połączeń organizowanych przez Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy zapewnia obsługę głównych ciągów komunikacyjnych łączących Mogilno z gminami Dąbrowa i Strzelno oraz miejscowościami położonymi w północno-zachodniej części powiatu.

Znaczną część pasażerów korzystających z tych połączeń stanowią uczniowie szkół ponadpodstawowych, osoby dojeżdżające do pracy oraz mieszkańcy korzystający z usług administracyjnych, ochrony zdrowia i handlu. Z tego względu największa liczba kursów realizowana jest w dni robocze, zwłaszcza w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Regularne przewozy komercyjne pełnią ważną funkcję uzupełniającą wobec systemu publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Mogileński. Pozwalają zwiększyć dostępność komunikacyjną wielu miejscowości, ograniczając zjawisko wykluczenia transportowego oraz uzupełniając ofertę przewozów finansowanych ze środków publicznych. Szczególnie istotna jest ich komplementarność z przewozami powiatowymi, gminnymi oraz regionalnym transportem kolejowym.

Jednym z najważniejszych wyzwań organizacyjnych pozostaje koordynacja rozkładów jazdy wszystkich przewoźników funkcjonujących na terenie powiatu. Odpowiednie skoordynowanie kursów pozwoli ograniczyć dublowanie połączeń, poprawić wykorzystanie środków publicznych oraz zwiększyć atrakcyjność całego systemu transportowego. Szczególne znaczenie powinna mieć integracja autobusów z rozkładem jazdy pociągów kursujących przez stację kolejową w Mogilnie, która stanowi najważniejszy węzeł przesiadkowy w powiecie.

W perspektywie obowiązywania niniejszego Planu transportowego wskazane jest dalsze rozwijanie współpracy pomiędzy Powiatem Mogileńskim, gminami oraz przewoźnikami komercyjnymi. Działania te powinny obejmować rozwój zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej, stopniową integrację taryfową transportu autobusowego i kolejowego, prowadzenie regularnych badań potrzeb przewozowych mieszkańców oraz monitorowanie rentowności poszczególnych relacji. Szczególnej analizie powinny podlegać linie o wysokim znaczeniu społecznym, które w przypadku rezygnacji przewoźników komercyjnych mogłyby zostać objęte organizacją jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Regularne przewozy realizowane na podstawie zezwoleń wydawanych przez Starostę Mogileńskiego stanowią trwały i istotny element systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego. Ich dalsze funkcjonowanie, przy jednoczesnej integracji z przewozami organizowanymi przez samorząd oraz transportem kolejowym, będzie miało istotne znaczenie dla zapewnienia mieszkańcom odpowiedniej dostępności komunikacyjnej oraz budowy spójnego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego całego powiatu.

4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

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

Plan transportowy ma charakter strategiczno-operacyjny i stanowi podstawę podejmowania decyzji dotyczących organizacji publicznego transportu zbiorowego, uruchamiania nowych

połączeń komunikacyjnych, modyfikacji istniejącej oferty przewozowej oraz pozyskiwania środków finansowych z programów krajowych i funduszy Unii Europejskiej. Dokument ten jest również jednym z najważniejszych narzędzi wspierających realizację polityki zrównoważonego rozwoju, poprawę spójności terytorialnej oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców wszystkich gmin Powiatu Mogileńskiego.

4.1 Zagospodarowanie przestrzenne

Polityka zagospodarowania przestrzennego Powiatu Mogileńskiego wynika z jego zróżnicowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej, obejmującej Mogilno jako główny ośrodek administracyjny, gospodarczy i usługowy oraz pozostałe gminy – Strzelno, Dąbrowę i Jeziora Wielkie – pełniące istotne funkcje rolnicze, mieszkaniowe, usługowe oraz turystyczne. Istotny wpływ na kierunki rozwoju przestrzennego wywiera położenie powiatu na styku województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego, pomiędzy ważnymi ośrodkami regionalnymi, takimi jak Bydgoszcz, Toruń, Inowrocław, Gniezno i Konin, a także przebieg głównych korytarzy transportowych o znaczeniu regionalnym i krajowym.

Jednym z najważniejszych uwarunkowań rozwoju przestrzennego są wysokie walory środowiska przyrodniczego. Znaczną część obszaru powiatu zajmują tereny rolnicze, kompleksy leśne oraz liczne jeziora, szczególnie zlokalizowane na terenie gminy Jeziora Wielkie. Na obszarze powiatu występują również cenne przyrodniczo tereny objęte różnymi formami ochrony, w tym obszary sieci Natura 2000 oraz fragmenty Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia, którego obecność wzmacnia znaczenie funkcji przyrodniczych, krajobrazowych i turystycznych regionu. Uwarunkowania te wpływają na sposób zagospodarowania przestrzeni, ograniczając lokalizację części inwestycji infrastrukturalnych, a jednocześnie stwarzając warunki dla rozwoju turystyki, rekreacji oraz gospodarki opartej na walorach środowiskowych.
Planowanie przestrzenne w Powiecie Mogileńskim powinno być prowadzone zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, uwzględniając równowagę pomiędzy aspektami gospodarczymi, społecznymi i środowiskowymi.

W wymiarze gospodarczym kluczowe znaczenie ma tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi przedsiębiorczości, działalności produkcyjnej, usługowej, rolnictwa oraz logistyki, przy jednoczesnym wzmacnianiu powiązań funkcjonalnych z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem i Koninem. Szczególną rolę odgrywa wykorzystanie potencjału linii kolejowej nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń oraz przebiegających przez powiat dróg wojewódzkich, zapewniających sprawne powiązania z otoczeniem regionalnym.

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

W wymiarze środowiskowym istotne znaczenie ma zachowanie wysokich walorów krajobrazowych i przyrodniczych powiatu, ochrona jezior, terenów leśnych, obszarów objętych ochroną przyrody oraz gruntów rolnych o wysokiej wartości produkcyjnej. Równocześnie konieczne jest ograniczanie presji inwestycyjnej na obszary szczególnie cenne przyrodniczo oraz promowanie rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności.

Struktura przestrzenna Powiatu Mogileńskiego charakteryzuje się koncentracją funkcji administracyjnych, usługowych i gospodarczych w Mogilnie, przy jednoczesnym utrzymaniu istotnej roli Strzelna jako drugiego ośrodka miejskiego oraz znaczącym udziale gmin Dąbrowa i Jeziora Wielkie, których rozwój opiera się głównie na funkcjach rolniczych, mieszkaniowych i turystycznych. Dominującą funkcją znacznej części obszaru pozostaje nowoczesne rolnictwo, uzupełniane przez działalność usługową, przemysł rolno-spożywczy oraz rozwijającą się turystykę związaną z terenami położonymi w sąsiedztwie Jeziora Gopło i licznych jezior Powiatu Mogileńskiego.

W przeciwieństwie do powiatów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich, w Powiecie Mogileńskim proces suburbanizacji ma ograniczoną skalę. Znacznie większe znaczenie mają procesy rozpraszania zabudowy na terenach wiejskich oraz rozwój budownictwa jednorodzinnego w otoczeniu Mogilna i Strzelna. Tendencje te powodują wzrost kosztów utrzymania infrastruktury technicznej i transportowej oraz zwiększają zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny.

Układ przestrzenny powiatu w istotny sposób determinuje organizację systemu transportowego. Mogilno pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego integrującego transport autobusowy i kolejowy, natomiast Strzelno stanowi ważny ośrodek obsługujący południową część powiatu. Najważniejsze powiązania transportowe koncentrują się na kierunkach prowadzących do Inowrocławia, Gniezna, Bydgoszczy, Torunia oraz Konina, zarówno w ruchu autobusowym, jak i kolejowym. Jednocześnie na terenach wiejskich utrzymuje się wysoka zależność mieszkańców od indywidualnego transportu samochodowego, wynikająca z rozproszonego osadnictwa oraz ograniczonej dostępności transportu zbiorowego.

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

Ze względu na funkcjonalne powiązania Powiatu Mogileńskiego z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego niezbędne jest prowadzenie skoordynowanej polityki przestrzennej obejmującej współpracę pomiędzy gminami powiatu, sąsiednimi powiatami oraz samorządami województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Szczególne znaczenie ma koordynacja rozwoju infrastruktury transportowej, lokalizacji nowych inwestycji oraz organizacji publicznego transportu zbiorowego przekraczającego granice administracyjne powiatu.

System zagospodarowania przestrzennego Powiatu Mogileńskiego charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem funkcjonalnym oraz koniecznością zachowania równowagi pomiędzy rozwojem gospodarczym, ochroną środowiska oraz zapewnieniem wysokiej jakości życia mieszkańców. W perspektywie długookresowej szczególnego znaczenia nabiera przechodzenie od rozproszonego modelu zagospodarowania przestrzennego do modelu opartego na świadomym planowaniu, wykorzystującym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz ścisłą integrację polityki przestrzennej z polityką transportową.

Kluczowymi kierunkami działań pozostają powiązanie rozwoju przestrzennego z rozwojem publicznego transportu zbiorowego, ograniczanie rozpraszania zabudowy, ochrona terenów cennych przyrodniczo i rolniczych, rozwój infrastruktury transportowej odpowiadającej rzeczywi-

stym potrzebom mieszkańców oraz wzmacnianie roli Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i transportowego Powiatu Mogileńskiego, przy jednoczesnym wzmacnianiu funkcji Strzelna jako drugiego lokalnego centrum obsługi mieszkańców i południowej części powiatu.

4.2 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

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

Na poziomie krajowym plan transportowy powinien pozostawać zgodny z polityką transportową państwa realizowaną przez Ministra Infrastruktury oraz z dokumentami strategicznymi przygotowywanymi przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w zakresie wykorzystania środków krajowych i funduszy Unii Europejskiej. Dokument powinien uwzględniać również kierunki rozwoju wynikające z krajowych strategii dotyczących zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, rozwoju infrastruktury transportowej, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Cele przyjmowane w Planie transportowym Powiatu Mogileńskiego powinny wpisywać się w założenia krajowej polityki transportowej, obejmujące przede wszystkim zwiększenie udziału transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców, poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych poprzez rozwój nisko- i zeroemisyjnych środków transportu oraz integrację różnych gałęzi transportu w ramach nowoczesnych systemów mobilności.

Istotnym elementem pozostaje również zgodność z krajowymi instrumentami finansowymi wspierającymi rozwój transportu publicznego, w szczególności z Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, programami wspierającymi rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej oraz przedsięwzięciami finansowanymi z funduszy europejskich. Spójność z celami polityki krajowej zwiększa możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację przedsięwzięć przewidzianych w planie transportowym oraz poprawia efektywność wykorzystania dostępnych instrumentów finansowych.

Na poziomie regionalnym dokument powinien pozostawać komplementarny wobec dokumentów strategicznych przyjmowanych przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W szczególności dotyczy to Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+**,** Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, Regionalnego Programu Operacyjnego oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021–2027. Dokumenty te określają priorytety rozwoju infrastruktury transportowej, mobilności regionalnej oraz transformacji w kierunku zrównoważonych systemów transportowych.

Szczególnego znaczenia nabiera koordynacja z regionalnym transportem kolejowym organizowanym przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Plan transportowy Powiatu

Mogileńskiego powinien uwzględniać ofertę przewozową linii kolejowej nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń, przebiegającej przez Mogilno, zapewniać właściwą synchronizację rozkładów jazdy autobusów z kursami pociągów, wskazywać lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych – przede wszystkim w Mogilnie – oraz dążyć do komplementarności transportu autobusowego i kolejowego. Celem tych działań powinno być tworzenie spójnego systemu transportowego, zwiększającego atrakcyjność transportu publicznego oraz ograniczającego konieczność korzystania z samochodu osobowego.

Istotnym elementem pozostaje również zgodność z dokumentami planistycznymi opracowywanymi przez gminy wchodzące w skład Powiatu Mogileńskiego, w tym strategiami rozwoju, planami ogólnymi gmin, miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz innymi dokumentami dotyczącymi polityki przestrzennej i rozwoju lokalnego. Integracja planowania transportowego z polityką przestrzenną umożliwia racjonalne kształtowanie sieci osadniczej oraz lokalizację nowych funkcji mieszkaniowych, usługowych i gospodarczych w sposób zapewniający ich efektywną obsługę transportem publicznym.

Szczególne znaczenie dla Powiatu Mogileńskiego ma również koordynacja działań z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego, przede wszystkim z powiatami: inowrocławskim, gnieźnieńskim oraz konińskim, a także z samorządami województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Powiązania funkcjonalne mieszkańców z tymi obszarami, wynikające z dojazdów do pracy, szkół, uczelni oraz specjalistycznych usług publicznych, wymagają zapewnienia spójnej organizacji przewozów przekraczających granice administracyjne powiatu.

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

Plan transportowy Powiatu Mogileńskiego powinien jednoznacznie wskazywać sposób realizacji celów krajowej i regionalnej polityki transportowej poprzez ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego, rozwój zrównoważonej mobilności, poprawę dostępności transportowej mieszkańców, integrację transportu autobusowego i kolejowego oraz wspieranie rozwiązań przyjaznych środowisku. Szczególne znaczenie powinno mieć wykorzystanie potencjału położenia powiatu na styku dwóch województw oraz rozwój zintegrowanego systemu transportowego, zapewniającego sprawne powiązania zarówno wewnątrz powiatu, jak i z najważniejszymi ośrodkami regionalnymi. Takie podejście umożliwi stworzenie nowoczesnego, efektywnego i odpornego na przyszłe wyzwania systemu publicznego transportu zbiorowego, stanowiącego jeden z kluczowych fundamentów rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Mogileńskiego.

4.3 Ustalenia krajowego planu transportowego

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

rozwoju społeczno-gospodarczego, wyznaczając kierunki transformacji krajowego systemu transportowego w stronę większej efektywności, dostępności i zrównoważonej mobilności.

SRT2030 zakłada stopniową zmianę struktury popytu transportowego poprzez zwiększenie roli transportu zbiorowego oraz poprawę efektywności całego systemu mobilności. W szczególności przewiduje się wzrost znaczenia przewozów pasażerskich realizowanych koleją przy jednoczesnym utrzymaniu istotnej roli transportu autobusowego, zwłaszcza na obszarach o rozproszonej strukturze osadniczej. Zakłada się również, że pomimo dalszego wzrostu mobilności indywidualnej, jej udział w strukturze podróży będzie stopniowo ograniczany na rzecz bardziej zrównoważonych form transportu. W odniesieniu do transportu towarowego strategia wskazuje na konieczność zwiększania udziału kolei i transportu intermodalnego przy jednoczesnej optymalizacji procesów logistycznych.

Prognozy rozwoju ruchu wskazują na dalszy wzrost obciążeń infrastruktury transportowej – zarówno drogowej, jak i kolejowej. Oznacza to, że pomimo intensyfikacji działań na rzecz rozwoju transportu publicznego, presja na sieć drogową pozostanie wysoka, szczególnie na drogach obsługujących codzienne dojazdy do pracy i edukacji. W konsekwencji planowanie transportowe na poziomie lokalnym, w tym w Powiecie Mogileńskim, powinno uwzględniać równoczesny rozwój transportu publicznego oraz systematyczną modernizację infrastruktury drogowej jako integralnego elementu systemu transportowego.

Dla Powiatu Mogileńskiego ustalenia SRT2030 mają szczególne znaczenie ze względu na jego położenie na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego oraz silne powiązania funkcjonalne z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem i Koninem. Istotnym uwarunkowaniem jest również rola Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i usługowego powiatu oraz Strzelna jako ważnego lokalnego centrum obsługi południowej części powiatu. Zróżnicowana dostępność transportowa poszczególnych gmin powoduje konieczność prowadzenia zintegrowanej polityki transportowej obejmującej zarówno rozwój połączeń wewnątrzpowiatowych, jak i relacji ponadlokalnych.

Szczególne znaczenie dla realizacji celów SRT2030 ma funkcjonowanie linii kolejowej nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń, która przebiega przez Mogilno i stanowi jeden z najważniejszych elementów regionalnego systemu transportowego. Linia ta zapewnia mieszkańcom dostęp do połączeń regionalnych i dalekobieżnych, tworząc warunki do rozwoju zintegrowanego systemu autobusowo-kolejowego. W tym kontekście kluczowe znaczenie ma zapewnienie sprawnej koordynacji pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym, zwłaszcza w zakresie organizacji dowozów do stacji kolejowej w Mogilnie, synchronizacji rozkładów jazdy oraz tworzenia dogodnych warunków przesiadkowych.

Transport autobusowy w Powiecie Mogileńskim pełni funkcję komplementarną wobec kolei, a jego znaczenie jest szczególnie istotne w obsłudze miejscowości położonych poza zasięgiem infrastruktury kolejowej, zwłaszcza na terenach gmin Dąbrowa i Jeziora Wielkie oraz licznych miejscowości wiejskich. Oznacza to konieczność utrzymania i dalszego rozwoju sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, efektywnego wykorzystania środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz dostosowywania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców związanych z dojazdami do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia oraz administracji publicznej.

Pomimo rozwiniętej dostępności transportu kolejowego w północnej części powiatu oraz funkcjonowania połączeń autobusowych, nadal utrzymuje się wysoka rola transportu indywidualnego, szczególnie na obszarach wiejskich. Wynika to z rozproszonej struktury osadniczej, ograniczonej częstotliwości połączeń oraz zróżnicowanego poziomu dostępności transportu publicznego. W związku z tym konieczne pozostaje równoległe prowadzenie działań obejmujących modernizację i utrzymanie infrastruktury drogowej, rozwój parkingów typu Park & Ride **i** Bike & Ride w rejonie stacji kolejowej w Mogilnie oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

SRT2030 podkreśla również rosnące znaczenie inteligentnych systemów transportowych oraz cyfryzacji usług mobilności. W warunkach Powiatu Mogileńskiego oznacza to konieczność wdrażania nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym, rozwoju elektronicznych kanałów sprzedaży biletów, cyfrowych narzędzi planowania podróży oraz stopniowej integracji taryfowej i informacyjnej z systemem regionalnego transportu organizowanego przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Realizacja celów strategii krajowej wymaga ścisłej współpracy pomiędzy poziomem lokalnym, regionalnym i krajowym. Dla Powiatu Mogileńskiego oznacza to konieczność zachowania spójności planu transportowego z dokumentami wojewódzkimi, koordynacji działań z sąsiednimi powiatami i gminami oraz aktywnego pozyskiwania środków finansowych z programów krajowych i funduszy Unii Europejskiej na rozwój infrastruktury oraz organizację publicznego transportu zbiorowego.

Do kluczowych kierunków działań wynikających z SRT2030, istotnych z perspektywy Powiatu Mogileńskiego, należą przede wszystkim: integracja transportu autobusowego i kolejowego, rozwój Mogilna jako głównego węzła przesiadkowego o znaczeniu ponadlokalnym, wzmacnianie funkcji Strzelna jako lokalnego centrum komunikacyjnego, zapewnienie minimalnych standardów dostępności transportu publicznego na obszarach o niższej gęstości zaludnienia, inwestycje w infrastrukturę drogową poprawiającą bezpieczeństwo i przepustowość, rozwój inteligentnych systemów transportowych oraz ścisłe powiązanie polityki transportowej z planowaniem przestrzennym.

W ujęciu operacyjnym Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Mogileńskiego powinien pełnić funkcję narzędzia wdrażania założeń Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku na poziomie lokalnym. Uwzględniając specyfikę demograficzną, strukturę osadniczą, położenie przy granicy dwóch województw oraz funkcjonalne powiązania z głównymi ośrodkami regionalnymi, możliwe jest budowanie systemu transportowego, który będzie jednocześnie efektywny ekonomicznie, dostępny społecznie, zintegrowany z transportem regionalnym oraz zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i polityki klimatycznej państwa.

4.4 Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Działania w obszarze transportu w Powiecie Mogileńskim powinny być prowadzone w ścisłej zgodności z założeniami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+. Dokumenty te wyznaczają kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, koncentrując się na integracji transportu zbioro-

wego, poprawie dostępności komunikacyjnej, zwiększaniu efektywności sieci transportowej oraz rozwoju zrównoważonej mobilności.

Jednym z podstawowych kierunków wskazanych w planie wojewódzkim jest poprawa płynności ruchu drogowego oraz ograniczanie negatywnych skutków ruchu tranzytowego poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury drogowej, w tym dróg krajowych i wojewódzkich, a także rozwój obwodnic miejscowości o największym natężeniu ruchu. W przypadku Powiatu Mogileńskiego szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnych powiązań z siecią dróg krajowych oraz z głównymi korytarzami transportowymi województwa, umożliwiającymi efektywną obsługę ruchu pasażerskiego i gospodarczego oraz wzmacniającymi dostępność komunikacyjną całego obszaru powiatu.

Wojewódzki plan transportowy zakłada również poprawę dostępności do podstawowej sieci drogowej województwa oraz wzmacnianie powiązań z najważniejszymi ośrodkami regionalnymi. Dla Powiatu Mogileńskiego oznacza to konieczność dalszej modernizacji dróg wojewódzkich i powiatowych zapewniających połączenia z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem oraz Koninem, a także poprawę dostępności komunikacyjnej gmin Strzelno, Dąbrowa i Jeziora Wielkie**.** Szczególne znaczenie ma również rozwój infrastruktury wspierającej działalność gospodarczą, w tym sektora rolno-spożywczego, przemysłowego oraz usług logistycznych.

Do kluczowych celów regionalnej polityki transportowej należy dalsza modernizacja sieci drogowej oraz poprawa parametrów technicznych dróg wojewódzkich i powiatowych. W odniesieniu do Powiatu Mogileńskiego szczególnie istotne znaczenie mają ciągi komunikacyjne zapewniające powiązania z regionalnymi ośrodkami wzrostu oraz obsługujące codzienne dojazdy mieszkańców do pracy, szkół i usług publicznych. Ważnym elementem jest również poprawa dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich oraz wzmacnianie spójności przestrzennej całego powiatu.

Plan wojewódzki obejmuje również działania dotyczące modernizacji infrastruktury inżynieryjnej, w tym mostów, wiaduktów, skrzyżowań oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te mają bezpośredni wpływ na zwiększenie przepustowości układu drogowego oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg. Równolegle zakłada się dalszą modernizację infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym, w szczególności linii zapewniających obsługę połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami województwa.

Istotnym elementem regionalnej polityki transportowej jest rozwój transportu kolejowego, obejmujący modernizację infrastruktury, poprawę jakości przewozów oraz stopniową wymianę taboru na nowoczesny i niskoemisyjny. Dla Powiatu Mogileńskiego szczególne znaczenie ma linia kolejowa nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń, stanowiąca jeden z najważniejszych elementów regionalnego systemu kolejowego. Utrzymanie wysokiej jakości połączeń kolejowych oraz dalszy rozwój oferty przewozowej wzmacniają rolę Mogilna jako lokalnego węzła transportowego i zwiększają dostępność komunikacyjną mieszkańców powiatu.

Województwo Kujawsko-Pomorskie kładzie również nacisk na rozwój transportu publicznego w wymiarze jakościowym, obejmującym integrację taryfową i informacyjną, rozwój elektronicznych systemów sprzedaży biletów, wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej oraz tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W odniesieniu do Powiatu Mogileńskiego działania te powinny koncentrować się przede wszystkim na dalszym wzmacnianiu

funkcji Mogilna jako głównego węzła integrującego transport autobusowy i kolejowy oraz poprawie dostępności komunikacyjnej pozostałych gmin powiatu.

Regionalna polityka transportowa zakłada również rozwój zrównoważonej mobilności poprzez zwiększanie udziału transportu zbiorowego i kolejowego w strukturze podróży, ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz rozwój elektromobilności. W przypadku Powiatu Mogileńskiego oznacza to konieczność wspierania niskoemisyjnego transportu autobusowego, rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, budowy bezpiecznej infrastruktury rowerowej oraz integracji różnych form przemieszczania się, obejmujących transport publiczny, indywidualny i rowerowy.

Istotnym elementem polityki wojewódzkiej pozostaje poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez działania infrastrukturalne i organizacyjne ograniczające liczbę wypadków oraz ich skutki. W tym zakresie szczególne znaczenie mają modernizacja skrzyżowań, poprawa oznakowania dróg, budowa chodników i ciągów pieszo-rowerowych, doświetlanie przejść dla pieszych oraz eliminacja miejsc szczególnie niebezpiecznych na drogach wojewódzkich i powiatowych.

W odniesieniu do transportu kolejowego plan wojewódzki podkreśla konieczność dalszego wzmacniania jego roli jako alternatywy dla transportu drogowego. Powiat Mogileński oraz gminy powinny wspierać te działania poprzez rozwój infrastruktury towarzyszącej, w szczególności parkingów typu Park & Ride **i** Bike & Ride, poprawę dostępności pieszej i rowerowej do stacji kolejowej w Mogilnie oraz tworzenie lokalnych węzłów integrujących transport autobusowy z kolejowym. Szczególnego znaczenia nabiera synchronizacja rozkładów jazdy autobusów z połączeniami kolejowymi oraz rozwój systemów umożliwiających sprawne przesiadki.

Plan Transportowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego wyznacza kierunki rozwoju systemu transportowego opartego na integracji, dostępności, bezpieczeństwie oraz zrównoważonej mobilności. Dla Powiatu Mogileńskiego oznacza to konieczność prowadzenia skoordynowanej polityki transportowej, wykorzystującej potencjał położenia powiatu na styku dwóch województw oraz przebiegu linii kolejowej nr 353. Kluczowe znaczenie będzie miało wzmacnianie powiązań z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem i Koninem, rozwój zintegrowanego transportu autobusowo-kolejowego, poprawa dostępności komunikacyjnej wszystkich gmin powiatu oraz wdrażanie nowoczesnych i przyjaznych środowisku rozwiązań transportowych. Tak prowadzona polityka transportowa będzie sprzyjała wzrostowi konkurencyjności gospodarczej powiatu, ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego oraz podnoszeniu jakości życia mieszkańców.

4.5 Strategia Rozwoju Powiatu Mogileńskiego

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

Strategia zakłada integrację działań samorządu powiatowego, gmin, instytucji publicznych, przedsiębiorców oraz mieszkańców wokół idei zrównoważonego rozwoju. Wymaga to równoważenia trzech podstawowych wymiarów rozwoju. W wymiarze gospodarczym priorytetem jest wspieranie przedsiębiorczości, rozwoju lokalnych stref aktywności gospodarczej, sektora rolno-spożywczego, usług oraz poprawa dostępności do regionalnych rynków pracy zlokalizowanych przede wszystkim w Inowrocławiu, Gnieźnie, Bydgoszczy, Toruniu i Koninie. W wymiarze społecznym nadrzędnym celem pozostaje zapewnienie mieszkańcom odpowiedniego dostępu do edukacji, ochrony zdrowia, administracji publicznej oraz usług społecznych. Natomiast w wymiarze środowiskowym szczególne znaczenie ma ochrona zasobów przyrodniczych, obejmujących jeziora, kompleksy leśne, obszary objęte ochroną przyrody, w tym fragmenty Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia oraz ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

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

Wizja rozwoju Powiatu Mogileńskiego uwzględnia jego położenie na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego oraz funkcjonalne powiązania z głównymi ośrodkami regionalnymi, w szczególności Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem i Koninem. Z punktu widzenia polityki transportowej oznacza to konieczność dalszego wzmacniania powiązań komunikacyjnych w układzie regionalnym i międzywojewódzkim, rozwijania infrastruktury umożliwiającej codzienne dojazdy do pracy, edukacji i usług publicznych oraz tworzenia warunków sprzyjających integracji społecznej i ograniczaniu zjawiska wykluczenia transportowego.

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

Strategia podkreśla również znaczenie współpracy pomiędzy Powiatem Mogileńskim, gminami oraz partnerami społecznymi i gospodarczymi. W obszarze transportu oznacza to konieczność koordynacji organizacji przewozów publicznych, wspólnego planowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych oraz rozwijania projektów ponadgminnych, takich jak rozwój sieci tras rowerowych, budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych, integracja transportu autobusowego z kolejowym oraz wdrażanie nowoczesnych rozwiązań mobilności. Powiat pełni w tym systemie funkcję koordynatora działań transportowych, zapewniając ich zgodność z dokumentami strategicznymi szczebla wojewódzkiego i krajowego.

Z nadrzędnych celów strategii wynikają konkretne priorytety w obszarze transportu, obejmujące modernizację i rozbudowę dróg powiatowych, w szczególności na kierunkach zapewniających połączenia z Inowrocławiem, Gnieznem oraz głównymi drogami wojewódzkimi i krajowymi, rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej jako elementu zrównoważonej mobilności, poprawę

dostępności transportu publicznego na obszarach wiejskich, integrację transportu autobusowego z kolejowym poprzez rozwój funkcji stacji kolejowej w Mogilnie jako głównego węzła przesiadkowego, dostosowanie infrastruktury i usług transportowych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz rozwój parkingów typu Park & Ride **i** Bike & Ride.
Szczególne znaczenie dla realizacji celów strategii ma wykorzystanie potencjału linii kolejowej nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń, która stanowi podstawowy element regionalnego systemu transportowego. Rozwój połączeń autobusowych pełniących funkcję dowozową do stacji kolejowej w Mogilnie oraz koordynacja rozkładów jazdy z przewozami kolejowymi powinny stanowić jeden z priorytetów polityki transportowej powiatu. Takie rozwiązanie umożliwi zwiększenie udziału transportu publicznego w podróżach mieszkańców oraz poprawę dostępności komunikacyjnej całego obszaru powiatu.

Priorytety te pozostają spójne z kierunkami określonymi w Planie Transportowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku, które akcentują rozwój zintegrowanych systemów transportowych, wzmacnianie roli kolei, poprawę dostępności transportowej oraz ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Spójność celów dokumentów strategicznych zwiększa możliwości skutecznej realizacji inwestycji oraz pozyskiwania środków finansowych z funduszy krajowych i europejskich.

Istotnym elementem strategii jest również rozwój transportu niskoemisyjnego i elektromobilności. W praktyce oznacza to stopniową modernizację taboru wykorzystywanego w publicznym transporcie zbiorowym poprzez wprowadzanie pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, wspieranie rozwiązań ograniczających emisję zanieczyszczeń w transporcie indywidualnym i towarowym oraz promowanie mobilności aktywnej, w szczególności ruchu rowerowego i pieszego. Działania te przyczyniają się do poprawy jakości powietrza, ograniczenia hałasu komunikacyjnego oraz podnoszenia jakości życia mieszkańców.

Ważnym kierunkiem rozwoju jest również wdrażanie inteligentnych systemów transportowych obejmujących nowoczesną informację pasażerską, elektroniczne systemy sprzedaży biletów, rozwiązania wspierające planowanie podróży oraz cyfrową integrację usług transportowych. Rozwiązania te powinny zwiększać atrakcyjność transportu publicznego oraz poprawiać komfort korzystania z usług przewozowych przez mieszkańców i odwiedzających powiat.

Strategia Rozwoju Powiatu Mogileńskiego traktuje transport jako jeden z najważniejszych filarów rozwoju społeczno-gospodarczego. System transportowy powinien wspierać rozwój gospodarczy, zapewniać mieszkańcom równy dostęp do usług publicznych, wzmacniać spójność terytorialną oraz zwiększać konkurencyjność inwestycyjną powiatu, przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinien w pełni operacjonalizować założenia strategii, przekładając cele rozwojowe na konkretne działania inwestycyjne, organizacyjne i integracyjne w zakresie mobilności lokalnej, regionalnej oraz międzywojewódzkiej.

4.6 Wpływ transportu na środowisko

Transport w Powiecie Mogileńskim wywiera istotny i wieloaspektowy wpływ na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców. Oddziaływanie to obejmuje emisję zanieczyszczeń do powietrza, hałas komunikacyjny, przekształcenia krajobrazu, fragmentację ekosystemów oraz pre-

się na tereny rolnicze i obszary o wysokich walorach przyrodniczych. Jednocześnie transport stanowi jeden z podstawowych warunków funkcjonowania lokalnej gospodarki oraz zapewnienia mobilności mieszkańców, co powoduje konieczność zachowania równowagi pomiędzy rozwojem systemu transportowego a ochroną środowiska zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Powiat Mogileński, położony w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na styku z województwem wielkopolskim, pełni istotną rolę w regionalnym układzie transportowym. Przez jego obszar przebiega linia kolejowa nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń, stanowiąca jeden z najważniejszych korytarzy kolejowych regionu, natomiast układ drogowy zapewnia powiązania z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem, Bydgoszczą i Toruniem. Koncentracja ruchu drogowego i kolejowego na głównych ciągach komunikacyjnych powoduje lokalne oddziaływania środowiskowe, szczególnie w rejonie Mogilna, Strzelna oraz na drogach wojewódzkich i powiatowych obsługujących codzienne dojazdy mieszkańców.

Transport drogowy pozostaje jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza na obszarze powiatu. Do najważniejszych substancji emitowanych przez pojazdy należą tlenki azotu (NO_x), tlenek węgla (CO), pyły zawieszone PM_{10} i $PM_{2,5}$, lotne związki organiczne oraz dwutlenek węgla (CO_2), będący głównym gazem cieplarnianym emitowanym przez sektor transportu. Źródłem emisji pozostaje przede wszystkim transport indywidualny, którego udział systematycznie wzrasta wraz ze zwiększaniem liczby samochodów osobowych, a także transport ciężarowy obsługujący działalność gospodarczą i rolnictwo. Znacznie mniejszy udział w emisji przypada na transport zbiorowy, którego rozwój może przyczyniać się do ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Największe natężenie emisji zanieczyszczeń obserwuje się wzdłuż głównych dróg wojewódzkich oraz na odcinkach dróg powiatowych prowadzących do Mogilna i Strzelna, gdzie koncentruje się ruch związany z codziennymi dojazdami do pracy, szkół oraz usług publicznych. Podwyższone poziomy emisji występują również w rejonach większych skrzyżowań oraz w centrach miejscowości o największym natężeniu ruchu. Podobnie jak w innych powiatach województwa kujawsko-pomorskiego, transport stanowi jeden z istotnych czynników wpływających na jakość powietrza, obok emisji pochodzącej z indywidualnych źródeł ogrzewania budynków.

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń wymaga wdrażania działań systemowych obejmujących rozwój publicznego transportu zbiorowego, w szczególności integracji transportu autobusowego z koleją, promocję pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, modernizację taboru autobusowego, poprawę organizacji ruchu oraz eliminowanie miejsc powodujących powstawanie zatorów drogowych. Istotne znaczenie ma również rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej oraz wspieranie mobilności aktywnej. W dłuższej perspektywie kluczowym kierunkiem pozostaje transformacja energetyczna transportu poprzez rozwój elektromobilności oraz wykorzystanie alternatywnych paliw.

Istotnym problemem środowiskowym w Powiecie Mogileńskim jest również hałas komunikacyjny, którego poziom uzależniony jest od natężenia ruchu, struktury pojazdów, prędkości przejazdu oraz stanu technicznego nawierzchni. Najbardziej narażone na jego oddziaływanie są tereny położone wzdłuż głównych dróg wojewódzkich, dróg powiatowych o największym natężeniu ruchu oraz w sąsiedztwie linii kolejowej nr 353, zwłaszcza na obszarach zabudowanych.

Długotrwała ekspozycja na hałas komunikacyjny może prowadzić do pogorszenia jakości życia mieszkańców, zaburzeń snu, obniżenia koncentracji oraz zwiększonego poziomu stresu.

Hałas oddziałuje również na środowisko przyrodnicze, wpływając na funkcjonowanie siedlisk zwierząt oraz ograniczając walory rekreacyjne terenów cennych przyrodniczo.

W celu ograniczenia oddziaływania hałasu stosowane powinny być rozwiązania techniczne i organizacyjne obejmujące modernizację nawierzchni drogowych, stosowanie cichych nawierzchni bitumicznych, rozwój pasów zieleni izolacyjnej, przebudowę najbardziej obciążonych skrzyżowań oraz odpowiednie kształtowanie przebiegu infrastruktury transportowej. W miejscach szczególnie narażonych należy rozważać również budowę urządzeń ochrony akustycznej oraz wdrażanie działań usprawniających organizację ruchu.

Rozwój infrastruktury transportowej wpływa również na strukturę przestrzenną oraz środowisko przyrodnicze powiatu. Do najważniejszych negatywnych oddziaływań należą fragmentacja siedlisk przyrodniczych, ograniczenie możliwości migracji zwierząt, przekształcenia krajobrazu oraz zajmowanie terenów rolniczych pod inwestycje komunikacyjne. W Powiecie Mogileńskim szczególne znaczenie mają obszary położone wokół Jeziora Gopło, liczne jeziora gminy Jeziora Wielkie, kompleksy leśne oraz tereny objęte ochroną w ramach Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia i sieci Natura 2000, stanowiące ważne elementy regionalnego systemu ekologicznego.

Realizacja nowych inwestycji transportowych powinna każdorazowo uwzględniać wymagania ochrony środowiska, w tym przeprowadzanie ocen oddziaływania na środowisko, stosowanie rozwiązań minimalizujących wpływ na ekosystemy, zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz budowę przejść dla zwierząt tam, gdzie jest to uzasadnione. Równie istotne pozostaje ograniczanie ingerencji w krajobraz poprzez odpowiednie projektowanie infrastruktury oraz wykorzystanie rozwiązań przyjaznych środowisku.

Transport generuje również znaczące ilości odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych, takich jak zużyte oleje, smary, opony, akumulatory, elementy eksploatacyjne pojazdów czy odpady powypadkowe. Ich niewłaściwe zagospodarowanie może prowadzić do zanieczyszczenia gleb oraz wód powierzchniowych i podziemnych. Dlatego istotne znaczenie mają rozwój systemów selektywnej zbiórki odpadów, recykling materiałów eksploatacyjnych oraz prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie właściwego postępowania z odpadami pochodzącymi z transportu.

Transport wpływa również na procesy zagospodarowania przestrzennego. W Powiecie Mogileńskim obserwowany jest rozwój zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu Mogilna i Strzelna oraz stopniowe rozpraszanie zabudowy na terenach wiejskich. Procesy te powodują wzrost zapotrzebowania na transport indywidualny, zwiększenie natężenia ruchu drogowego oraz wyższe koszty utrzymania infrastruktury transportowej. Jednocześnie utrudniają organizację efektywnego publicznego transportu zbiorowego na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia.

W konsekwencji szczególnego znaczenia nabiera integracja planowania przestrzennego z planowaniem transportowym. Obejmuje ona lokalizowanie nowej zabudowy w pobliżu istniejących korytarzy transportowych, wzmacnianie roli transportu publicznego w obsłudze terenów wiejskich i podmiejskich oraz ograniczanie nadmiernego rozpraszania zabudowy poprzez prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej.

Działania zmierzające do ograniczenia presji transportu na środowisko w Powiecie Mogileńskim powinny obejmować rozwój transportu zbiorowego, integrację przewozów autobusowych z transportem kolejowym, promocję mobilności niskoemisyjnej i elektromobilności, rozbudowę infrastruktury rowerowej i pieszej, modernizację infrastruktury drogowej poprawiającą płynność i bezpieczeństwo ruchu, rozwój inteligentnych systemów transportowych, integrację polityki trans-

portowej z planowaniem przestrzennym oraz systematyczny monitoring jakości środowiska, w szczególności jakości powietrza i poziomu hałasu komunikacyjnego.

Transport w Powiecie Mogileńskim stanowi jednocześnie jeden z najważniejszych czynników rozwoju społeczno-gospodarczego oraz źródło istotnych oddziaływań środowiskowych. Kluczowym wyzwaniem pozostaje osiągnięcie równowagi pomiędzy rosnącymi potrzebami mobilności mieszkańców a koniecznością ochrony zasobów przyrodniczych, w tym obszarów związanych z Jeziorem Gopło**,** Nadgoplańskim Parkiem Tysiąclecia oraz siecią Natura 2000. Osiągnięcie tego celu wymaga kompleksowej polityki transportowej opartej na rozwoju publicznego transportu zbiorowego, integracji kolei i komunikacji autobusowej, ograniczaniu emisji zanieczyszczeń i hałasu, ochronie walorów środowiskowych oraz ścisłym powiązaniu planowania transportowego z polityką przestrzenną i klimatyczną.

5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

5.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim kształtowany jest przez zespół wzajemnie powiązanych czynników demograficznych, społecznych, przestrzennych i gospodarczych. Do najważniejszych należą liczba mieszkańców oraz prognozowane zmiany demograficzne, struktura wieku ludności, poziom motoryzacji indywidualnej, układ osadniczy powiatu oraz rozmieszczenie głównych ośrodków zatrudnienia, edukacji i usług publicznych. Istotne znaczenie ma również położenie powiatu w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, na styku z województwem wielkopolskim oraz jego silne powiązania funkcjonalne z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem i Koninem, które generują znaczące potoki pasażerskie w relacjach międzygminnych i ponadpowiatowych. Struktura użytkowników transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim odzwierciedla procesy demograficzne zachodzące zarówno w województwie kujawsko-pomorskim, jak i w skali kraju. Szczególnie widoczny jest postępujący proces starzenia się społeczeństwa oraz systematyczny spadek liczby osób w najmłodszych grupach wiekowych. W konsekwencji należy oczekiwać stopniowego zmniejszania liczby pasażerów korzystających z przewozów szkolnych przy jednoczesnym wzroście znaczenia przewozów realizowanych przez osoby starsze oraz mieszkańców o ograniczonej mobilności. Zmiana ta będzie wymagała dostosowania oferty przewozowej zarówno pod względem dostępności infrastruktury i taboru, jak i organizacji rozkładów jazdy.

Zmniejszająca się liczba dzieci i młodzieży w wieku szkolnym będzie prowadziła do ograniczenia popytu na przewozy związane z dojazdami do placówek oświatowych. Nie oznacza to jednak możliwości ograniczenia dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich. W warunkach Powiatu Mogileńskiego bardziej racjonalnym rozwiązaniem będzie optymalizacja funkcjonowania sieci transportowej poprzez dostosowanie częstotliwości kursów, wielkości wykorzystywanego taboru oraz przebiegu tras do rzeczywistych potrzeb przewozowych mieszkańców, przy zachowaniu odpowiednich standardów dostępności komunikacyjnej.

Istotnym czynnikiem wpływającym na wielkość popytu pozostaje stale rosnący poziom motoryzacji indywidualnej. Zjawisko to jest szczególnie widoczne w gminach położonych w po-

bliżu głównych ciągów komunikacyjnych oraz w miejscowościach charakteryzujących się dobrą dostępnością drogową. Wzrost liczby samochodów osobowych zwiększa konkurencję pomiędzy transportem indywidualnym a publicznym, zwłaszcza w przewozach lokalnych i międzygminnych. Jednocześnie relacje prowadzące do większych ośrodków miejskich zachowują wysoki potencjał przewozowy, ponieważ transport zbiorowy – szczególnie kolej – może stanowić konkurencyjną alternatywę wobec podróży samochodem.

W strukturze ruchu pasażerskiego Powiatu Mogileńskiego można wyróżnić trzy podstawowe segmenty przewozów. Pierwszy obejmuje przewozy szkolne realizowane do szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Drugi stanowią codzienne dojazdy do pracy, urzędów administracji, placówek ochrony zdrowia i usług publicznych. Trzeci segment obejmuje przewozy ponadlokalne, realizowane przede wszystkim w kierunku Inowrocławia, Gniezna, Bydgoszczy, Torunia oraz Konina, a także do innych ośrodków regionalnych. W perspektywie kolejnych lat należy oczekiwać stopniowego zmniejszania udziału przewozów szkolnych przy jednoczesnym wzroście znaczenia przewozów związanych z rynkiem pracy oraz usługami wyższego rzędu.

Szczególnie istotne znaczenie będą miały relacje z Inowrocławiem i Gnieznem, które stanowią najważniejsze kierunki codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji administracyjnych. Coraz większe znaczenie zachowują również połączenia z Bydgoszczą i Toruniem, będącymi największymi ośrodkami gospodarczymi województwa kujawsko-pomorskiego, oraz z Koninem, stanowiącym ważny ośrodek gospodarczy północno-wschodniej Wielkopolski. Kierunki te będą generować największe potoki pasażerskie i determinować organizację oferty przewozowej zarówno w transporcie autobusowym, jak i kolejowym.

Znaczący wpływ na wielkość potrzeb przewozowych ma rozmieszczenie usług publicznych. Koncentracja administracji powiatowej, szkolnictwa ponadpodstawowego, specjalistycznej opieki zdrowotnej oraz części usług komercyjnych w Mogilnie powoduje utrzymywanie się wysokiego natężenia codziennych podróży z pozostałych gmin powiatu. Jednocześnie Strzelno pełni funkcję ważnego lokalnego ośrodka usługowego dla południowej części powiatu, generując znaczące przepływy pasażerskie. Stabilne potoki podróży występują również w relacjach prowadzących do sąsiednich powiatów, wynikających z codziennych dojazdów do pracy oraz edukacji.
Istotnym elementem kształtującym potrzeby przewozowe Powiatu Mogileńskiego jest funkcjonowanie linii kolejowej nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń, stanowiącej podstawowy element regionalnego systemu transportowego. Dzięki regularnym połączeniom kolejowym możliwe jest zapewnienie sprawnych dojazdów do Inowrocławia, Gniezna, Poznania, Torunia oraz innych ośrodków regionalnych. W związku z tym szczególnego znaczenia nabiera rozwój transportu autobusowego pełniącego funkcję dowozową do stacji kolejowej w Mogilnie oraz innych punktach obsługi pasażerów, a także integracja rozkładów jazdy obu gałęzi transportu.

Zwiększenie udziału transportu publicznego w strukturze podróży mieszkańców Powiatu Mogileńskiego wymaga przede wszystkim poprawy jego konkurencyjności względem transportu indywidualnego. Kluczowe działania powinny obejmować zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na głównych kierunkach przewozowych, zwłaszcza w relacjach Mogilno – Inowrocław**,** Mogilno – Gniezno**,** Mogilno – Strzelno oraz połączeniach pomiędzy gminami powiatu. Równocześnie konieczne jest dalsze rozwijanie integracji transportu autobusowego z kolejowym, poprawa punktualności i niezawodności przewozów, wdrażanie nowoczesnych systemów infor-

macji pasażerskiej, rozwój elektronicznych kanałów sprzedaży biletów, integracja taryfowa oraz rozwój infrastruktury przesiadkowej, w tym parkingów typu Park & Ride **i** Bike & Ride.

W perspektywie do 2035 roku można prognozować względną stabilizację całkowitej liczby podróży realizowanych transportem publicznym na terenie Powiatu Mogileńskiego przy jednoczesnej zmianie ich struktury. Malejące znaczenie przewozów szkolnych będzie stopniowo rekompensowane wzrostem liczby podróży związanych z dojazdami do pracy oraz zwiększającymi się potrzebami mobilności osób starszych. Coraz większe znaczenie będą miały również przewozy realizowane w relacjach regionalnych, wynikające z rosnącej mobilności zawodowej oraz edukacyjnej mieszkańców.

Prognozuje się, że największy wzrost popytu będzie dotyczył relacji prowadzących do Inowrocławia, Gniezna oraz Poznania, obsługiwanych przede wszystkim przez transport kolejowy wspomagany komunikacją autobusową. Znaczący potencjał rozwojowy zachowają również połączenia z Bydgoszczą, Toruniem i Koninem, wynikające z koncentracji miejsc pracy, szkolnictwa wyższego oraz usług specjalistycznych. Jednocześnie przewozy lokalne będą wymagały dalszej racjonalizacji poprzez optymalizację przebiegu linii komunikacyjnych oraz dostosowanie parametrów eksploatacyjnych do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

W kolejnych latach istotnym wyzwaniem będzie również przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu na terenach o rozproszonej strukturze osadniczej, zwłaszcza w gminach wiejskich. W tym zakresie kluczową rolę nadal będzie odgrywał Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, umożliwiający utrzymanie oraz rozwój połączeń o istotnym znaczeniu społecznym, które nie mogłyby funkcjonować wyłącznie na zasadach komercyjnych.

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Mogileńskiego będą w najbliższych latach charakteryzowały się względną stabilnością przy jednoczesnej zmianie struktury popytu wynikającej z procesów demograficznych, społecznych i gospodarczych. Kluczowym wyzwaniem pozostanie zapewnienie wysokiej jakości, dostępności i konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego poprzez integrację transportu autobusowego i kolejowego, rozwój połączeń z głównymi ośrodkami regionalnymi oraz utrzymanie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańców obszarów wiejskich i peryferyjnych w warunkach postępującej motoryzacji indywidualnej oraz zmian demograficznych.

5.2 Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Mogileńskim

Analiza generatorów ruchu w Powiecie Mogileńskim stanowi jeden z kluczowych elementów oceny potrzeb przewozowych oraz racjonalnego projektowania sieci publicznego transportu zbiorowego. Generatory ruchu, rozumiane jako obiekty i instytucje będące celem codziennych lub okazjonalnych podróży mieszkańców, determinują zarówno wielkość potoków pasażerskich, jak i ich strukturę przestrzenną oraz czasową. W warunkach powiatu ziemskiego o rozproszonej strukturze osadniczej szczególne znaczenie ma dominacja relacji prowadzących do Mogilna, pełniącego funkcję głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i usługowego, przy jednoczesnym istotnym znaczeniu Strzelna jako drugiego ośrodka miejskiego oraz silnych powiązaniach funkcjonalnych z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą, Toruniem, Koninem i Poznaniem.

Podstawową kategorię generatorów ruchu stanowią placówki oświatowe. Szkoły podstawowe funkcjonujące na terenie wszystkich gmin powiatu generują przede wszystkim ruch lokalny

i wewnątrzgminny, natomiast szkoły ponadpodstawowe skoncentrowane głównie w Mogilnie i Strzelnie powodują codzienne przemieszczenia młodzieży z terenów wiejskich oraz mniejszych miejscowości do miasta powiatowego. Istotnym elementem są również dojazdy uczniów i studentów do placówek edukacyjnych zlokalizowanych w Inowrocławiu, Gnieźnie, Bydgoszczy, Toruniu i Poznaniu, co generuje znaczący ruch ponadpowiatowy, realizowany przede wszystkim transportem kolejowym oraz autobusowym. Ruch edukacyjny charakteryzuje się wysoką regularnością oraz koncentracją w godzinach porannych i popołudniowych. Z punktu widzenia organizacji transportu publicznego oznacza to konieczność zapewnienia odpowiedniej podaży przewozów w godzinach szczytu szkolnego oraz synchronizacji rozkładów jazdy z organizacją zajęć dydaktycznych.

Drugą kluczową grupę generatorów ruchu stanowią miejsca pracy. Obejmują one przedsiębiorstwa przemysłowe, zakłady produkcyjne, firmy usługowe, gospodarstwa rolne prowadzące produkcję towarową oraz podmioty sektora handlowego funkcjonujące przede wszystkim w Mogilnie i Strzelnie, a także na terenach aktywności gospodarczej zlokalizowanych w pozostałych gminach powiatu. Znaczną część ruchu pracowniczego stanowią również codzienne dojazdy mieszkańców do zakładów pracy zlokalizowanych w Inowrocławiu, Gnieźnie, Koninie, Poznaniu oraz Bydgoszczy. Ruch pracowniczy ma charakter obligatoryjny, jednak jego rozkład w czasie uzależniony jest od systemów zmianowych funkcjonujących w przedsiębiorstwach. Wymaga to zapewnienia połączeń transportowych zarówno we wczesnych godzinach porannych, jak i w godzinach popołudniowych oraz wieczornych.

Istotnym elementem struktury generatorów ruchu są instytucje administracji publicznej. Największą koncentrację urzędów oraz jednostek administracji samorządowej i rządowej posiada Mogilno, gdzie zlokalizowane są Starostwo Powiatowe, Urząd Miejski, jednostki organizacyjne powiatu oraz instytucje administracji specjalnej. Ważną rolę odgrywają również urzędy gmin w Strzelnie, Dąbrowie i Jeziorach Wielkich. Ruch związany z obsługą administracyjną ma bardziej równomierny rozkład w ciągu dnia, jednak pełni istotną funkcję społeczną, zwłaszcza dla mieszkańców terenów wiejskich oraz osób starszych, które często pozostają uzależnione od transportu publicznego.

Szczególne znaczenie społeczne posiadają obiekty ochrony zdrowia. Najważniejszym generatorem ruchu jest Szpital Powiatowy w Mogilnie, a także przychodnie podstawowej opieki zdrowotnej, poradnie specjalistyczne, gabinety lekarskie oraz placówki rehabilitacyjne funkcjonujące w Mogilnie i Strzelnie. Dodatkowy ruch generują wyjazdy mieszkańców do specjalistycznych placówek medycznych w Inowrocławiu, Bydgoszczy, Gnieźnie i Poznaniu. Przemieszczenia związane z ochroną zdrowia mają charakter rozproszony i występują przez cały dzień, obejmując często osoby starsze lub o ograniczonej mobilności. Z tego względu zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej do placówek medycznych należy do najważniejszych funkcji społecznych publicznego transportu zbiorowego.

Znaczącymi generatorami ruchu są również obiekty handlowe i usługowe. Największa koncentracja sklepów wielkopowierzchniowych, placówek handlowych, targowisk oraz punktów usługowych znajduje się w Mogilnie, natomiast ważną rolę lokalną pełni również Strzelno. Generowany przez nie ruch ma charakter fakultatywny, jest bardziej rozproszony w czasie i uzależniony od dni tygodnia oraz okresów zwiększonej aktywności handlowej, takich jak weekendy czy okresy przedświąteczne. Mimo większej zmienności stanowi on istotny element codziennych potrzeb transportowych mieszkańców.

W Powiecie Mogileńskim istotnym generatorem ruchu pozostają również turystyka i kultura. Szczególne znaczenie mają Jeziora Wielkie, obszary położone nad Jeziorem Gopło, tereny Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia, liczne szlaki turystyczne oraz zabytki o znaczeniu ponadregionalnym, zwłaszcza romańska bazylika Świętej Trójcy i rotunda św. Prokopa w Strzelnie oraz Opactwo Benedyktynów w Mogilnie. Ruch turystyczny ma charakter sezonowy, osiągając największe natężenie w okresie letnim oraz podczas wydarzeń religijnych, historycznych i kulturalnych organizowanych na terenie powiatu. W okresach zwiększonego ruchu turystycznego może on powodować wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe zarówno w przewozach lokalnych, jak i regionalnych.

Analiza przestrzennego rozmieszczenia generatorów ruchu wskazuje na dominację układu promienistego z głównym ośrodkiem w Mogilnie, do którego koncentrują się codzienne podróże związane z edukacją, administracją, ochroną zdrowia oraz handlem. Istotną rolę odgrywa również Strzelno, pełniące funkcję lokalnego centrum usługowego dla południowej części powiatu. Jednocześnie bardzo ważne pozostają relacje zewnętrzne prowadzące do Inowrocławia i Gniezna, będących najważniejszymi biegunami zatrudnienia, edukacji oraz usług wyższego rzędu. Coraz większego znaczenia nabierają również połączenia z Bydgoszczą, Toruniem, Koninem oraz Poznaniem, wynikające z rosnącej mobilności zawodowej i edukacyjnej mieszkańców. Struktura ta powoduje charakterystyczną asymetrię potoków pasażerskich – wysokie napełnienia środków transportu w kierunku głównych ośrodków miejskich w godzinach porannych oraz w kierunku przeciwnym w godzinach popołudniowych.

Istotnym elementem systemu generatorów ruchu jest również transport kolejowy, którego podstawę stanowi linia kolejowa nr 353 Poznań – Inowrocław – Toruń. Stacja kolejowa w Mogilnie pełni funkcję najważniejszego węzła transportowego powiatu, integrując przewozy kolejowe z komunikacją autobusową oraz umożliwiając codzienne podróże do największych ośrodków regionalnych. W związku z tym szczególnego znaczenia nabiera odpowiednia organizacja przewozów autobusowych dowożących pasażerów do stacji kolejowej oraz synchronizacja rozkładów jazdy obu środków transportu.

W ujęciu strategicznym generatory ruchu w Powiecie Mogileńskim tworzą zróżnicowany, lecz wzajemnie powiązany system funkcjonalny. Podstawę popytu przewozowego stanowią podróże obowiązkowe związane z edukacją i zatrudnieniem, które powinny wyznaczać główny układ sieci transportu publicznego. Ruch związany z administracją, ochroną zdrowia, handlem, usługami oraz turystyką wymaga natomiast uzupełniającej i elastycznej oferty przewozowej. Efektywne funkcjonowanie systemu transportowego wymaga zachowania równowagi pomiędzy efektywnością ekonomiczną a realizacją funkcji społecznej transportu publicznego, ścisłej integracji przewozów autobusowych z transportem kolejowym oraz koordynacji polityki transportowej z planowaniem przestrzennym i kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Mogileńskiego.

5.3 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

W celu rozpoznania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Mogileńskiego oraz identyfikacji najważniejszych potrzeb przewozowych przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące sposobów przemieszczania się mieszkańców oraz oceny funkcjonowania publicznego trans-

portu zbiorowego na obszarze powiatu. Badanie zostało zrealizowane w okresie **od 15 do 30 lipca 2026 r.**

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

W badaniu udział wzięło **181 respondentów** reprezentujących różne grupy wiekowe, zawodowe i społeczne oraz mieszkańców wszystkich gmin Powiatu Mogileńskiego. Wielkość uzyskanej próby badawczej pozwala na wiarygodną identyfikację podstawowych trendów mobilności mieszkańców, określenie dominujących sposobów przemieszczania się oraz rozpoznanie najważniejszych problemów i oczekiwań dotyczących funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Uzyskane wyniki należy traktować jako cenne źródło informacji wspierające proces planowania transportowego oraz podejmowania decyzji dotyczących organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Celem przeprowadzonego badania było w szczególności:

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

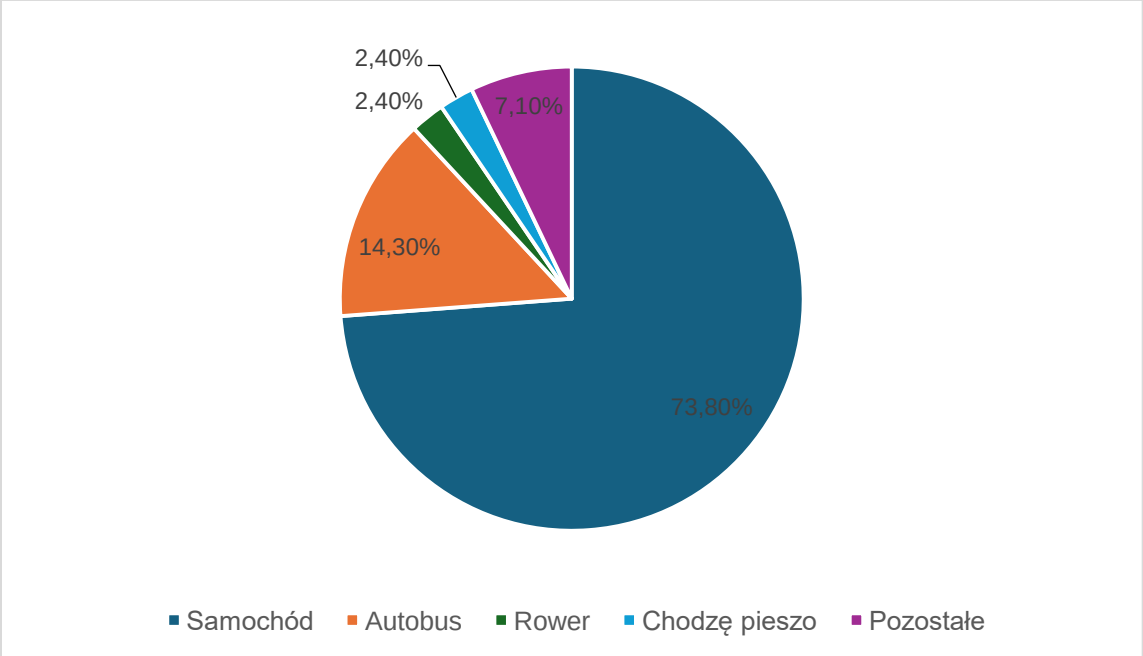
Uzyskane wyniki stanowią jeden z kluczowych elementów diagnozy zawartej w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Mogileńskiego i będą stanowiły podstawę do formułowania kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu. Pozwolą na lepsze dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, poprawę dostępności komunikacyjnej miejscowości o ograniczonej obsłudze transportowej, zwiększenie integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz wyznaczenie priorytetów inwestycyjnych i organizacyjnych służących budowie nowoczesnego, spójnego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego.

Przeprowadzone badanie stanowi również istotny element procesu opiniowania projektu, umożliwiając uwzględnienie opinii mieszkańców przy planowaniu przyszłej sieci połączeń autobusowych, częstotliwości kursowania, standardów jakości usług przewozowych oraz rozwoju infrastruktury przesiadkowej. Szczególne znaczenie ma ono w kontekście zapewnienia odpowiedniej dostępności transportowej mieszkańców obszarów wiejskich oraz integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym, którego głównym węzłem na terenie powiatu pozostaje stacja kolejowa w Mogilnie.

Wyniki badania stanowią cenne źródło wiedzy o rzeczywistych potrzebach transportowych mieszkańców Powiatu Mogileńskiego i pozwalają na prowadzenie polityki transportowej opartej

na danych oraz oczekiwaniach lokalnej społeczności. Dzięki temu Plan Transportowy będzie odpowiadał rzeczywistym uwarunkowaniom społeczno-gospodarczym powiatu, wspierając realizację celów zrównoważonej mobilności, ograniczanie zjawiska wykluczenia transportowego oraz zwiększanie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

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



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania dotyczącego najczęściej wykorzystywanego środka transportu wskazują na zdecydowaną dominację transportu indywidualnego w codziennej mobilności mieszkańców Powiatu Mogileńskiego. Aż 73,8% respondentów zadeklarowało, że najczęściej korzysta z samochodu osobowego, co oznacza, że niemal trzy czwarte mieszkańców realizuje swoje codzienne podróże przy wykorzystaniu własnego środka transportu. Taki rezultat jest charakterystyczny dla powiatów o przewadze terenów wiejskich i miejsko-wiejskich, gdzie rozproszona sieć osadnicza, znaczne odległości pomiędzy miejscowościami oraz ograniczona dostępność transportu publicznego sprzyjają wysokiemu poziomowi motoryzacji.

Drugim najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu jest autobus, z którego korzysta 14,3% badanych. Choć udział ten jest wyraźnie niższy od transportu indywidualnego, potwierdza on, że publiczny transport zbiorowy nadal pełni ważną funkcję społeczną. Komunikacja autobusowa pozostaje podstawowym środkiem przemieszczania się przede wszystkim dla uczniów i studentów, osób starszych, mieszkańców nieposiadających samochodu oraz osób dojeżdżających do pracy lub usług publicznych z mniejszych miejscowości. Jednocześnie relatywnie niski udział autobusu wskazuje na potrzebę dalszego zwiększania konkurencyjności transportu zbiorowego poprzez poprawę częstotliwości kursowania, lepsze dopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców oraz integrację z transportem kolejowym.

Bardzo niski udział roweru (2,4%) oraz podróży pieszych (2,4%) świadczy o marginalnym znaczeniu aktywnych form mobilności w realizacji codziennych podróży. Wynik ten należy wią-

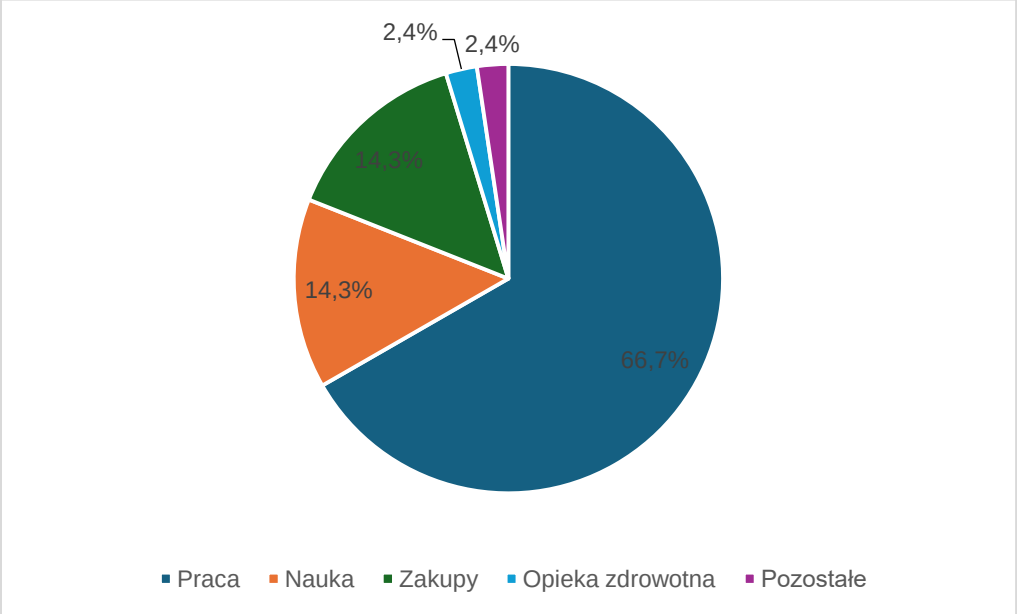
zać przede wszystkim z charakterem przestrzennym Powiatu Mogileńskiego, gdzie znaczna część podróży odbywa się na większe odległości pomiędzy miejscem zamieszkania a ośrodkami usługowymi, edukacyjnymi i administracyjnymi. Może on również wskazywać na potrzebę dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej i poprawy warunków ruchu pieszego, zwłaszcza w obrębie Mogilna, Strzelna oraz większych miejscowości gminnych.

Na uwagę zasługuje również udział kategorii „pozostałe" (7,1%), obejmującej inne środki transportu, takie jak kolej, motocykle, wspólne przejazdy (carpooling) czy transport organizowany przez pracodawców. W przypadku Powiatu Mogileńskiego wynik ten może świadczyć o uzupełniającej roli transportu kolejowego, zwłaszcza na kierunkach prowadzących do Inowrocławia, Poznania oraz innych ośrodków regionalnych, a także o stopniowej dywersyfikacji sposobów przemieszczania się części mieszkańców.

Przedstawiona struktura modalna jednoznacznie wskazuje na znaczną zależność mieszkańców od transportu samochodowego. Oznacza to, że jednym z najważniejszych wyzwań polityki transportowej powiatu powinno być stopniowe zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego poprzez poprawę jakości usług przewozowych, rozwój zintegrowanej oferty autobusowo-kolejowej, modernizację infrastruktury przystankowej oraz wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej i rozwiązań cyfrowych.

Wyniki badania potwierdzają, że system transportowy Powiatu Mogileńskiego jest wyraźnie zdominowany przez transport samochodowy, z którego korzysta blisko 74% mieszkańców. Publiczny transport autobusowy, mimo znacznie mniejszego udziału (14,3%), nadal odgrywa istotną rolę w zapewnianiu dostępności komunikacyjnej, szczególnie dla osób nieposiadających własnego samochodu. Niewielki udział transportu rowerowego i pieszego wskazuje natomiast na ograniczone znaczenie aktywnych form mobilności w codziennych podróżach. Uzyskane wyniki uzasadniają potrzebę dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego poprzez zwiększenie częstotliwości kursów, poprawę integracji z transportem kolejowym, rozwój infrastruktury przesiadkowej oraz podnoszenie jakości świadczonych usług. Działania te powinny przyczynić się do stopniowego ograniczania zależności mieszkańców od samochodu oraz realizacji celów zrównoważonej mobilności określonych w Planie Transportowym Powiatu Mogileńskiego.

Wykres 4. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Powiatu Mogileńskiego



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania dotyczącego najczęstszego celu podróży mieszkańców Powiatu Mogileńskiego wskazują na wyraźną dominację podróży związanych z aktywnością zawodową. 66,7% respondentów zadeklarowało, że najczęściej podróżuje do pracy, co oznacza, że dwie trzecie wszystkich codziennych przemieszczeń ma charakter dojazdów pracowniczych. Wynik ten potwierdza, że system transportowy powiatu powinien być przede wszystkim dostosowany do potrzeb osób aktywnych zawodowo, zapewniając sprawne i punktualne połączenia w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Drugą pod względem liczebności grupę stanowią podróże związane z nauką (14,3%) oraz zakupami (14,3%). Udział podróży edukacyjnych wskazuje na istotne znaczenie transportu publicznego w obsłudze uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów dojeżdżających zarówno do Mogilna i Strzelna, jak i do ośrodków zlokalizowanych poza granicami powiatu, takich jak Inowrocław czy Gniezno. Z kolei podróże związane z zakupami odzwierciedlają rolę Mogilna jako głównego centrum handlowo-usługowego powiatu oraz znaczenie lokalnych ośrodków gminnych w zaspokajaniu codziennych potrzeb mieszkańców.

Relatywnie niewielki udział podróży związanych z opieką zdrowotną (2,4%) nie oznacza niskiego znaczenia tego celu, lecz wskazuje, że wizyty w placówkach medycznych mają charakter znacznie rzadszy niż codzienne dojazdy do pracy czy szkoły. Z punktu widzenia organizacji transportu publicznego konieczne jest jednak zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do szpitali, przychodni i poradni specjalistycznych, zwłaszcza dla osób starszych oraz mieszkańców terenów wiejskich, którzy często nie dysponują własnym środkiem transportu.

Kategoria „pozostałe” (2,4%) obejmuje inne cele podróży, takie jak sprawy urzędowe, rekreacja, odwiedziny rodziny i znajomych czy uczestnictwo w wydarzeniach społecznych i kulturalnych. Niewielki udział tej grupy wskazuje, że codzienna mobilność mieszkańców Powiatu Mogileńskiego jest zdominowana przez podróże o charakterze obligatoryjnym, związane przede wszystkim z pracą i edukacją.

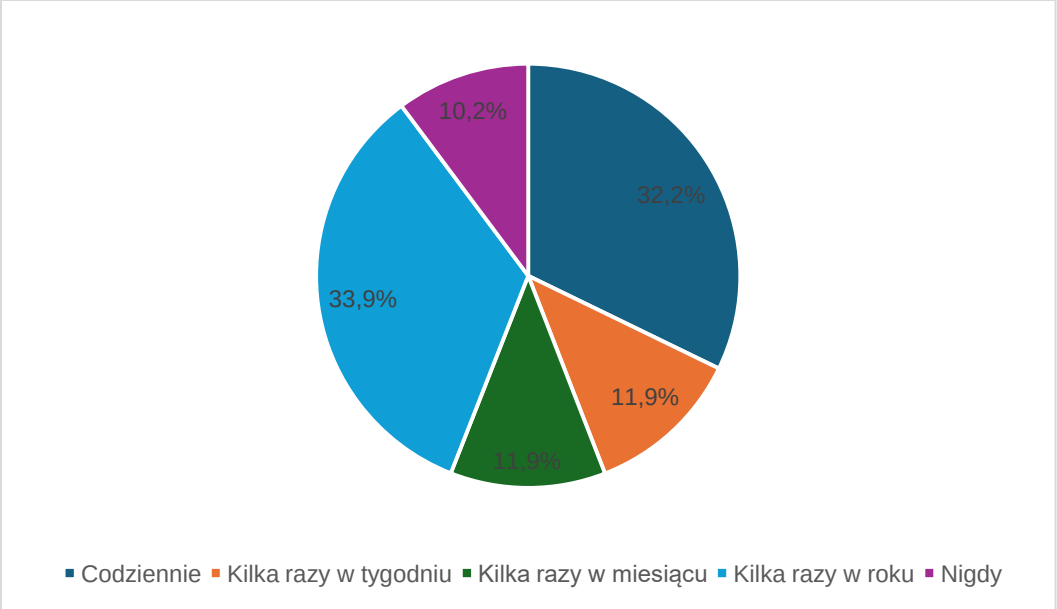
Uzyskane wyniki potwierdzają, że organizacja publicznego transportu zbiorowego powinna koncentrować się na zapewnieniu wysokiej jakości obsługi relacji dojazdowych do najwięk-

szych generatorów ruchu. Oznacza to konieczność odpowiedniego planowania rozkładów jazdy, zwiększenia liczby kursów w godzinach szczytu, poprawy punktualności oraz zapewnienia dogodnych przesiadek z transportem kolejowym. Jednocześnie oferta przewozowa powinna uwzględniać potrzeby osób podróżujących w celach edukacyjnych, handlowych oraz zdrowotnych, zapewniając odpowiednią dostępność komunikacyjną także poza godzinami największego natężenia ruchu.

Syntetyczne podsumowanie

Wyniki badania jednoznacznie wskazują, że podstawowym celem podróży mieszkańców Powiatu Mogileńskiego są dojazdy do pracy, które stanowią dwie trzecie wszystkich deklarowanych przemieszczeń. Znacznie mniejsze, lecz porównywalne znaczenie mają podróże związane z edukacją oraz zakupami. Struktura ta potwierdza, że system publicznego transportu zbiorowego powinien być ukierunkowany przede wszystkim na obsługę codziennych dojazdów do miejsc pracy i nauki, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej dostępności do usług handlowych i ochrony zdrowia. Uzyskane wyniki stanowią istotną przesłankę do dalszego rozwoju oferty przewozowej, zwłaszcza poprzez zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu, lepszą integrację z transportem kolejowym oraz dostosowanie rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb mieszkańców Powiatu Mogileńskiego.

Wykres 5. Jak często podróżuje mieszkaniec Powiatu Mogileńskiego transportem zbiorowym



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania dotyczącego częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego przez mieszkańców Powiatu Mogileńskiego wskazują na zróżnicowany poziom wykorzystania komunikacji publicznej, przy jednoczesnym utrzymującym się znaczeniu transportu indywidualnego jako podstawowego sposobu realizacji codziennych podróży.

Największą grupę respondentów stanowią osoby korzystające z transportu zbiorowego kilka razy w roku (33,9%). Oznacza to, że dla znacznej części mieszkańców komunikacja publiczna pełni obecnie funkcję uzupełniającą i okazjonalną, wykorzystywaną przede wszystkim w sytuacjach, gdy korzystanie z samochodu jest utrudnione lub nieopłacalne. Tak wysoki udział podróży

sporadycznych jest charakterystyczny dla obszarów o rozproszonej strukturze osadniczej, gdzie dostępność i częstotliwość połączeń poza głównymi trasami często nie odpowiada w pełni codziennym potrzebom mieszkańców.

Jednocześnie bardzo istotnym wynikiem jest fakt, że 32,2% respondentów korzysta z transportu zbiorowego codziennie. Oznacza to, że niemal co trzeci mieszkaniec objęty badaniem traktuje komunikację publiczną jako stały element codziennej mobilności. Grupa ta obejmuje przede wszystkim osoby dojeżdżające do pracy, uczniów szkół ponadpodstawowych, osoby starsze oraz mieszkańców nieposiadających własnego samochodu. Wynik ten potwierdza, że transport zbiorowy w Powiecie Mogileńskim pełni ważną funkcję społeczną, zapewniając dostęp do rynku pracy, edukacji, usług publicznych oraz opieki zdrowotnej.

Kolejne grupy respondentów wskazują na umiarkowaną regularność korzystania z komunikacji publicznej. Zarówno kilka razy w tygodniu, jak i kilka razy w miesiącu transportem zbiorowym podróżuje po 11,9% badanych. Łącznie oznacza to, że 56,0% respondentów korzysta z transportu zbiorowego przynajmniej kilka razy w miesiącu (codziennie, kilka razy w tygodniu lub kilka razy w miesiącu). Jest to istotny wskaźnik potwierdzający, że komunikacja publiczna pozostaje ważnym elementem systemu transportowego powiatu i posiada potencjał do dalszego rozwoju.

Udział osób deklarujących, że nigdy nie korzystają z transportu zbiorowego (10,2%), należy ocenić jako relatywnie niski. Oznacza to, że zdecydowana większość mieszkańców ma doświadczenie korzystania z komunikacji publicznej, choć częstotliwość tych podróży jest bardzo zróżnicowana. Jednocześnie grupa ta wskazuje potencjalnych użytkowników, których można zachęcić do częstszego korzystania z transportu zbiorowego poprzez poprawę jakości i dostępności oferty przewozowej.

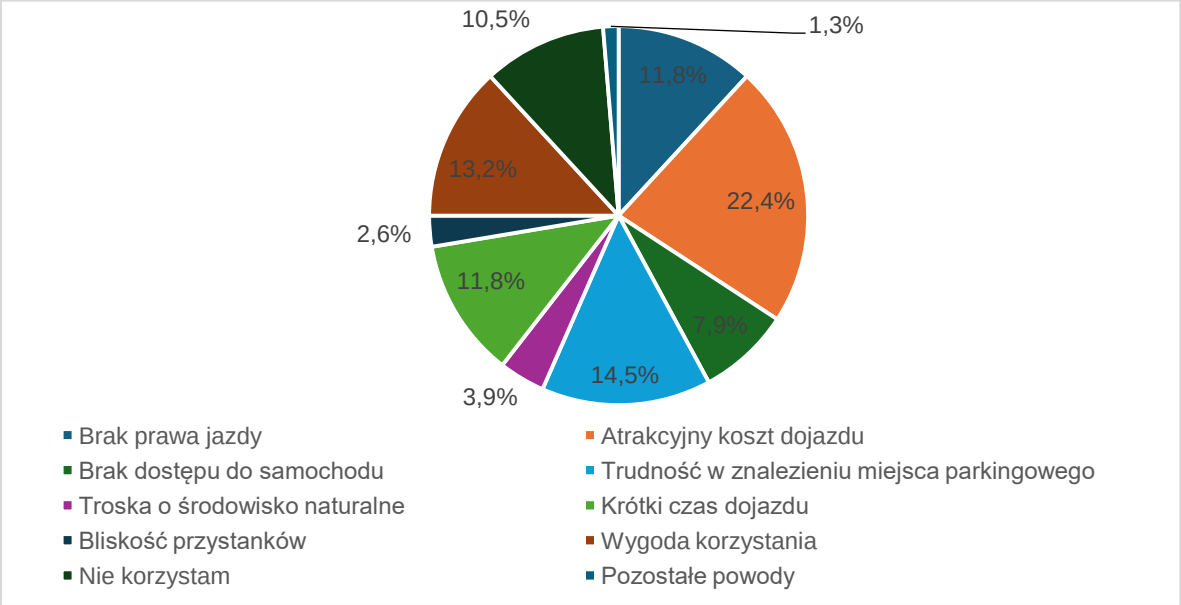
Uzyskane wyniki wskazują, że podstawowym wyzwaniem dla Powiatu Mogileńskiego nie jest wyłącznie pozyskanie nowych pasażerów, ale przede wszystkim zwiększenie częstotliwości korzystania z komunikacji publicznej przez osoby obecnie podróżujące sporadycznie. Grupa mieszkańców korzystających z transportu kilka razy w roku stanowi istotny potencjał wzrostu przewozów. W tym zakresie szczególne znaczenie mają działania związane z poprawą częstotliwości kursów, lepszym dopasowaniem rozkładów jazdy do godzin pracy i nauki, zwiększeniem liczby połączeń bezpośrednich oraz poprawą integracji transportu autobusowego z koleją.

Syntetyczne podsumowanie

Wyniki badania wskazują, że transport zbiorowy w Powiecie Mogileńskim zachowuje istotne znaczenie w codziennej mobilności mieszkańców, jednak dla dużej części użytkowników ma charakter okazjonalny. Ponad połowa respondentów korzysta z komunikacji publicznej co najmniej kilka razy w miesiącu, a blisko jedna trzecia wykorzystuje ją codziennie, co potwierdza jej znaczenie jako narzędzia zapewniającego dostępność komunikacyjną mieszkańców.

Jednocześnie wysoki udział osób podróżujących transportem zbiorowym kilka razy w roku wskazuje na istniejący potencjał zwiększenia liczby pasażerów poprzez podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej. Priorytetowe działania powinny obejmować zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, poprawę koordynacji połączeń, rozwój integracji autobusowo-kolejowej, modernizację infrastruktury przystankowej oraz wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej. Realizacja tych działań pozwoli na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców oraz ograniczenie zależności od samochodu osobowego, zgodnie z założeniami zrównoważonej mobilności Powiatu Mogileńskiego.

Wykres 6. Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Powiatu Mogileńskiego



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania dotyczącego powodów korzystania z publicznego transportu zbiorowego wskazują, że decyzje komunikacyjne mieszkańców Powiatu Mogileńskiego są determinowane przede wszystkim względami ekonomicznymi oraz praktycznymi, natomiast motywy środowiskowe odgrywają obecnie niewielką rolę.

Najczęściej wskazywanym powodem korzystania z transportu zbiorowego jest atrakcyjny koszt dojazdu (22,4%). Wynik ten potwierdza, że cena przejazdu pozostaje jednym z najważniejszych czynników wpływających na wybór komunikacji publicznej. Dla wielu mieszkańców, szczególnie uczniów, studentów, seniorów oraz osób dojeżdżających codziennie do pracy, transport zbiorowy stanowi bardziej ekonomiczną alternatywę wobec korzystania z samochodu osobowego, zwłaszcza w warunkach rosnących kosztów paliwa, eksploatacji pojazdów oraz ich utrzymania.

Drugą pod względem znaczenia grupę czynników stanowią uwarunkowania związane z funkcjonowaniem transportu indywidualnego. 14,5% respondentów wskazało na trudności w znalezieniu miejsca parkingowego, co świadczy o tym, że w największych ośrodkach powiatu, przede wszystkim w Mogilnie, a także podczas podróży do większych miast regionu, ograniczona dostępność miejsc parkingowych może skłaniać mieszkańców do wyboru transportu publicznego. Jednocześnie 13,2% badanych za główną zaletę uznało wygodę korzystania, co potwierdza, że odpowiednia jakość usług przewozowych może skutecznie zwiększać atrakcyjność komunikacji zbiorowej.

Istotne znaczenie mają również czynniki związane z ograniczoną mobilnością części mieszkańców. Po 11,8% respondentów wskazało brak prawa jazdy oraz krótki czas dojazdu jako główny powód korzystania z transportu zbiorowego. Wyniki te pokazują, że komunikacja publiczna pełni ważną funkcję społeczną, zapewniając mobilność osobom, które nie mogą korzystać z samochodu lub dla których autobus stanowi konkurencyjną czasowo alternatywę. Dodatkowo 7,9% badanych wskazało na brak dostępu do samochodu, co potwierdza rolę transportu publicznego jako podstawowego środka przemieszczania się dla części mieszkańców.

Niewielki odsetek wskazań dotyczących bliskości przystanków (2,6%) może świadczyć o tym, że dostępność przestrzenna infrastruktury przystankowej nie jest obecnie głównym czynnikiem decydującym o wyborze komunikacji publicznej. Z kolei troska o środowisko naturalne (3,9%) została wskazana stosunkowo rzadko, co oznacza, że motywacje ekologiczne mają obecnie ograniczony wpływ na decyzje transportowe mieszkańców. Wynik ten jest typowy dla powiatów o charakterze miejsko-wiejskim, gdzie dominującą rolę odgrywają względy ekonomiczne i funkcjonalne.

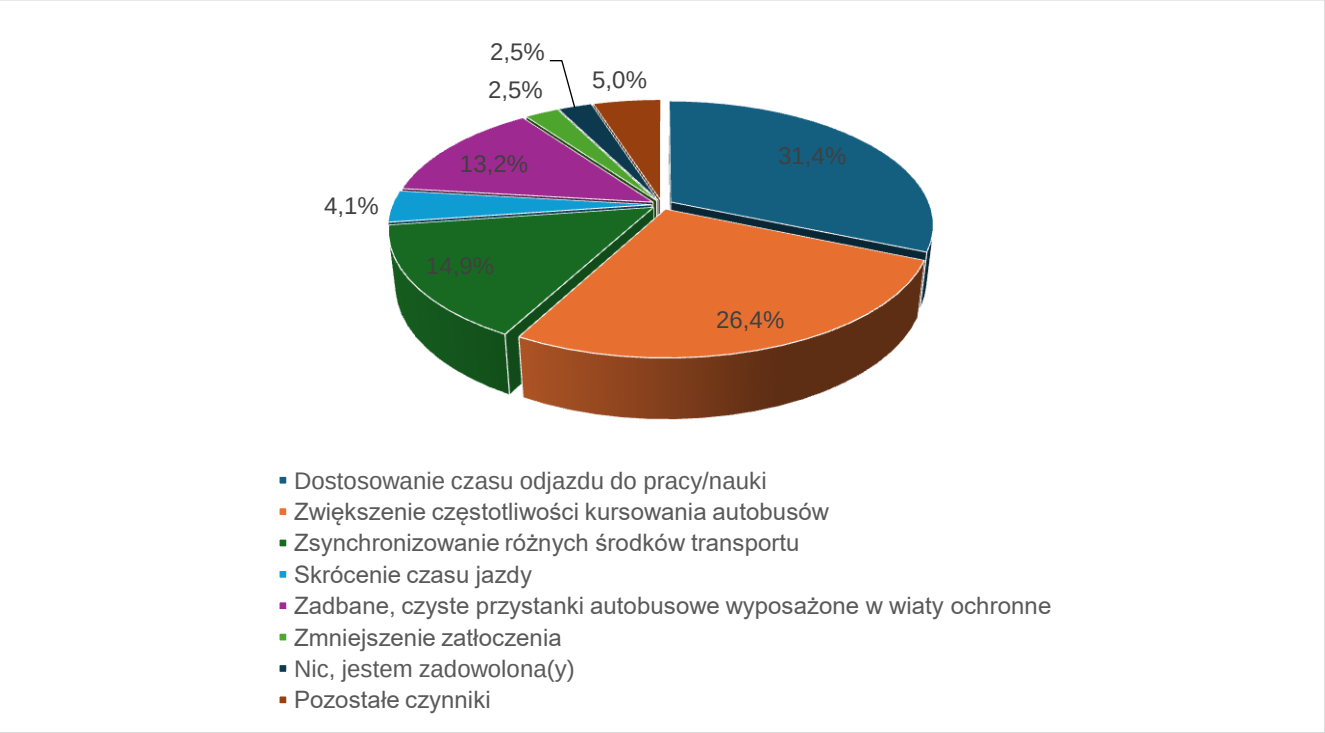
Na uwagę zasługuje również fakt, że 10,5% respondentów zadeklarowało, iż nie korzysta z transportu zbiorowego. Oznacza to, że zdecydowana większość mieszkańców przynajmniej okazjonalnie korzysta z komunikacji publicznej, co wskazuje na utrzymujące się znaczenie transportu zbiorowego w systemie mobilności Powiatu Mogileńskiego.

Przedstawione wyniki sugerują, że dalszy rozwój transportu publicznego powinien koncentrować się przede wszystkim na wzmacnianiu jego przewag ekonomicznych i użytkowych. Kluczowe znaczenie będą miały działania zmierzające do zwiększenia częstotliwości kursów, poprawy punktualności, skrócenia czasu przejazdu, podniesienia komfortu podróżowania oraz lepszej integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym.

Syntetyczne podsumowanie

Wyniki badania wskazują, że mieszkańcy Powiatu Mogileńskiego korzystają z transportu zbiorowego przede wszystkim z powodów ekonomicznych i praktycznych. Największe znaczenie mają atrakcyjny koszt przejazdu, trudności związane z korzystaniem z samochodu oraz wygoda podróżowania. Istotną rolę odgrywa również transport publiczny jako środek zapewniający mobilność osobom nieposiadającym prawa jazdy lub dostępu do samochodu. Znacznie mniejsze znaczenie mają natomiast motywacje ekologiczne oraz bliskość przystanków. Uzyskane wyniki wskazują, że rozwój publicznego transportu zbiorowego powinien koncentrować się na dalszym podnoszeniu jakości usług, zwiększaniu konkurencyjności wobec transportu indywidualnego oraz utrzymaniu atrakcyjnych kosztów podróży. Realizacja tych działań będzie sprzyjać zwiększeniu liczby pasażerów oraz ograniczeniu wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Powiatu Mogileńskiego.

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



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania ankietowego wskazują, że mieszkańcy Powiatu Mogileńskiego oczekują przede wszystkim poprawy funkcjonalności i dostępności publicznego transportu zbiorowego poprzez lepsze dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb związanych z codziennymi dojazdami do pracy i szkół. Najczęściej wskazywaną zmianą było dostosowanie godzin odjazdów autobusów do godzin rozpoczynania i kończenia pracy oraz zajęć szkolnych (31,4%), co świadczy o tym, że obecne rozkłady jazdy nie zawsze odpowiadają rytmowi codziennej aktywności mieszkańców. Jest to szczególnie istotne w powiecie o znacznym udziale miejscowości wiejskich, gdzie transport publiczny pełni ważną funkcję zapewnienia dostępu do rynku pracy, edukacji oraz usług publicznych.

Drugim najczęściej wskazywanym postulatem było zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów (26,4%). Wynik ten potwierdza, że mieszkańcy oczekują większej elastyczności oferty przewozowej oraz możliwości częstszego korzystania z transportu publicznego, zwłaszcza poza godzinami szczytu. Większa liczba kursów mogłaby ograniczyć konieczność korzystania z samochodów osobowych oraz zwiększyć atrakcyjność komunikacji zbiorowej.

Istotną grupę respondentów **(**14,9%**)** stanowiły osoby wskazujące na potrzebę lepszej synchronizacji różnych środków transportu, przede wszystkim autobusów z połączeniami kolejowymi. Wynik ten potwierdza potrzebę dalszego rozwijania zintegrowanego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przesiadki oraz skrócenie całkowitego czasu podróży. Działanie to ma szczególne znaczenie w kontekście powiązań Powiatu Mogileńskiego z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem oraz Poznaniem.

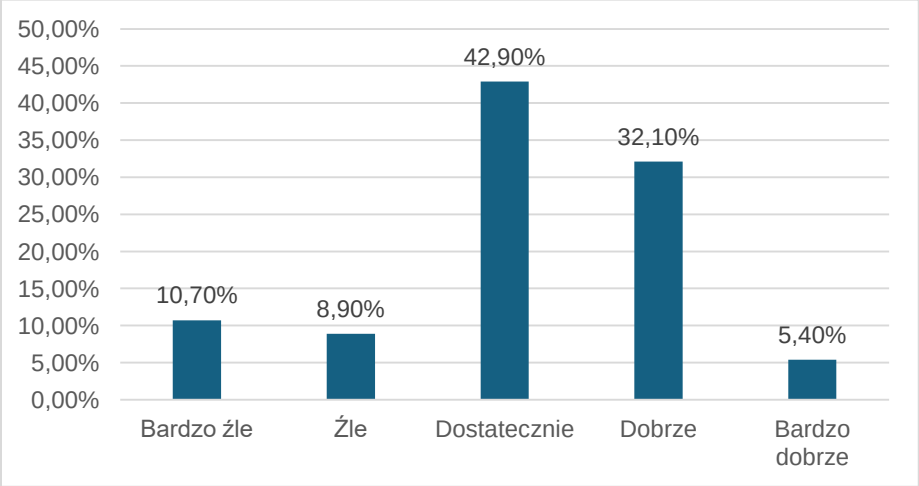
Znaczącym elementem oczekiwań mieszkańców pozostaje również poprawa jakości infrastruktury przystankowej**.** 13,2% respondentów wskazało na potrzebę budowy i modernizacji wiat oraz utrzymania przystanków w odpowiednim stanie technicznym i estetycznym. Oznacza to, że

komfort oczekiwania na autobus stanowi istotny element wpływający na ocenę jakości całego systemu transportowego.

Stosunkowo niewielki odsetek ankietowanych oczekuje skrócenia czasu przejazdu (4,1%) lub zmniejszenia zatłoczenia pojazdów (2,5%**)**, co może świadczyć o tym, że kwestie te nie są obecnie postrzegane jako najistotniejsze problemy funkcjonowania transportu publicznego w powiecie. Jednocześnie jedynie 2,5% respondentów zadeklarowało pełne zadowolenie z obecnego funkcjonowania systemu, co wskazuje na szerokie oczekiwania dotyczące jego dalszego rozwoju i modernizacji.

Przeprowadzone badanie jednoznacznie wskazuje, że mieszkańcy Powiatu Mogileńskiego oczekują przede wszystkim lepszego dopasowania rozkładów jazdy do potrzeb osób dojeżdżających do pracy i szkół oraz zwiększenia liczby kursów autobusowych. Ważnym kierunkiem rozwoju pozostaje również integracja transportu autobusowego z koleją, poprawa warunków przesiadek oraz modernizacja infrastruktury przystankowej. Uzyskane wyniki potwierdzają, że dalszy rozwój publicznego transportu zbiorowego powinien koncentrować się przede wszystkim na zwiększeniu dostępności usług, poprawie ich jakości oraz lepszym dostosowaniu oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Realizacja tych działań będzie sprzyjała wzrostowi atrakcyjności transportu publicznego, ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego oraz wspieraniu zrównoważonej mobilności na terenie Powiatu Mogileńskiego.

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



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania ankietowego wskazują, że punktualność publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim jest oceniana przez mieszkańców umiarkowanie pozytywnie, jednak dostrzegalne są obszary wymagające dalszej poprawy. Największa grupa respondentów (42,9%**)** oceniła punktualność na poziomie dostatecznym, co oznacza, że autobusy zasadniczo realizują przewozy zgodnie z rozkładem jazdy, jednak występują opóźnienia lub nieregularności wpływające na komfort podróżowania. Wynik ten wskazuje, że obecny poziom niezawodności systemu jest akceptowalny, lecz nie spełnia w pełni oczekiwań użytkowników.

Pozytywnie punktualność oceniło łącznie 37,5% respondentów, w tym 32,1% wskazało odpowiedź „dobrze", a 5,4% „bardzo dobrze". Oznacza to, że ponad jedna trzecia mieszkańców postrzega realizację przewozów jako terminową i przewidywalną, co stanowi istotny atut transportu publicznego. Świadczy to również o stosunkowo stabilnym funkcjonowaniu części połączeń, zwłaszcza na głównych trasach komunikacyjnych.

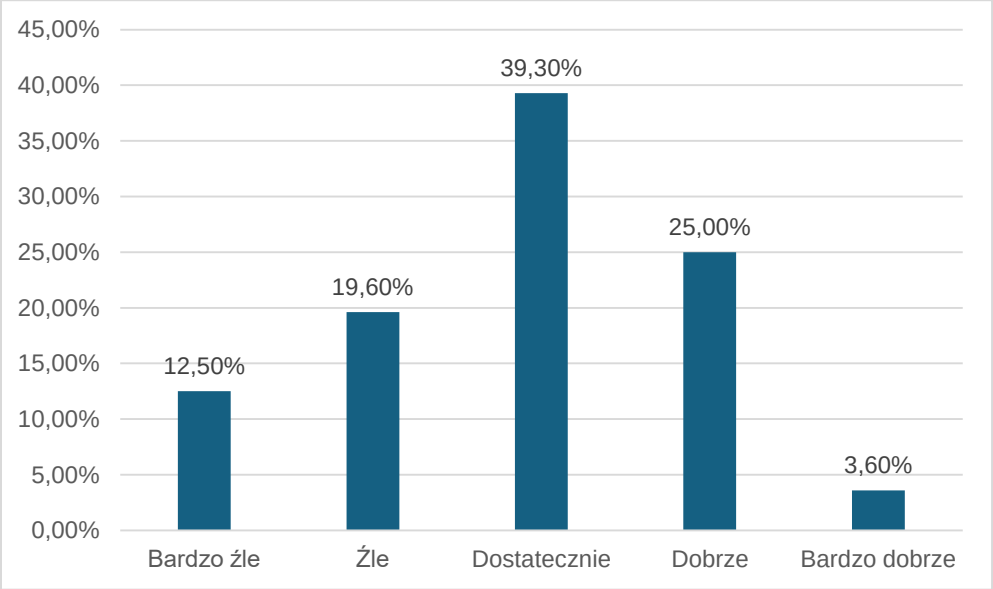
Jednocześnie 19,6% ankietowanych oceniło punktualność negatywnie, z czego 10,7% wskazało odpowiedź „bardzo źle", a 8,9% „źle". Tak wysoki udział ocen krytycznych sugeruje, że na części linii lub w określonych porach dnia występują problemy z regularnością kursowania autobusów. Opóźnienia mogą wynikać m.in. z warunków ruchu drogowego, niewystarczającego czasu przewidzianego na realizację kursów, organizacji rozkładów jazdy lub ograniczonej rezerwy taborowej.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego uzyskane wyniki wskazują na potrzebę dalszego monitorowania punktualności oraz podejmowania działań mających na celu zwiększenie niezawodności przewozów. Szczególne znaczenie powinno mieć dostosowanie rozkładów jazdy do rzeczywistych czasów przejazdu, bieżąca analiza przyczyn opóźnień oraz rozwój systemów monitorowania pojazdów i informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym. Poprawa punktualności jest jednym z kluczowych czynników wpływających na wzrost zaufania mieszkańców do transportu publicznego i ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych.

Syntetyczne podsumowanie

Wyniki badania wskazują, że punktualność transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim jest oceniana na poziomie przeciętnym z umiarkowanie pozytywną tendencją. Dominują oceny dostateczne (42,9%**)**, a ponad jedna trzecia respondentów (37,5%) postrzega punktualność jako dobrą lub bardzo dobrą. Jednocześnie blisko jedna piąta mieszkańców (19,6%) wskazuje na istotne problemy z terminową realizacją kursów. Otrzymane rezultaty potwierdzają potrzebę dalszej poprawy niezawodności przewozów poprzez optymalizację rozkładów jazdy, monitoring realizacji kursów oraz lepszą koordynację organizacji transportu. Działania te powinny stanowić jeden z priorytetów rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim, ponieważ wysoka punktualność jest jednym z najważniejszych czynników decydujących o atrakcyjności komunikacji publicznej.

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



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania ankietowego wskazują, że mieszkańcy Powiatu Mogileńskiego oceniają wygodę korzystania z publicznego transportu zbiorowego na poziomie umiarkowanym, przy czym widoczny jest stosunkowo wysoki udział ocen krytycznych. Najliczniejsza grupa respondentów (39,3%) oceniła komfort podróżowania jako dostateczny, co oznacza, że obecny standard usług jest akceptowalny, jednak nie spełnia w pełni oczekiwań pasażerów. Ocena ta sugeruje potrzebę dalszego podnoszenia jakości świadczonych usług przewozowych.

Pozytywną ocenę wygody wyraziło łącznie 28,6% respondentów, z czego 25,0% wskazało odpowiedź „dobrze", a 3,6% „bardzo dobrze". Oznacza to, że blisko jedna trzecia mieszkańców pozytywnie ocenia warunki podróżowania, co może świadczyć o właściwym standardzie części wykorzystywanego taboru oraz odpowiedniej jakości obsługi na wybranych liniach komunikacyjnych.

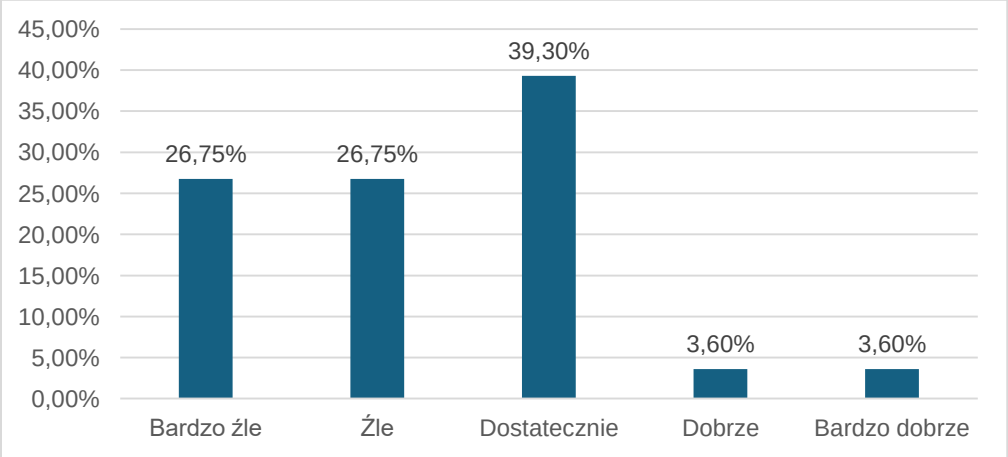
Jednocześnie aż 32,1% ankietowanych oceniło wygodę negatywnie, w tym 19,6% wskazało odpowiedź „źle", a 12,5% „bardzo źle". Tak wysoki odsetek ocen negatywnych wskazuje, że komfort podróżowania stanowi jeden z istotniejszych problemów funkcjonowania transportu publicznego w powiecie. Przyczyną takich ocen mogą być m.in. wiek i standard techniczny części autobusów, ograniczona liczba miejsc siedzących, brak klimatyzacji, niewystarczająca przestrzeń dla pasażerów, niedostosowanie pojazdów do potrzeb osób o ograniczonej mobilności lub niewystarczający standard wyposażenia przystanków.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego wyniki badania wskazują na konieczność konsekwentnego podnoszenia standardu świadczonych usług. Działania powinny obejmować sukcesywną modernizację taboru autobusowego, zwiększanie udziału pojazdów niskopodłogowych i klimatyzowanych, poprawę czystości i estetyki autobusów, wyposażenie ich w nowoczesne systemy informacji pasażerskiej oraz dalszą modernizację infrastruktury przystankowej. Poprawa komfortu podróżowania może znacząco wpłynąć na wzrost atrakcyjności trans-

portu publicznego oraz zachęcić mieszkańców do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.

Wyniki badania wskazują, że wygoda korzystania z transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim jest oceniana na poziomie przeciętnym, z wyraźnie dostrzegalnymi obszarami wymagającymi poprawy. Dominują oceny dostateczne (39,3%), jednak niemal jedna trzecia respondentów (32,1%) wyraża niezadowolenie z komfortu podróżowania, podczas gdy jedynie 28,6% ocenia go pozytywnie. Otrzymane rezultaty wskazują, że poprawa jakości taboru, komfortu podróży oraz standardu infrastruktury przystankowej powinna stanowić jeden z priorytetowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim. Wzrost jakości usług będzie sprzyjał zwiększeniu konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego oraz poprawie mobilności mieszkańców.

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



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania ankietowego jednoznacznie wskazują, że częstotliwość kursowania autobusów jest najsłabiej ocenianym elementem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim. Uzyskane odpowiedzi świadczą o znaczącym niedostosowaniu obecnej oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, zwłaszcza w zakresie codziennych dojazdów do pracy, szkół oraz usług publicznych.

Najliczniejszą grupę respondentów (39,3%) stanowiły osoby, które oceniły częstotliwość kursowania jako dostateczną. Oznacza to, że oferta przewozowa umożliwia realizację podstawowych potrzeb transportowych, jednak liczba kursów jest niewystarczająca, aby zapewnić mieszkańcom odpowiednią elastyczność planowania podróży. Ocena ta wskazuje, że system funkcjonuje na minimalnym akceptowalnym poziomie, lecz wymaga dalszego rozwoju.

Na szczególną uwagę zasługuje bardzo wysoki odsetek ocen negatywnych. Łącznie 53,5% respondentów oceniło częstotliwość kursowania jako złą lub bardzo złą, przy czym po 26,75% wskazało odpowiedzi „źle" i „bardzo źle". Oznacza to, że ponad połowa mieszkańców dostrzega poważne niedobory w liczbie realizowanych kursów. Wynik ten może świadczyć o zbyt rzadkich

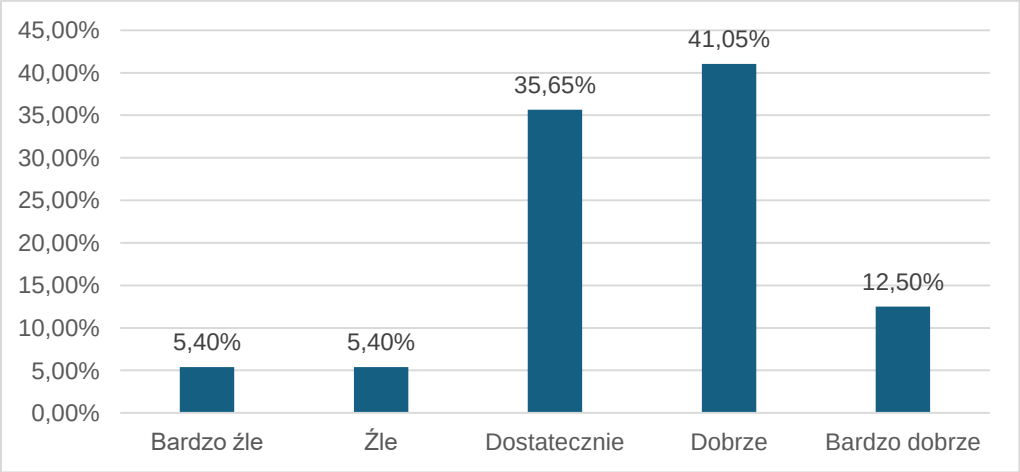
połączeniach, ograniczonej ofercie poza godzinami szczytu, niewystarczającej liczbie kursów w weekendy oraz utrudnionym dostępie do transportu publicznego na obszarach wiejskich i peryferyjnych.

Pozytywnie częstotliwość kursowania oceniło jedynie 7,2% respondentów, w tym 3,6% wskazało odpowiedź „dobrze", a kolejne 3,6% „bardzo dobrze". Tak niski poziom ocen pozytywnych potwierdza, że obecna oferta przewozowa nie odpowiada oczekiwaniom większości mieszkańców i stanowi jedną z głównych barier ograniczających korzystanie z transportu zbiorowego.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego wyniki badania wskazują na konieczność zwiększenia liczby kursów, szczególnie na liniach o największym znaczeniu społecznym i komunikacyjnym. Priorytetem powinno być dostosowanie częstotliwości przewozów do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, zwłaszcza w godzinach dojazdów do pracy i szkół, a także poprawa oferty w godzinach popołudniowych, wieczornych oraz w dni wolne od pracy. Istotne znaczenie będzie miało również lepsze skoordynowanie rozkładów jazdy z połączeniami kolejowymi oraz regularna analiza potoków pasażerskich umożliwiająca optymalizację oferty przewozowej.

Wyniki badania jednoznacznie wskazują, że częstotliwość kursowania autobusów stanowi najważniejszy problem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim. Ponad połowa respondentów (53,5%) ocenia ją negatywnie, podczas gdy jedynie 7,2% wyraża zadowolenie z obecnej liczby kursów. Dominujące oceny dostateczne (39,3%) oraz bardzo wysoki udział ocen negatywnych potwierdzają potrzebę zdecydowanego zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów oraz lepszego dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców. Uzyskane wyniki wskazują, że rozwój oferty przewozowej w tym zakresie powinien stanowić jeden z najważniejszych priorytetów Planu Transportowego Powiatu Mogileńskiego, ponieważ właśnie częstotliwość kursowania w największym stopniu wpływa na atrakcyjność i konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

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



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania ankietowego wskazują, że pojemność autobusów jest jednym z najlepiej ocenianych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileń-

skim. Uzyskane odpowiedzi świadczą o tym, że wielkość wykorzystywanego taboru jest w większości przypadków właściwie dostosowana do występujących potoków pasażerskich, a problem nadmiernego zatłoczenia pojazdów ma charakter ograniczony.

Największa grupa respondentów (41,05%) oceniła pojemność pojazdów jako dobrą, natomiast kolejne 12,50% jako bardzo dobrą. Łącznie 53,55% mieszkańców pozytywnie ocenia wielkość autobusów wykorzystywanych w przewozach powiatowych. Wynik ten wskazuje, że na większości obsługiwanych linii pasażerowie mają zapewnione odpowiednie warunki podróżowania pod względem liczby dostępnych miejsc oraz przestrzeni wewnątrz pojazdów.

Znaczna część respondentów (35,65%) oceniła pojemność autobusów jako dostateczną. Oznacza to, że choć pojazdy zasadniczo spełniają swoją funkcję, w określonych relacjach lub godzinach mogą występować okresowe problemy z dostępnością miejsc siedzących bądź komfortem podróżowania. Ocena ta sugeruje potrzebę bieżącego monitorowania frekwencji oraz dostosowywania rodzaju wykorzystywanego taboru do rzeczywistych potoków pasażerskich.

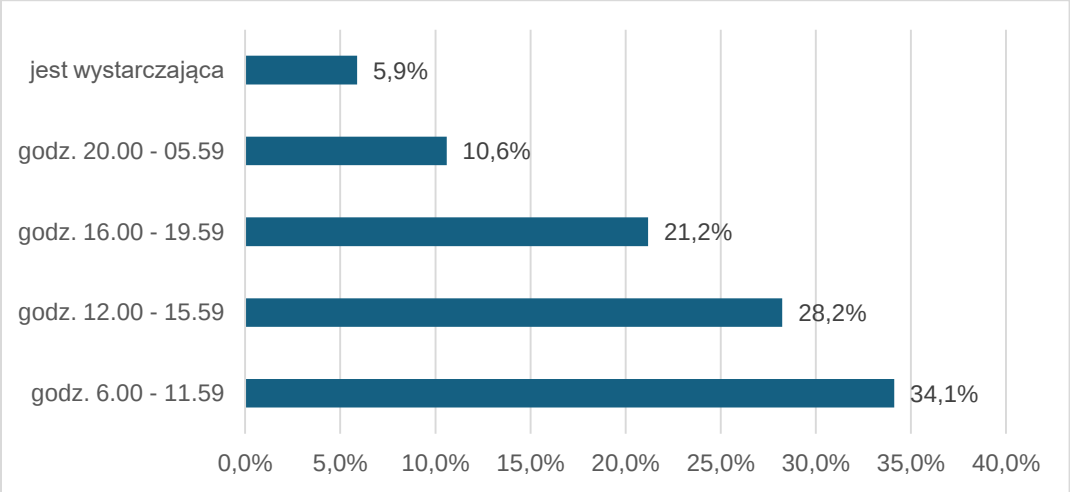
Negatywną ocenę pojemności pojazdów wyraziło jedynie 10,8% ankietowanych, z czego 5,4% wskazało odpowiedź „źle", a kolejne 5,4% „bardzo źle". Tak niski udział ocen krytycznych świadczy o tym, że problem przepełnienia autobusów nie ma charakteru powszechnego i dotyczy prawdopodobnie wyłącznie wybranych kursów realizowanych w godzinach największego natężenia ruchu lub na liniach o zwiększonym popycie przewozowym.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego uzyskane wyniki wskazują, że obecna polityka doboru pojemności autobusów jest zasadniczo właściwa. W dalszym rozwoju systemu transportowego należy jednak zachować elastyczność w zakresie doboru taboru do charakterystyki poszczególnych linii. Na trasach o niższym popycie zasadne jest wykorzystywanie autobusów o mniejszej pojemności, natomiast na liniach obsługujących główne kierunki dojazdów do Mogilna, Strzelna oraz innych ważnych generatorów ruchu należy zapewnić pojazdy gwarantujące odpowiedni komfort podróżowania również w godzinach szczytu.

Syntetyczne podsumowanie

Wyniki badania wskazują, że pojemność autobusów jest jednym z najwyżej ocenianych elementów funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim. Ponad połowa respondentów (53,55%) ocenia ją dobrze lub bardzo dobrze, a jedynie 10,8% wyraża niezadowolenie. Oznacza to, że wielkość wykorzystywanego taboru jest na ogół właściwie dostosowana do potrzeb przewozowych mieszkańców. W kolejnych latach działania organizatora transportu powinny koncentrować się na systematycznym monitorowaniu napełnień autobusów oraz elastycznym dostosowywaniu rodzaju pojazdów do zmieniających się potoków pasażerskich. Pozwoli to utrzymać wysoki poziom komfortu podróżowania przy jednoczesnej racjonalizacji kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

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



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania ankietowego jednoznacznie wskazują, że obecna oferta przewozowa w Powiecie Mogileńskim nie jest postrzegana przez mieszkańców jako w pełni odpowiadająca ich potrzebom. Jedynie 5,9% respondentów uznało, że obecna częstotliwość kursowania linii, z których korzystają najczęściej, jest wystarczająca. Oznacza to, że ponad 94% ankietowanych dostrzega potrzebę zwiększenia liczby kursów przynajmniej w określonych porach dnia. Wynik ten stanowi bardzo wyraźny sygnał wskazujący na konieczność rozwoju oferty przewozowej.

Największe zapotrzebowanie na dodatkowe kursy występuje w godzinach 6.00–11.59, które wskazało 34,1% respondentów. Przedział ten obejmuje poranny szczyt komunikacyjny oraz godziny dojazdów do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni, placówek ochrony zdrowia i urzędów. Otrzymany wynik potwierdza, że właśnie w godzinach porannych transport publiczny powinien zapewniać najwyższą dostępność oraz największą liczbę połączeń.

Drugim najczęściej wskazywanym okresem są godziny 12.00–15.59 (28,2%), które odpowiadają porze zakończenia zajęć szkolnych oraz części zmian roboczych. Zapotrzebowanie w tym przedziale czasowym wskazuje na potrzebę zapewnienia sprawnych powrotów uczniów oraz pracowników do miejsc zamieszkania, a także obsługi podróży związanych z realizacją codziennych spraw administracyjnych i zakupowych.

Znaczący odsetek respondentów (21,2%) wskazał również na konieczność zwiększenia liczby kursów w godzinach 16.00–19.59. Jest to okres popołudniowego szczytu przewozowego, obejmującego powroty z pracy, szkół oraz korzystanie z usług i aktywności społecznych. Wynik ten potwierdza potrzebę bardziej równomiernego rozłożenia oferty przewozowej w ciągu całego dnia, a nie wyłącznie w godzinach porannych.

Relatywnie najmniejsze zapotrzebowanie dotyczy godzin 20.00–5.59, które wskazało 10,6% badanych. Mimo niższego udziału odpowiedzi wynik ten nie powinien być pomijany, ponieważ świadczy o istnieniu potrzeb przewozowych związanych z pracą zmianową, dojazdami do placówek ochrony zdrowia, transportem do większych ośrodków miejskich oraz zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej także w godzinach wieczornych i wczesnoporannych.

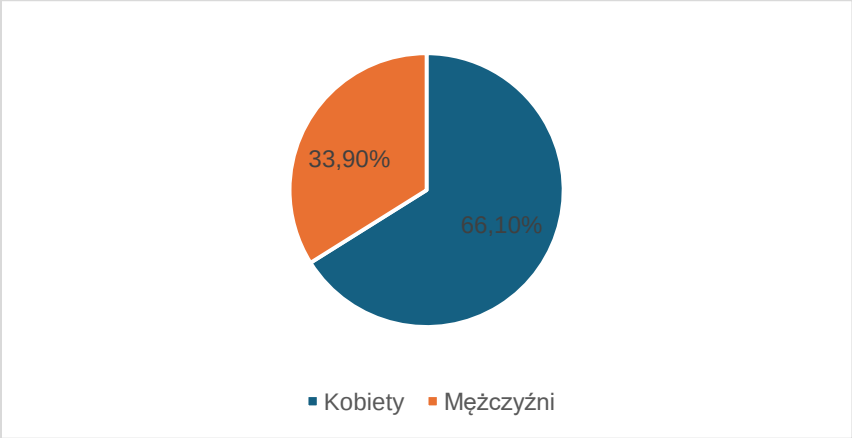
Z perspektywy organizacji publicznego transportu zbiorowego wyniki badania wskazują na konieczność przede wszystkim zwiększenia liczby kursów w godzinach największego zapo-

trzebowania oraz dostosowania rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Oznacza to potrzebę regularnej analizy potoków pasażerskich, synchronizacji połączeń autobusowych z transportem kolejowym oraz elastycznego kształtowania oferty przewozowej z uwzględnieniem dojazdów do pracy, szkół i usług publicznych.

Syntetyczne podsumowanie

Przeprowadzone badanie jednoznacznie wskazuje, że obecna częstotliwość kursowania autobusów nie zaspokaja oczekiwań zdecydowanej większości mieszkańców Powiatu Mogileńskiego. Jedynie 5,9% respondentów uznało ją za wystarczającą, natomiast pozostali wskazali potrzebę zwiększenia liczby kursów, przede wszystkim w godzinach porannego szczytu (34,1%) oraz w godzinach południowych (28,2%) i popołudniowych (21,2%). Wyniki te potwierdzają, że priorytetem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim powinno być zwiększenie dostępności przewozów w godzinach codziennych dojazdów do pracy i szkół oraz lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Realizacja tych działań przyczyni się do poprawy atrakcyjności transportu publicznego, ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego oraz zwiększenia jego konkurencyjności wobec transportu indywidualnego.

Wykres *13*. Płeć respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Struktura płci respondentów wskazuje na wyraźną przewagę udziału kobiet (66,1%) nad mężczyznami (33,9%), co oznacza istotną asymetrię próby badawczej. Z perspektywy metodologii badań społecznych i transportowych jest to bardzo ważny element, ponieważ struktura próby może wpływać na sposób interpretacji wyników dotyczących funkcjonowania transportu publicznego.

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

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

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

Jednocześnie udział mężczyzn na poziomie 33,5% zapewnia pewien poziom równowagi poznawczej, choć nie jest on proporcjonalny do rzeczywistej struktury populacji. Taka proporcja nie dyskwalifikuje badania, ale wymaga ostrożności w uogólnianiu wyników na całą populację mieszkańców powiatu, szczególnie w zakresie oceny subiektywnej jakości usług transportowych.

Z punktu widzenia analizy transportowej warto zwrócić uwagę, że przewaga kobiet w próbie może wpływać na:

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

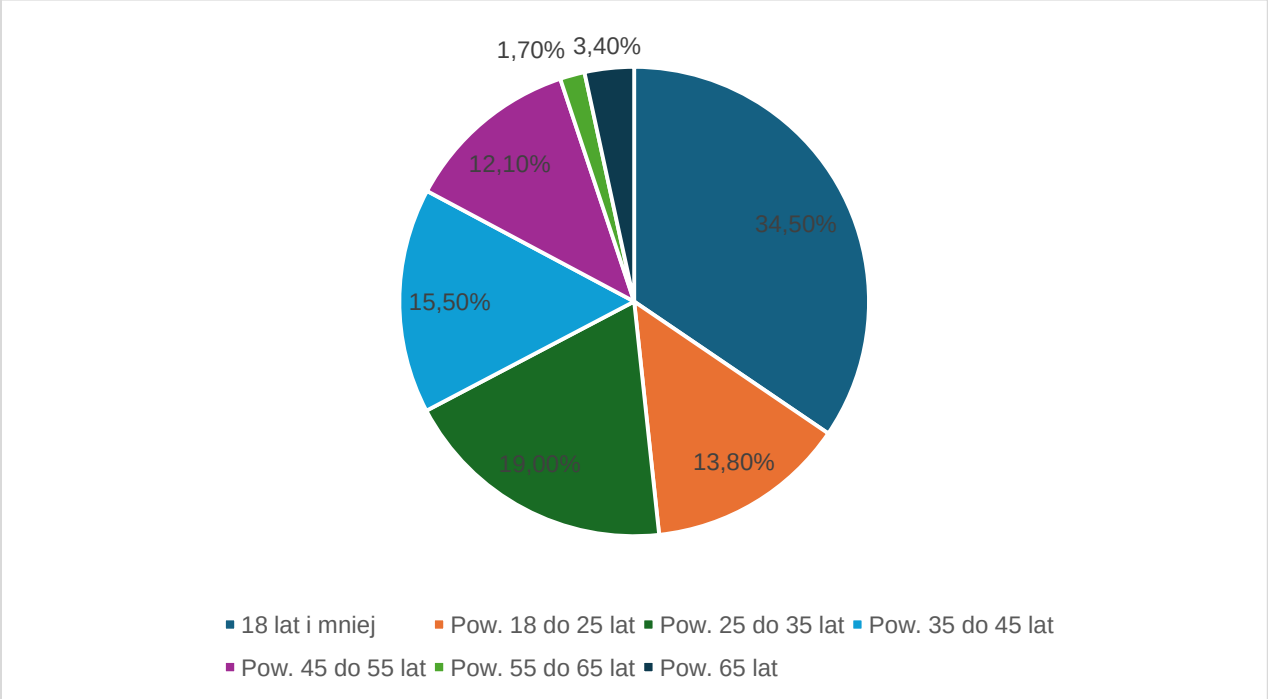
W konsekwencji wyniki badań – szczególnie te dotyczące częstotliwości kursowania, wygody czy dopasowania rozkładów jazdy – mogą być częściowo „wzmocnione" przez perspektywę grupy, która intensywniej korzysta z transportu zbiorowego.

Z perspektywy metodologicznej można ocenić, że:

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

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

Wykres *14*. Wiek respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Analiza struktury wiekowej respondentów wskazuje, że w badaniu dominowały osoby młode oraz będące w wieku produkcyjnym, co zapewnia dobrą reprezentację grup najczęściej korzystających z publicznego transportu zbiorowego w codziennych podróżach związanych z edukacją, pracą oraz realizacją podstawowych potrzeb życiowych. Jednocześnie wyniki pokazują relatywnie niewielki udział osób starszych, co należy uwzględnić przy interpretacji rezultatów badania.

Najliczniejszą grupę stanowili respondenci w wieku 18 lat i mniej (34,5%). Oznacza to, że ponad jedna trzecia uczestników badania to osoby uczące się, dla których transport publiczny odgrywa szczególnie istotną rolę w codziennych dojazdach do szkół oraz zajęć pozalekcyjnych. Wysoki udział tej grupy sprawia, że wyniki badania w znacznym stopniu odzwierciedlają potrzeby komunikacyjne młodzieży szkolnej, będącej jedną z najważniejszych grup użytkowników powiatowej komunikacji autobusowej.

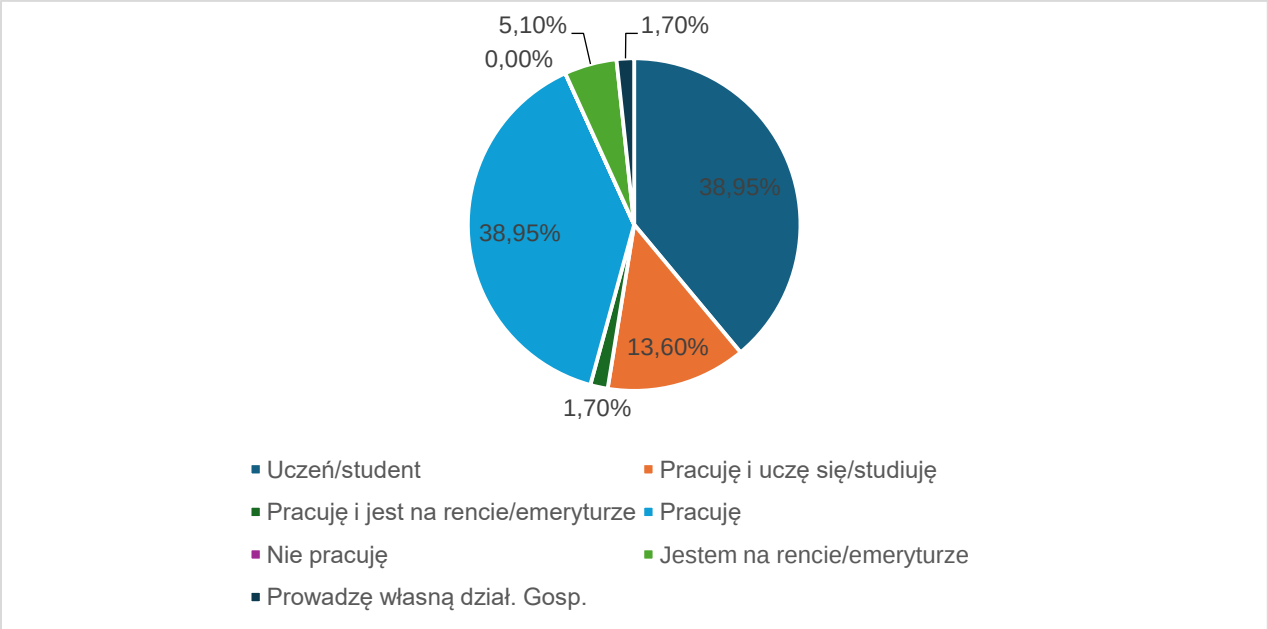
Znaczący udział miały również osoby w wieku 25–35 lat (19,0%), 35–45 lat (15,5%) oraz 18–25 lat (13,8%). Łącznie grupy te stanowią 48,3% wszystkich respondentów, reprezentując przede wszystkim osoby aktywne zawodowo oraz studentów. Są to użytkownicy transportu publicznego realizujący regularne podróże do miejsc pracy, szkół wyższych, instytucji publicznych i punktów usługowych. Ich opinie mają szczególne znaczenie przy planowaniu oferty przewozowej oraz dostosowywaniu rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy.

Osoby w wieku 45–55 lat stanowiły 12,1% badanych, natomiast udział respondentów w wieku 55–65 lat (1,7%) oraz powyżej 65 lat (3,4%) był stosunkowo niewielki. Łącznie osoby powyżej 55. roku życia stanowiły jedynie 5,1% próby badawczej. Oznacza to, że potrzeby komunikacyjne seniorów są w badaniu reprezentowane w ograniczonym zakresie. Jest to istotna informacja interpretacyjna, ponieważ osoby starsze często należą do grup najbardziej zależnych od funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Z punktu widzenia planowania transportu publicznego uzyskana struktura respondentów dostarcza przede wszystkim informacji o oczekiwaniach osób młodych i aktywnych zawodowo, które generują największe potoki pasażerskie. Jednocześnie, przy formułowaniu kierunków rozwoju systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego, należy uwzględniać również prognozowane procesy starzenia się społeczeństwa oraz rosnące potrzeby osób starszych w zakresie dostępności transportu publicznego, mimo ich mniejszego udziału w badaniu.

Struktura wiekowa respondentów wskazuje, że badanie w największym stopniu odzwierciedla potrzeby młodzieży oraz osób aktywnych zawodowo, które łącznie stanowią zdecydowaną większość uczestników ankiety. Najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku do 18 lat (34,5%), a blisko połowę respondentów (48,3%) tworzyły osoby w wieku od 18 do 45 lat. Niewielki udział osób powyżej 55. roku życia (5,1%) oznacza, że opinie seniorów są reprezentowane w ograniczonym stopniu, co należy uwzględnić przy interpretacji wyników. Uzyskana struktura próby jest jednak właściwa z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego, gdyż obejmuje przede wszystkim grupy generujące największy popyt na przewozy związane z edukacją i pracą, które mają kluczowe znaczenie dla kształtowania oferty przewozowej w Powiecie Mogileńskim.

Wykres *15*. Aktywność zawodowa respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Struktura aktywności zawodowej respondentów wskazuje, że w badaniu dominowały dwie grupy użytkowników publicznego transportu zbiorowego – osoby pracujące oraz uczniowie i studenci, z których każda stanowi 38,95% ogółu ankietowanych. Łącznie grupy te obejmują blisko 78% respondentów, co oznacza, że uzyskane wyniki w dużym stopniu odzwierciedlają potrzeby osób realizujących codzienne dojazdy do pracy i placówek edukacyjnych. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego, ponieważ właśnie te grupy generują największe, regularne potoki pasażerskie.

Znaczący udział osób łączących pracę z nauką (13,60%) potwierdza rosnącą potrzebę zapewnienia elastycznej oferty przewozowej, umożliwiającej przemieszczanie się o różnych porach dnia. Grupa ta często korzysta z transportu zarówno w godzinach porannych, jak i popołudniowych lub wieczornych, co uzasadnia konieczność odpowiedniego rozkładu kursów poza tradycyjnymi godzinami szczytu.

Niewielki udział osób pobierających świadczenia emerytalno-rentowe (5,10%) oraz osób jednocześnie pracujących i będących na emeryturze lub rencie (1,70%) wskazuje, że seniorzy byli w badaniu reprezentowani w ograniczonym stopniu. Oznacza to, że wyniki ankiety przede wszystkim odzwierciedlają oczekiwania osób aktywnych zawodowo i edukacyjnie, natomiast potrzeby starszych mieszkańców mogą wymagać dodatkowych analiz lub odrębnych badań.

Marginalny udział osób prowadzących działalność gospodarczą (1,70%) sugeruje, że przedsiębiorcy znacznie częściej korzystają z transportu indywidualnego, co jest typowe dla tej grupy zawodowej ze względu na większą elastyczność wykonywanej pracy oraz konieczność częstego przemieszczania się.

Wyniki badania wskazują, że użytkownikami transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim są przede wszystkim osoby pracujące oraz uczniowie i studenci, dla których kluczowe zna-

czenie ma możliwość regularnych dojazdów do miejsc pracy i nauki. Struktura respondentów potwierdza, że oferta przewozowa powinna być w pierwszej kolejności dostosowana do potrzeb tych grup poprzez zapewnienie odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, wysokiej punktualności oraz dogodnych połączeń z Mogilnem i pozostałymi ośrodkami gminnymi. Jednocześnie, planując rozwój systemu transportowego, należy uwzględnić potrzeby osób starszych i o ograniczonej mobilności, mimo ich mniejszej reprezentacji w badaniu, aby zapewnić powszechną dostępność publicznego transportu zbiorowego dla wszystkich mieszkańców powiatu.

5.3.1 Podsumowanie badań ankietowych

Przeprowadzone badania ankietowe mieszkańców Powiatu Mogileńskiego wskazują, że najistotniejszym wyzwaniem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego nie jest stan infrastruktury transportowej, lecz niedostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców w zakresie częstotliwości kursowania, godzin odjazdów oraz organizacji połączeń. Wyniki badań potwierdzają, że obecny system transportowy nie zapewnia wystarczającej dostępności komunikacyjnej odpowiadającej codziennym potrzebom związanym z dojazdami do pracy, szkół oraz usług publicznych.

Największym problemem wskazywanym przez mieszkańców jest niewystarczająca częstotliwość kursowania autobusów. Aż 53,5% respondentów oceniło częstotliwość negatywnie (26,75% – „bardzo źle", 26,75% – „źle"), natomiast jedynie 7,2% oceniło ją pozytywnie. Dodatkowo tylko 5,9% ankietowanych uznało obecną liczbę kursów za wystarczającą.
Analiza oczekiwanych godzin zwiększenia liczby połączeń wskazuje na wyraźną koncentrację potrzeb przewozowych:

- ✓ 6:00–11:59 – 34,1% (dojazdy do pracy i szkół),
- ✓ 12:00–15:59 – 28,2% (powroty ze szkół, sprawy urzędowe i zdrowotne),
- ✓ 16:00–19:59 – 21,2% (powroty z pracy i nauki).

Łącznie ponad 83% wskazań koncentruje się w podstawowych przedziałach aktywności mieszkańców, co jednoznacznie wskazuje na konieczność dostosowania rozkładów jazdy do rytmu funkcjonowania lokalnej społeczności.
Implikacja planistyczna: konieczne jest zwiększenie częstotliwości kursowania na głównych liniach komunikacyjnych oraz wprowadzenie regularnych odstępów pomiędzy kursami, zwłaszcza w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego.

Respondenci jednoznacznie wskazują, że poprawa funkcjonowania transportu publicznego powinna koncentrować się przede wszystkim na lepszej organizacji przewozów.
Najczęściej wskazywane oczekiwania obejmują:

- ✓ dostosowanie godzin odjazdów do pracy i nauki – 31,4%,
- ✓ zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów – 26,4%,
- ✓ lepszą synchronizację różnych środków transportu – 14,9%.

Łącznie ponad 72% odpowiedzi odnosi się bezpośrednio do organizacji systemu przewozów, a nie do infrastruktury czy standardu taboru.
Wyniki wskazują na potrzebę:

- ✓ lepszego dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy oraz zajęć szkolnych,

- ✓ poprawy koordynacji pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym,
- ✓ usprawnienia organizacji przesiadek w głównych punktach komunikacyjnych powiatu.

Implikacja planistyczna: rozwój systemu powinien opierać się przede wszystkim na optymalizacji rozkładów jazdy oraz budowie spójnego systemu połączeń zapewniającego dogodny dostęp do Mogilna oraz głównych kierunków regionalnych.

Ocena jakości funkcjonowania transportu publicznego wskazuje na zróżnicowany poziom satysfakcji mieszkańców.

Najlepiej ocenionym elementem jest pojemność pojazdów, którą pozytywnie oceniło 53,55% respondentów, a jedynie 10,8% negatywnie. Oznacza to, że wielkość autobusów jest zasadniczo dostosowana do obecnego poziomu popytu.

Znacznie gorzej oceniono:

- ✓ wygodę podróżowania – 32,1% ocen negatywnych wobec 28,6% pozytywnych,
- ✓ punktualność – 19,6% ocen negatywnych przy 37,5% ocen pozytywnych, choć dominowała ocena „dostateczna" (42,9%).

Najbardziej krytycznie oceniona została jednak częstotliwość kursowania, która stanowi główną słabość obecnego systemu transportowego.

Wniosek strategiczny: priorytetem powinny być działania organizacyjne zwiększające dostępność komunikacyjną, natomiast modernizacja taboru powinna stanowić element uzupełniający rozwoju systemu.

Struktura odpowiedzi wskazuje, że transport publiczny w Powiecie Mogileńskim obsługuje przede wszystkim codzienną mobilność mieszkańców.

Najczęstszym celem podróży są:

- ✓ dojazdy do pracy – 66,7%,
- ✓ dojazdy do szkół i placówek edukacyjnych – 14,3%,
- ✓ zakupy – 14,3%.

Struktura aktywności respondentów potwierdza tę zależność:

- ✓ 38,95% stanowią osoby pracujące,
- ✓ 38,95% uczniowie i studenci,
- ✓ 13,60% osoby jednocześnie pracujące i uczące się.

Łącznie ponad 91% respondentów reprezentuje grupy regularnie korzystające z transportu publicznego w celu realizacji obowiązków zawodowych lub edukacyjnych.

Jednocześnie struktura wieku wskazuje na znaczną reprezentację osób młodych:

- ✓ 34,5% respondentów ma mniej niż 18 lat**,**
- ✓ kolejne 13,8% znajduje się w wieku 18–25 lat.

Oznacza to, że niemal połowę badanych stanowią osoby młode, dla których transport publiczny jest podstawowym środkiem codziennej mobilności.

Implikacja planistyczna: oferta przewozowa powinna być projektowana przede wszystkim z uwzględnieniem potrzeb dojazdów do szkół, zakładów pracy oraz ośrodków usług publicznych.

Najważniejszymi powodami korzystania z komunikacji zbiorowej są:

- ✓ atrakcyjny koszt przejazdu – 22,4%,
- ✓ utrudnienia z parkowaniem – 14,5%,
- ✓ wygoda korzystania – 13,2%,
- ✓ brak prawa jazdy – 11,8%,
- ✓ krótki czas przejazdu – 11,8%.

Stosunkowo niewielkie znaczenie mają motywy środowiskowe (3,9%), co wskazuje, że decyzje transportowe mieszkańców mają przede wszystkim charakter ekonomiczny i praktyczny.
Implikacja planistyczna: rozwój transportu publicznego powinien koncentrować się na poprawie konkurencyjności wobec samochodu poprzez zwiększenie dostępności i regularności połączeń.

Na podstawie wyników badań można określić następującą hierarchię najważniejszych problemów systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego:

- ✓ częstotliwość kursowania autobusów – bariera krytyczna,
- ✓ dopasowanie godzin odjazdów do potrzeb mieszkańców – bariera bardzo wysoka,
- ✓ integracja i synchronizacja połączeń – bariera wysoka,
- ✓ komfort podróży – bariera umiarkowana,
- ✓ punktualność – bariera umiarkowana,
- ✓ pojemność autobusów – bariera niska.

Oznacza to, że zasadniczym problemem systemu jest organizacja przewozów, a nie możliwości techniczne wykorzystywanego taboru.

Na podstawie diagnozy preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Mogileńskiego rekomenduje się wdrożenie następującego modelu rozwoju transportu publicznego.

1. Model sieci hierarchicznej
   a. linie główne łączące Mogilno z gminami powiatu,
   b. linie uzupełniające zapewniające obsługę miejscowości o mniejszym potencjale przewozowym,
   c. elastyczne formy transportu na obszarach o rozproszonej zabudowie (transport na żądanie).
2. Model regularnej oferty przewozowej
   a. zwiększenie częstotliwości kursowania na głównych liniach,
   b. zagęszczenie kursów w godzinach szczytu,
   c. zapewnienie minimalnej oferty przewozowej przez cały dzień.
3. Model integracyjny
   a. integracja transportu autobusowego z koleją,
   b. rozwój węzłów przesiadkowych przede wszystkim w Mogilnie,
   c. synchronizacja rozkładów jazdy z regionalnymi połączeniami kolejowymi.
4. Model dostępności społecznej
   a. utrzymanie połączeń szkolnych,
   b. poprawa dostępności transportu dla osób starszych i mieszkańców obszarów peryferyjnych,
   c. zapewnienie połączeń umożliwiających dostęp do ochrony zdrowia, administracji i usług publicznych.

Analiza wyników badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Mogileńskiego jednoznacznie wskazuje, że rozwój publicznego transportu zbiorowego powinien koncentrować się przede wszystkim na poprawie organizacji przewozów oraz lepszym dostosowaniu oferty do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.
Najważniejszymi kierunkami działań powinny być:

- ✓ zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów,
- ✓ dostosowanie godzin odjazdów do rytmu życia mieszkańców,
- ✓ poprawa integracji transportu autobusowego z koleją,

- ✓ rozwój spójnego systemu informacji pasażerskiej,
- ✓ utrzymanie wysokiej dostępności transportu dla osób uczących się, pracujących oraz mieszkańców terenów wiejskich.

Oznacza to konieczność przejścia od modelu opartego przede wszystkim na zapewnieniu minimalnej liczby połączeń do modelu zarządzania mobilnością mieszkańców, w którym transport publiczny stanowi przewidywalny, regularny i atrakcyjny element systemu komunikacyjnego powiatu. Taki kierunek rozwoju będzie sprzyjał ograniczaniu wykluczenia transportowego, zwiększeniu udziału transportu zbiorowego w podróżach codziennych oraz wzmocnieniu spójności społeczno-gospodarczej Powiatu Mogileńskiego.

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

Zgodnie z wynikami Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2021 osoby z niepełnosprawnościami stanowią jedną z najważniejszych grup użytkowników publicznego transportu zbiorowego. W skali kraju ich liczba wyniosła 5 447 548 osób, co odpowiadało 14,3% populacji Polski, podczas gdy w 2011 r. było to około 4,7 mln osób (12,2%). Oznacza to wyraźny wzrost liczby osób z niepełnosprawnościami w ostatniej dekadzie. Jednocześnie ponad 60% tej populacji stanowią osoby w wieku 60 lat i więcej, co potwierdza ścisły związek pomiędzy procesem starzenia się społeczeństwa a rosnącym zapotrzebowaniem na dostępny, bezpieczny i funkcjonalny transport publiczny.

Uwzględniając prognozowane zmiany demograficzne oraz strukturę ludności Powiatu Mogileńskiego, należy zakładać systematyczny wzrost liczby mieszkańców wymagających szczególnego wsparcia w zakresie mobilności. Przy zastosowaniu wskaźników krajowych można szacować, że osoby z niepełnosprawnościami stanowią znaczącą grupę mieszkańców powiatu, zamieszkiwanego przez około 45 tys. osób. Zdecydowaną większość tej grupy stanowią osoby starsze oraz mieszkańcy terenów wiejskich, dla których dostęp do transportu publicznego jest warunkiem korzystania z usług publicznych, ochrony zdrowia, edukacji oraz życia społecznego. Skala tych potrzeb uzasadnia konieczność systemowego uwzględniania wymagań osób z niepełnosprawnościami podczas planowania i organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Charakter przestrzenny Powiatu Mogileńskiego powoduje, że najważniejsze kierunki podróży osób z niepełnosprawnościami koncentrują się wokół Mogilna, pełniącego funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, zdrowotnego i usługowego. Istotnymi lokalnymi generatorami ruchu pozostają również Strzelno**,** Jeziora Wielkie oraz Dąbrowa, gdzie zlokalizowane są podstawowe usługi publiczne, placówki oświatowe oraz administracja samorządowa. Znaczące są także powiązania ponadpowiatowe z Inowrocławiem**,** Bydgoszczą**,** Gnieznem **i** Poznaniem, które pełnią funkcje ośrodków specjalistycznej opieki zdrowotnej, szkolnictwa ponadpodstawowego i wyższego oraz rynku pracy.

Podstawowym warunkiem umożliwiającym osobom z niepełnosprawnościami korzystanie z transportu publicznego jest zapewnienie pełnej dostępności zarówno taboru, jak i infrastruktury. Oznacza to konieczność eksploatacji autobusów niskopodłogowych wyposażonych w rampy lub platformy umożliwiające wjazd wózków inwalidzkich, wydzielone miejsca dla osób z ograniczoną mobilnością, systemy informacji głosowej i wizualnej oraz czytelne oznakowanie kontrastowe.

Równocześnie niezbędne jest sukcesywne dostosowywanie przystanków poprzez likwidację barier architektonicznych, budowę odpowiednio wysokich peronów, utwardzonych dojść oraz zapewnienie bezpiecznych ciągów pieszych.

Istotnym kierunkiem rozwoju systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego powinno być dalsze wzmacnianie integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym. Szczególną rolę odgrywa tutaj stacja kolejowa w Mogilnie, będąca ważnym elementem regionalnego układu komunikacyjnego na linii Poznań – Inowrocław – Bydgoszcz – Trójmiasto. Odpowiednia synchronizacja autobusów dowozowych z rozkładem jazdy pociągów oraz rozwój infrastruktury przesiadkowej, w tym parkingów typu Park & Ride **i** Bike & Ride, pozwolą zwiększyć dostępność transportu dla osób z ograniczoną mobilnością oraz poprawią spójność całego systemu komunikacyjnego.

Ze względu na rozproszony charakter osadnictwa oraz znaczny udział terenów wiejskich coraz większego znaczenia nabierają również elastyczne formy organizacji przewozów. W perspektywie najbliższych lat zasadne wydaje się wdrażanie usług transportu na żądanie (Demand Responsive Transport – DRT), realizowanych mniejszymi pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z niepełnosprawnościami i seniorów. System taki umożliwiałby zamówienie przejazdu z miejsca zamieszkania do placówki ochrony zdrowia, urzędu, instytucji publicznej, przystanku kolejowego lub innego celu podróży, zapewniając jednocześnie możliwość powrotu. Rozwiązania tego typu są coraz częściej stosowane na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia i stanowią skuteczne narzędzie ograniczania wykluczenia transportowego.

Istotnym elementem polityki transportowej Powiatu Mogileńskiego powinno być również zapewnienie wysokiego standardu informacji pasażerskiej. Obejmuje to rozwój elektronicznych kanałów informacji, czytelne oznakowanie przystanków, zapowiedzi głosowe, możliwość uzyskania informacji telefonicznej oraz rozwiązania cyfrowe dostosowane do potrzeb osób z dysfunkcjami wzroku i słuchu. Równie ważne jest odpowiednie przeszkolenie kierowców i personelu obsługującego przewozy w zakresie udzielania pomocy osobom ze szczególnymi potrzebami.

Uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami stanowi jeden z podstawowych warunków realizacji polityki zrównoważonej mobilności oraz zapewnienia równego dostępu do usług publicznych na terenie Powiatu Mogileńskiego. Rozwój dostępnej infrastruktury transportowej, sukcesywna modernizacja taboru, integracja transportu autobusowego i kolejowego oraz wdrażanie elastycznych form przewozów przyczynią się do zwiększenia samodzielności mieszkańców, ograniczenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego oraz poprawy jakości życia zarówno osób z niepełnosprawnościami, jak i stale rosnącej grupy seniorów. Działania te wpisują się jednocześnie w krajowe i regionalne cele polityki transportowej oraz stanowią istotny element budowy nowoczesnego, dostępnego i społecznie odpowiedzialnego systemu publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim.

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

Uwzględniając zidentyfikowane potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Mogileńskiego, wynikające z analizy struktury demograficznej, rozmieszczenia sieci osadniczej, lokalizacji szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, instytucji administracji publicznej, zakładów pracy oraz istniejących powiązań komunikacyjnych, przedstawia się założenia organizacji prze-

wozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu. Powiat Mogileński, położony w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, charakteryzuje się dwubiegunową strukturą funkcjonalną, której głównymi ośrodkami są Mogilno oraz Strzelno, uzupełniane przez gminy Jeziora Wielkie i Dąbrowa. Jednocześnie powiat pozostaje silnie powiązany funkcjonalnie z ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi, przede wszystkim Inowrocławiem**,** Bydgoszczą**,** Gnieznem oraz Poznaniem. Znaczna część mieszkańców terenów wiejskich oraz miejscowości peryferyjnych pozostaje uzależniona od transportu zbiorowego w realizacji codziennych potrzeb związanych z dojazdami do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji publicznych.

Uruchamianie oraz utrzymanie planowanej oferty przewozowej powinno być uzależnione od zapewnienia stabilnego montażu finansowego gwarantującego trwałość organizacyjną systemu transportowego. Podstawowymi źródłami finansowania pozostają środki Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, środki gmin Powiatu Mogileńskiego uczestniczących w finansowaniu przewozów proporcjonalnie do zakresu obsługi transportowej oraz środki własne Powiatu Mogileńskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego o charakterze ponadgminnym. Każdorazowe uruchomienie nowej linii powinno być poprzedzone analizą efektywności ekonomicznej, prognozowanego popytu, znaczenia społecznego, wpływu na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego oraz komplementarności względem regionalnego transportu kolejowego i autobusowego.

Podstawowym założeniem projektowanego systemu jest koncentracja przewozów wokół Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, zdrowotnego i gospodarczego powiatu oraz Strzelna, pełniącego funkcję ważnego lokalnego centrum usługowego. Układ komunikacyjny powinien mieć charakter promienisto-sieciowy, zapewniający bezpośrednie powiązania pomiędzy wszystkimi gminami a głównymi ośrodkami usług publicznych, przy jednoczesnym utrzymaniu wybranych relacji poprzecznych ograniczających konieczność każdorazowego przejazdu przez Mogilno. Priorytetowo traktowane powinny być połączenia zapewniające obsługę gmin Mogilno**,** Strzelno**,** Jeziora Wielkie **i** Dąbrowa, a także miejscowości o rozproszonej zabudowie, w których dostępność transportu publicznego pozostaje ograniczona.

Projektowany system powinien zapewniać bezpośredni lub skoordynowany dojazd do szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, zakładów pracy, instytucji kultury, obiektów sportowych oraz do stacji i przystanków kolejowych o znaczeniu regionalnym. Szczególną uwagę należy poświęcić zapewnieniu odpowiedniej dostępności transportowej dla młodzieży szkolnej, seniorów, osób z niepełnosprawnościami, mieszkańców nieposiadających samochodu oraz ludności zamieszkującej obszary o rozproszonej strukturze osadniczej.

Powiat Mogileński posiada korzystne uwarunkowania w zakresie transportu kolejowego. Przez jego obszar przebiega linia kolejowa nr 353 Poznań – Inowrocław – Bydgoszcz – Trójmiasto, a stacja kolejowa w Mogilnie stanowi istotny element regionalnego systemu transportowego. W związku z tym transport autobusowy powinien pełnić przede wszystkim funkcję dowozową do kolei, uzupełniającą wobec regionalnych przewozów kolejowych, a nie konkurencyjną. Oznacza to konieczność synchronizacji rozkładów jazdy autobusów z kursami pociągów, zapewnienia dogodnych przesiadek, ograniczania dublowania relacji obsługiwanych przez kolej oraz dążenia do stopniowej integracji taryfowej i informacyjnej. Takie podejście umożliwi bardziej efektywne wykorzystanie środków publicznych oraz zwiększy atrakcyjność całego systemu transportowego.

Rozkłady jazdy powinny być dostosowane do rytmu aktywności mieszkańców, przede wszystkim do porannych i popołudniowych szczytów komunikacyjnych związanych z dojazdami do pracy i szkół. W perspektywie długoterminowej rekomenduje się wdrażanie rozkładów cyklicznych (taktowych), zwłaszcza na głównych ciągach komunikacyjnych łączących Mogilno ze Strzelnem, Dąbrową i Jeziorami Wielkimi, a także zapewnienie skoordynowanych przesiadek na stacji kolejowej w Mogilnie.

Kwalifikacja linii do kategorii przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinna opierać się na kryteriach społecznych, funkcjonalnych i ekonomicznych. Priorytet należy przypisać relacjom pozbawionym alternatywy kolejowej, obszarom zagrożonym wykluczeniem komunikacyjnym oraz połączeniom zapewniającym dostęp do edukacji ponadpodstawowej, ochrony zdrowia, administracji publicznej oraz rynku pracy. Szczególne znaczenie mają linie umożliwiające uczniom dojazd do szkół przed rozpoczęciem zajęć i powrót po ich zakończeniu, a także zapewniające mieszkańcom regularny dostęp do świadczeń medycznych i rehabilitacyjnych.

Docelowo system transportowy powinien zmierzać do pełniejszej integracji taryfowej z regionalnym transportem kolejowym oraz – w miarę możliwości organizacyjnych – z przewozami wojewódzkimi. Integracja powinna obejmować wspólne bilety okresowe, rozwój elektronicznych kanałów sprzedaży biletów, ujednolicenie zasad stosowania ulg ustawowych i handlowych oraz wdrożenie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej. Działania te ograniczą bariery przesiadkowe oraz zwiększą konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

Przy planowaniu siatki połączeń rekomenduje się uwzględnianie liczby mieszkańców znajdujących się w obszarze oddziaływania poszczególnych linii, przy zachowaniu elastycznego podejścia wobec terenów szczególnie zagrożonych wykluczeniem transportowym. Wskazane jest wdrożenie systemu okresowej oceny efektywności funkcjonowania linii obejmującego m.in. poziom dopłaty do wozokilometra, liczbę przewożonych pasażerów, wpływ na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, znaczenie dla rynku pracy i edukacji, stopień integracji z transportem kolejowym oraz znaczenie dla spójności przestrzennej powiatu.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych pozostaje podstawowym instrumentem wspierającym organizację przewozów użyteczności publicznej na terenie Powiatu Mogileńskiego. Środki funduszu powinny być wykorzystywane przede wszystkim do finansowania przewozów deficytowych, uruchamiania nowych połączeń, odtwarzania zlikwidowanych linii oraz zwiększania dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich i peryferyjnych. Instrument ten odgrywa kluczową rolę w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu oraz umożliwia prowadzenie długofalowej polityki transportowej przez jednostki samorządu terytorialnego.

Rekomenduje się etapowe wdrażanie systemu przewozowego. W pierwszej kolejności powinien zostać rozwinięty podstawowy układ połączeń międzygminnych zapewniających dostęp do Mogilna i Strzelna. Następnie należy rozwijać integrację z transportem kolejowym, uruchamiać połączenia poprzeczne pomiędzy gminami oraz wdrażać elastyczne formy przewozów, w tym transport na żądanie na obszarach o najniższej gęstości zaludnienia. W dalszej perspektywie zasadne będzie wdrożenie pełnej integracji taryfowej, cyfrowych systemów informacji pasażerskiej oraz rozwiązań wspierających nowoczesną mobilność.

Przy projektowaniu oferty przewozowej szczególną uwagę należy zwrócić na pożądany standard świadczonych usług. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny być realizowane taborem spełniającym aktualne wymagania techniczne i środowiskowe, wyposażonym w

niską podłogę, systemy informacji pasażerskiej, monitoring, klimatyzację oraz urządzenia zwiększające bezpieczeństwo i komfort podróży. Standard usług powinien obejmować również wysoką punktualność, niezawodność wykonywania przewozów, czytelną informację pasażerską, możliwość zakupu biletów różnymi kanałami dystrybucji oraz sukcesywne wdrażanie rozwiązań cyfrowych umożliwiających planowanie podróży w czasie rzeczywistym.

Przedstawiona koncepcja organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Mogileńskim stanowi spójny model lokalnej polityki transportowej, oparty na analizie potrzeb społecznych, uwarunkowań przestrzennych oraz zasad efektywności ekonomicznej. Centralnym elementem systemu pozostaje Mogilno jako główny węzeł transportowy powiatu, wspierany przez Strzelno jako drugi ośrodek lokalny, wokół których projektowany jest układ powiązań obejmujący wszystkie gminy powiatu. Model ten zakłada ścisłą integrację transportu autobusowego z koleją, ograniczanie wykluczenia transportowego, wspieranie mobilności edukacyjnej i zawodowej, poprawę dostępności usług publicznych oraz wzmacnianie spójności terytorialnej Powiatu Mogileńskiego. W ujęciu strategicznym system transportowy powinien być traktowany jako jeden z podstawowych instrumentów wspierających rozwój społeczno-gospodarczy powiatu oraz poprawę jakości życia jego mieszkańców.

7.1 Linie o charakterze użyteczności publicznej

Rozwój publicznego transportu zbiorowego stanowi jeden z podstawowych elementów polityki zrównoważonego rozwoju Powiatu Mogileńskiego. Sprawnie funkcjonujący system komunikacji publicznej wpływa nie tylko na poprawę mobilności mieszkańców, lecz również na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, atrakcyjność inwestycyjną oraz jakość życia na obszarach miejskich i wiejskich. W warunkach postępujących zmian demograficznych, starzenia się społeczeństwa oraz rosnących kosztów użytkowania transportu indywidualnego rola publicznego transportu zbiorowego systematycznie wzrasta. Staje się on jednym z najważniejszych narzędzi realizacji polityki społecznej, przestrzennej i klimatycznej samorządu powiatowego.

Powiat Mogileński należy do jednostek samorządu terytorialnego o wyraźnie miejsko-wiejskim charakterze. Dominującą część jego powierzchni zajmują tereny wiejskie o rozproszonej strukturze osadniczej, natomiast funkcje administracyjne, edukacyjne, zdrowotne i gospodarcze koncentrują się przede wszystkim w Mogilnie oraz Strzelnie. Taki układ przestrzenny powoduje konieczność codziennych przemieszczeń mieszkańców pomiędzy miejscem zamieszkania a ośrodkami świadczącymi usługi publiczne. Jednocześnie niewielkie potoki pasażerskie występujące na wielu kierunkach przewozów sprawiają, że organizowanie komunikacji wyłącznie na zasadach komercyjnych jest ekonomicznie nieuzasadnione. W konsekwencji organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej staje się jednym z podstawowych instrumentów zapewnienia mieszkańcom równego dostępu do usług publicznych.
Od 1 stycznia do 31 sierpnia 2026 r. funkcjonowały trzy linie o charakterze użyteczności publicznej:

1. Strzelno – Lubstówek – Strzelno
2. Wójcin – Strzelno – Wronowy – Wójcin
3. Mogilno – Strzelno – Jeziora Wielkie

Sieć ta stanowiła pierwszy etap odbudowy publicznego transportu autobusowego w Powiecie Mogileńskim. Jej głównym celem było zapewnienie podstawowej dostępności komunikacyjnej

mieszkańcom terenów najbardziej zagrożonych wykluczeniem transportowym oraz stworzenie podstaw do dalszego rozwoju systemu przewozów użyteczności publicznej.
Natomiast plan linii o charakterze użyteczności publicznej jest przedstawiony w poniższej tabeli:

Tabela 7. Planowane linie o charakterze użyteczności publicznej od 01.09.2026 r.

Lp.	Nazwa linii	Przebieg	Charakter
1	Strzelno – Lubstówek – Strzelno	Strzelno Pdw. ul.Towarowa; Strzelno ul.Topolowa; Strzelno III ul. Powst.Wlkp; Młyny; Kijewice; Witkowo; Mirosławice; Sierakowo; Włostowo; Siemionki; Włostowo; Golejewo I; Gopło; Dobsko; Kościeszki; Rzeszynek; Rzeszyn; Lubstówek; Jeziora Wielkie Szkoła; Nożyczyn; Wola Kożuszkowa; Siedlimowo; Wola Kożuszkowa; Kożuszkowo ; Kuśnierz; Proszyska; Wronowy; Strzelno Pdw . ul.Towarowa	we-wnątrzpowiatowa
2	Wójcin – Strzelno – Wronowy – Wójcin	Wójcin pętla; Nowa Wieś; Miradz; Łąkie Zofijówka; Strzelno Pdw . ul.Towarowa; Strzelno III ul. Powst.Wlkp; Młyny; Młyny II; Wronowy; Proszyska; Kuśnierz; Kożuszkowo I; Kożuszkowo ; Wola Kożuszkowa; Wola Kożuszkowa ; Siedlimowo; Siedlimowo II; Siedlimowo I; Wójcin pętla	we-wnątrzpowiatowa
3	Mogilno – Strzelno – Jeziora Wielkie	Mogilno D.A. ul. Dworcowa; Mogilno, Rynek; Mogilno-Witosa; Mogilno-Witosa I; Bystrzyca; Bystrzyca I; Olsza I; Olsza; Goryszewo-Kawka; Goryszewo; Goryszewo I; Kwieciszewo dr wew gmin dz nr 218; Kopce; Jeziorki I; Jeziorki II; Strzelno P.DW ul .Towarowa; Strzelno II ul. Powst.Wlkp; Strzelno III ul. Powst.Wlkp; Młyny; Młyny II; Wronowy; Proszyska; Kuśnierz; Jeziora Wielkie; Jeziora Wielkie szkoła; Jeziora Wielkie I	główna
4	Strzelno – Orchowo – Gębice – Mogilno	Strzelno,p.dw . ul. Towarowa; Łąkie; Kurzebiela; Ciencisko; Jaworowo; Ostrowo,; Bielsko; Podbielsko; Wólka Orchowska; Linówiec; Wólka Orchowska; Orchowo ,ul.Szkolna; Orchowo; Myślątkowo; Różanna II; Różanna I; Procyń I/II; Dzierzążno III/IV; Dzierzążno I/II; gębice I/II; Gębice (działka gminna nr 96/1-rynek); Marcinkowo I/II ; Bielice, Szkoła (pętla); Bielice I/II ; Goryszewo-rondo; Olsza; Bystrzyca I; Bystrzyca; Mogilno-Witosa; Mogilno III/IV, ul. Rynek; Mogilno d.a., ul. Dworcowa	między-gminna
5	Mogilno – Bielice – Trzemeszno – Kruchowo – Mogilno	MogIlno d.a., ul. Dworcowa; mogIlno III/IV, ul. Rynek; Mogilno-WItosa I, Bystrzyca, Bystrzyca I, Olsza, KwIecIszewo Krzyżówka, Bielice I/II, Bielice, Szkoła (pętla), Marcinkowo, Kątno, Łososniki, WasIelewko (pętla), Wylatowo skrz. DrogI gm. Dz. Nr 281 z krajową nr 15, TargownIca I, TargownIca, Płaczkowo I, Szydłowo II, Szydłowo I, Kamieniec I, Kamieniec II, Dysiek I, Dysiek II, Trzemżal I, Mijanowo II, Mijanowo I, Mijanowo II, Trzemżal I, Ostrowite III, Zieleń I, Zieleń II, Trzemeszno, ul.Orchowska, Trzemeszno, pl.św.WojcIecha, Niewolno II, Kruchowo IV, Kruchowo III, Powiadacze I, Ławki I, Palędzie Dolne, Palędzie KoścIelne, Padniewo, Padniewko, MogIlno-Padniewska I, Mogilno-Padniewska, Mogilno d.a., ul. Dworcowa	obwodowa
6	Mogilno – Barcin – Piechcin	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno I/II Ul.900-Lecia, Wiecanowo I/II, Wiecanowo I/II, Wszedzień I/II, Szubinek I/II, Sucharzewo I/II, Dąbrowa - Centralna, Dąbrowa I/II,CPN, Mokre, Słaboszewko, Słaboszewko I/II, Szczepankowo, Szczepankowo I/II, Leśne, Szczepanowo IV/V, Szczepanowo I/II, Wolice I/II, Barcin, Ul.Mogileńska I/II, Barcin, Ul. Pakoska, Krotoszyn I/II, Wapienno I/II, Wapienno III/IV -Bielawy, Sadłogoszcz I/II, Zalesie Barcińskie I/II, Piechcin I/II, Piechcin,Ul.Dworcowa	ponad-pwiatowa
7	Mogilno – Lubiń – Trzemeszno	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno, Ul.Kościuszki, Stawiska, Stawiska., Chabsko I, Wylatowo Skrz. Drogi Gm. Dz. Nr 281 Z Krajową Nr 15, Wydartowo V, Wydartowo (Okolice M. Wydartowo), Lubiń II, Lubiń I, Cytrynowo I, Trzemeszno, Ul.Mogileńska, Trzemeszno, Pl.Św.Wojciecha	integrująca z koleją
8	Mogilno – Twierdziń – Dąbrowa – Barcin	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno I/II Ul.900-Lecia, Wiecanowo I/II, Twierdziń, Twierdziń, Twierdziń, Wiecanowo I/II, Wszedzień I/II, Szubinek I/II, Sucharzewo I/II, Dąbrowa - Centralna, Dąbrowa I/II,CPN, Mokre, Słaboszewko, Słaboszewko I/II, Szczepankowo, Szczepankowo I/II, Leśne, Szczepanowo IV/V, Szczepanowo I/II, Wolice I/II, Barcin, Ul.Mogileńska I/II, Barcin, Ul. Pakoska	między-gminna

9	Mogilno – Kruchowo – Trzemeszno – Bielice – Mogilno	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno-Padniewska, Mogilno-Padniewska I, Padniewko, Padniewo, Palędzie Kościelne, Palędzie Dolne, Ławki I, Powiadacze I, Kruchowo III, Kruchowo IV, Niewolno II, Trzemeszno, Pl.Św.Wojciecha, Zieleń II, Zieleń I, Ostrowite III, Trzemżal I, Dysiek II, Dysiek I, Kamieniec II, Kamieniec I, Szydłowo I, Szydłowo II, Płaczkowo I, Targownica, Targownica I, Wylatowo Skrz. Drogi Gm. Dz. Nr 281 Z Krajową Nr 15, Chabsko I, Stawiska., Stawiska, Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno-Witosa I, Bystrzyca, Bystrzyca I, Olsza, Kwieciszewo Krzyżówka, Bielice I/II, Bielice, Szkoła (Pętla), Bielice I/II, Goryszewo-Rondo, Olsza, Bystrzyca I, Bystrzyca, Mogilno-Witosa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno D.A., Ul. Dworcowa	obwodowa
10	Strzelno – Orchowo – Szydłowiec	Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa, Strzelno, Ul. Cieślewicza, Łąkie ., Łąkie, Łąkie, Kurzebiela, Ciencisko, Jaworowo, Ostrowo,, Bielsko, Podbielsko, Wólka Orchowska, Linówiec, Wólka Orchowska, Orchowo, Orchowo ,Ul.Szkolna, Osówiec, Szydłowiec	ponad-powiatowa
11	Mogilno – Rzadkwin – Strzelno	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno I/II Ul.900-Lecia, Mogilno, Ul.Niezłomnych, Dąbrówka, Dąbrówka (Pętla), Dąbrówka, Szczeglin, Szczeglin I, Czarnotul, Białotul, Ratowo, Lubieszewo, Strzelce, Krzyżanna I/II, Rzadkwin, Rzadkwin I/II, Bławatki I/II, Bławaty I/II, Strzelno I, Ul.Michelsona I, Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa	we-wnątrzpo-wiatowa
12	Mogilno – Strzelce – Strzelno	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno, Ul. Mickiewicza, Mogilno, Ul.Niezłomnych, Szczeglin, Szczeglin I, Czarnotul, Białotul, Ratowo, Lubieszewo, Strzelce, Krzyżanna I/II, Rzadkwin, Rzadkwin I/II, Bławatki I/II, Bławaty I/II, Strzelno, Ul.Lipowa, Strzelno I, Ul.Michelsona I, Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa	we-wnątrzpo-wiatowa
13	Mogilno – Lubieszewo – Strzelno	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno, Ul. Mickiewicza, Szczeglin, Szczeglin I, Czarnotul, Białotul, Ratowo, Lubieszewo, Strzelce, Krzyżanna I/II, Rzadkwin, Bronisław, Jeziorki I, Jeziorki II, Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa	we-wnątrzpo-wiatowa
14	Strzelno – Gębice – Mogilno	Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa, Strzelno, Ul. Cieślewicza, Łąkie, Łąkie, Zbytowo I, Zbytowo, Gębice (Działka Gminna Nr 96/1-Rynek), Marcinkowo I/II, Bielice, Szkoła (Pętla), Bielice I/II, Goryszewo-Rondo, Kwieciszewo Krzyżówka, Olsza, Olsza Wieś, Bystrzyca I, Bystrzyca, Mogilno-Witosa I, Mogilno-Witosa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno D.A., Ul. Dworcowa	między-gminna
15	Mogilno – Dąbrowa – Niestronno – Mogilno	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno I/II Ul.900-Lecia, Wiecanowo I/II, Wiecanowo I/II, Wszedzień I/II, Szubinek I/II, Sucharzewo I/II, Dąbrowa - Centralna, Dąbrowa -Szkolna, Parlin I, Parlin, Parlinek, Niestronno I, Niestronno, Czaganiec, Wieniec, Wieniec- Kopczyn, Padniewko I, Padniewko, Mogilno-Padniewska I, Mogilno-Padniewska, Mogilno D.A., Ul. Dworcowa	między-gminna
16	Mogilno – Bronisław – Strzelno	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno-Witosa, Mogilno-Witosa I, Bystrzyca, Bystrzyca I, Olsza, Goryszewo-Kawka, Goryszewo, Goryszewo I, Kwieciszewo-Dr.Wew.Gminna Dz.Nr 218, Kopce, Jeziorki I, Jeziorki , Bronisław, Jeziorki , Jeziorki II, Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa	między-gminna
17	Strzelno – Bielice – Mogilno – Strzelno	Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa, Łąkie, Łąkie, Zbytowo I, Zbytowo, Gębice (Działka Gminna Nr 96/1-Rynek), Marcinkowo I/II, Bielice, Szkoła (Pętla), Bielice I/II, Goryszewo-Rondo, Olsza, Bystrzyca I, Bystrzyca, Mogilno-Witosa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno, Ul.Niezłomnych, Szczeglin, Szczeglin I, Czarnotul, Białotul, Ratowo, Lubieszewo, Strzelce, Krzyżanna I/II, Rzadkwin, Rzadkwin I/II, Bławatki I/II, Bławaty I/II, Strzelno I, Ul.Michelsona I, Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa	obwodowa
18	Mogilno – Gębice – Wójcin	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno-Witosa, Bystrzyca, Olsza, Goryszewo-Rondo, Bielice I/II, Marcinkowo I/II, Gębice (Działka Gminna Nr 96/1-Rynek), Zbytowo, Siedluchna, Ostrowo, Ostrowo, Ostrowo, Przyjezierze I, Przyjezierze, Gaj, Wójcin -Pętla	między-gminna
19	Wilczyn – Ościsłowo – Strzelno	Wilczyn, Ul,Rynek, Wilczogóra, Kopydłowo, Kopydłówek, Kaliska Parcele, Gogolina Stara, Wiśniewa, Góry 2 /Góry 1, Góry 3, Ościsłowo, Ościsłowo (Ościsłowo "Trójkąt"), Biela 1 (Przy Budynku Szkoły), Biela 3 /Biela4(W Ok. Skrz. Dróg 3182 I 444030, Biela 5 (Skrz 444033 I 444034), Wtórek, Wtórek - Parcele, Wilczogóra., Wilczogóra, Wilczyn, Ul,Rynek, Wilczyn I, Kownaty, Wójcin I, Wójcin -Pętla, Gaj, Przyjezierze II, Nowa Wieś.., Nowa Wieś., Miradz, Łąkie- Zofijówka, Strzelno, Ul. Cieślewicza, Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa	ponad-powiatowa

20	Skulsk – Strzelno – Mogilno	Skulsk, Skulsk II, Pilich, Krzywe Kolano II, Berlinek, Nożyczyn, Jeziora Wielkie Szkoła, Jeziora Wielkie, Kuśnierz, Proszyska, Wronowy, Młyny II, Młyny, Strzelno III -Ul.Powst.Wlkp, Strzelno II- Ul.Powst.Wlkp., Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa, Jeziorki II, Jeziorki, Bronisław, Jeziorki, Jeziorki., Jeziorki I, Kopce, Kwieciszewo-Dr.Wew.Gminna Dz.Nr 218, Goryszewo I, Goryszewo, Goryszewo-Kawka, Olsza, Bystrzyca I, Bystrzyca, Mogilno-Witosa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno D.A., Ul. Dworcowa	ponad-pwiatowa
21	Mogilno – Bielice – Strzelno – Skulsk	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno-Witosa I, Bystrzyca, Bystrzyca I, Olsza I, Olsza, Kwieciszewo Krzyżówka, Bielice I/II, Bielice, Szkoła (Pętla), Bielice I/II, Goryszewo-Krzyżówka Dr Powiatowa Nr 2421c, Kwieciszewo-Dr.Wew.Gminna Dz.Nr 218, Kopce, Jeziorki I, Jeziorki II, Strzelno,P.Dw . Ul. Towarowa, Strzelno III -Ul.Powst.Wlkp, Młyny, Młyny II, Wronowy, Proszyska, Kuśnierz, Jeziora Wielkie, Jeziora Wielkie Szkoła, Nożyczyn, Berlinek, Pilich, Krzywe Kolano II, Skulsk II, Skulsk	ponad-pwiatowa
22	Mogilno – Strzelce – Janikowo	Mogilno D.A., Ul. Dworcowa, Mogilno III/IV, Ul. Rynek, Mogilno I/II Ul.900-Lecia, Mogilno, Ul.Niezłomnych, Szczeglin, Szczeglin I, Czarnotul, Białotul, Ratowo, Lubieszewo, Strzelce, Strzelce I/II, Głogówiec I/II, Trląg I/II, Broniewice V/VI, Janikowo,Ul.Powst.Wlkp.Nr 20, Janikowo,Ul. Szkolna 3, Janikowo,Ul.Bp.Kozala	ponad-pwiatowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Mogilnie

Przyjęta koncepcja organizacji sieci komunikacyjnej została opracowana zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z uwzględnieniem dokumentów strategicznych szczebla krajowego i wojewódzkiego. Podstawowym założeniem planu jest stworzenie stabilnego, racjonalnego ekonomicznie i społecznie uzasadnionego systemu przewozów, którego zadaniem będzie zapewnienie możliwie najwyższego poziomu dostępności transportowej przy efektywnym wykorzystaniu środków publicznych.

Przy opracowywaniu planowanej sieci komunikacyjnej przyjęto zasadę, że transport publiczny powinien w pierwszej kolejności zaspokajać potrzeby mieszkańców związane z realizacją codziennych podróży obligatoryjnych. Oznacza to koncentrację przewozów przede wszystkim na relacjach umożliwiających dojazd do szkół ponadpodstawowych, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury oraz dworców kolejowych. Jednocześnie transport publiczny powinien zapewniać możliwość korzystania z usług publicznych osobom starszym, młodzieży, osobom z niepełnosprawnościami oraz mieszkańcom nieposiadającym własnego środka transportu.

Jednym z najważniejszych celów organizacji przewozów jest ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Problem ten dotyczy przede wszystkim mieszkańców niewielkich miejscowości oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych, gdzie oferta przewozowa w ostatnich latach uległa znacznemu ograniczeniu wskutek likwidacji połączeń komercyjnych. Brak dostępu do transportu publicznego prowadzi do pogłębiania nierówności społecznych, ogranicza możliwości podejmowania zatrudnienia, utrudnia dostęp do edukacji oraz świadczeń zdrowotnych, a w konsekwencji negatywnie wpływa na rozwój lokalnych społeczności. Z tego względu planowana sieć komunikacyjna została zaprojektowana w sposób zapewniający możliwie równomierny dostęp do transportu publicznego wszystkim mieszkańcom Powiatu Mogileńskiego.

Istotnym elementem przyjętego modelu organizacyjnego jest hierarchizacja sieci komunikacyjnej. Oznacza ona wyodrębnienie linii pełniących funkcje podstawowych korytarzy transportowych oraz linii uzupełniających, zapewniających obsługę mniejszych miejscowości. Takie rozwiązanie pozwala skoncentrować największą ofertę przewozową na relacjach charakteryzujących

się najwyższymi potokami pasażerskimi, jednocześnie utrzymując odpowiedni poziom dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych.

Centralnym elementem systemu pozostaje Mogilno, które pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego Powiatu Mogileńskiego. Koncentrują się tutaj najważniejsze instytucje administracji publicznej, placówki ochrony zdrowia, szkoły ponadpodstawowe, zakłady pracy oraz stacja kolejowa stanowiąca element regionalnego systemu transportowego. Drugim ośrodkiem integrującym przewozy autobusowe jest Strzelno, obsługujące północną część powiatu oraz stanowiące ważny punkt dystrybucji ruchu pasażerskiego w kierunku gminy Jeziora Wielkie i terenów położonych przy granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem wielkopolskim.

Model funkcjonalny sieci komunikacyjnej opiera się na pięciu podstawowych grupach połączeń.

Pierwszą grupę stanowią linie główne, których zadaniem jest obsługa największych potoków pasażerskich oraz zapewnienie połączeń pomiędzy najważniejszymi ośrodkami administracyjnymi i gospodarczymi powiatu. Są to relacje o największym znaczeniu społecznym, zapewniające codzienne dojazdy do pracy, szkół oraz usług publicznych.
Drugą grupę tworzą linie uzupełniające, których podstawową funkcją jest zapewnienie dostępu do transportu publicznego mieszkańcom mniejszych miejscowości oraz terenów wiejskich. Linie te odgrywają szczególnie istotną rolę w przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu oraz zapewnieniu równomiernego rozwoju całego obszaru powiatu.
Trzecią grupę stanowią linie integrujące transport autobusowy z transportem kolejowym. Ich zadaniem jest zapewnienie dogodnych możliwości przesiadek na stacji kolejowej w Mogilnie umożliwiających kontynuację podróży w relacjach regionalnych i międzyregionalnych. Integracja autobusów z koleją stanowi jeden z podstawowych kierunków rozwoju nowoczesnego transportu publicznego i pozwala zwiększyć konkurencyjność komunikacji zbiorowej względem transportu indywidualnego.
Czwartą grupę stanowią linie ponadpowiatowe. Powiat Mogileński pozostaje w ścisłych powiązaniach funkcjonalnych z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego, dlatego część relacji została zaplanowana poza jego granicami administracyjnymi. Połączenia prowadzące do Barcina, Piechcina, Janikowa, Trzemeszna, Wilczyna, Orchowa oraz Skulska umożliwiają mieszkańcom dostęp do ponadlokalnych rynków pracy, szkolnictwa ponadpodstawowego, usług specjalistycznych oraz transportu kolejowego. Rozwiązanie to odpowiada rzeczywistym kierunkom mobilności mieszkańców i wzmacnia spójność funkcjonalną regionu.
Piątą grupę stanowią linie o charakterze obwodowym, których zadaniem jest umożliwienie przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi gminami bez konieczności każdorazowego przejazdu przez główny węzeł komunikacyjny. Rozwiązanie to zwiększa elastyczność całego systemu oraz poprawia dostępność komunikacyjną wielu miejscowości.

Rozwój sieci komunikacyjnej Powiatu Mogileńskiego realizowany jest etapowo. W pierwszym etapie, obejmującym okres od 1 stycznia do 31 sierpnia 2026 r., funkcjonowały trzy linie użyteczności publicznej, których zadaniem było zapewnienie podstawowej obsługi komunikacyjnej najbardziej zagrożonych wykluczeniem transportowym obszarów powiatu. Obejmowały one relacje Strzelno – Lubstówek – Strzelno, Wójcin – Strzelno – Wronowy – Wójcin oraz Mogilno – Strzelno – Jeziora Wielkie. Stanowiły one fundament odbudowy publicznego transportu autobusowego na terenie Powiatu Mogileńskiego.

Doświadczenia uzyskane podczas funkcjonowania pierwszego etapu organizacji przewozów oraz przeprowadzone analizy potrzeb przewozowych potwierdziły zasadność dalszego rozwoju systemu komunikacyjnego. W rezultacie od dnia 1 września 2026 r. nastąpiło istotne rozszerzenie sieci połączeń użyteczności publicznej. Nowa organizacja przewozów obejmuje dwadzieścia dwie linie komunikacyjne, zapewniające obsługę wszystkich gmin Powiatu Mogileńskiego oraz liczne połączenia z sąsiednimi powiatami. Rozszerzenie sieci oznacza jakościową zmianę w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego – od systemu zapewniającego podstawową dostępność do kompleksowej sieci komunikacyjnej obejmującej zdecydowaną większość najważniejszych kierunków podróży mieszkańców.

Planowana sieć przewozów nie ma charakteru zamkniętego. Będzie podlegała systematycznej ocenie i aktualizacji w oparciu o monitoring potoków pasażerskich, wyniki badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców, zmiany demograficzne oraz rozwój przestrzenny powiatu. W kolejnych latach przewiduje się możliwość uruchamiania nowych połączeń, zwiększania częstotliwości kursowania na najbardziej obciążonych liniach oraz dostosowywania przebiegu tras do zmieniających się potrzeb społecznych.

Warunkiem dalszego rozwoju sieci pozostaje zapewnienie stabilnych źródeł finansowania. Kluczową rolę odgrywają środki Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jednak rozwój systemu będzie również uzależniony od możliwości finansowych Powiatu Mogileńskiego oraz pozyskiwania środków z programów krajowych i europejskich. Niezależnie od skali dostępnego finansowania podstawowym celem organizatora transportu pozostanie utrzymanie odpowiedniego poziomu dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz systematyczne podnoszenie jakości świadczonych usług.

Przyjęty model organizacji publicznego transportu zbiorowego należy uznać za rozwiązanie odpowiadające zarówno obecnym, jak i prognozowanym potrzebom przewozowym mieszkańców Powiatu Mogileńskiego. Łączy on racjonalność ekonomiczną z realizacją celów społecznych, zapewnia spójność funkcjonalną całego systemu transportowego oraz tworzy podstawy do dalszego rozwoju nowoczesnej, zintegrowanej i dostępnej komunikacji publicznej. Stanowi on jednocześnie istotny element polityki zrównoważonego rozwoju powiatu, wspierając mobilność mieszkańców, poprawę dostępności usług publicznych oraz wzmacnianie konkurencyjności społeczno-gospodarczej całego obszaru.

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

Jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim jest kształtowanie spójnego systemu komunikacyjnego zapewniającego mieszkańcom równomierny i możliwie powszechny dostęp do usług publicznych na całym obszarze powiatu. Kluczowe znaczenie ma zapewnienie sprawnych powiązań pomiędzy gminami powiatu a Mogilnem jako głównym ośrodkiem administracyjnym, edukacyjnym, gospodarczym i usługowym, a także z ważnymi ośrodkami zewnętrznymi generującymi codzienne potoki pasażerskie.

Planowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinno być oparte przede wszystkim na rzeczywistych potrzebach mieszkańców w zakresie codziennej mobilności. Obejmuje to w szczególności dojazdy do miejsc pracy, szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony

zdrowia, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury oraz obiektów handlowo-usługowych. W związku z tym sieć komunikacyjna Powiatu Mogileńskiego powinna obejmować najważniejsze ciągi transportowe łączące Mogilno z gminami Strzelno, Dąbrowa, Jeziora Wielkie oraz z obszarami wiejskimi gminy Mogilno, zapewniając jednocześnie dostępność komunikacyjną mniejszych miejscowości o rozproszonej zabudowie, gdzie dostęp do transportu indywidualnego jest ograniczony.

Szczególne znaczenie w systemie transportowym powiatu odgrywają relacje prowadzące do Mogilna, pełniącego funkcję głównego węzła przesiadkowego oraz centrum usług publicznych. Istotną rolę odgrywają również połączenia zapewniające dostęp do stacji kolejowej w Mogilnie, umożliwiających korzystanie z regionalnych i międzyregionalnych połączeń kolejowych w kierunku Poznania, Gniezna, Inowrocławia, Bydgoszczy oraz Torunia. W tym kontekście transport autobusowy powinien pełnić przede wszystkim funkcję dowozową i uzupełniającą wobec kolei, zapewniając sprawną integrację różnych środków transportu oraz ograniczając dublowanie oferty przewozowej.

Na obszarze Powiatu Mogileńskiego przewozy pasażerskie realizowane są zarówno w formule publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego, jak i przez przewoźników komercyjnych. Oferta komercyjna koncentruje się przede wszystkim na relacjach o najwyższym potencjale przewozowym, natomiast zadaniem organizatora transportu jest zapewnienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na liniach nierentownych ekonomicznie, lecz niezbędnych z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej mieszkańców. Dotyczy to w szczególności miejscowości położonych na obrzeżach powiatu oraz obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym.

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

Za kurs niepunktualny należy uznać każdy odjazd wykraczający poza przyjęte standardy czasowe, natomiast kurs niezrealizowany oznacza niewykonanie przewozu, z wyłączeniem sytuacji losowych, takich jak zdarzenia drogowe, ekstremalne warunki atmosferyczne lub inne okoliczności pozostające poza kontrolą operatora. W przypadku awarii pojazdu operator powinien zapewnić możliwie najszybszą komunikację zastępczą, nie później niż w ciągu 30 minut od wystąpienia zdarzenia uniemożliwiającego realizację kursu.

Utrzymanie wysokiego poziomu punktualności wymaga ścisłej współpracy pomiędzy organizatorem transportu a operatorami przewozów. Niezbędne jest systematyczne monitorowanie rzeczywistych czasów przejazdu, analiza warunków ruchu drogowego oraz okresowa aktualizacja rozkładów jazdy. Dostosowywanie parametrów eksploatacyjnych do zmieniających się warunków ruchu pozwala ograniczać ryzyko opóźnień oraz zwiększać niezawodność funkcjonowania systemu transportowego.

Istotnym elementem zarządzania transportem publicznym jest również bieżąca analiza wskaźników punktualności, regularności i niezawodności przewozów. Wyniki tych analiz powinny stanowić podstawę do optymalizacji siatki połączeń, korekty rozkładów jazdy oraz dostoso-

wywania oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb mieszkańców. Szczególne znaczenie ma minimalizowanie opóźnień w relacjach wymagających przesiadek, zwłaszcza w Mogilnie, które pełni funkcję głównego węzła integrującego transport autobusowy z transportem kolejowym.

W kontekście gwarantowanej dostępności przestrzennej szczególny nacisk należy położyć na zapewnienie minimalnego standardu obsługi transportowej wszystkich gmin Powiatu Mogileńskiego. Oznacza to dążenie do utrzymania regularnych połączeń umożliwiających mieszkańcom dojazd do Mogilna oraz najważniejszych ośrodków regionalnych w godzinach dostosowanych do potrzeb związanych z pracą, edukacją, ochroną zdrowia i załatwianiem spraw administracyjnych. Jednocześnie oferta przewozowa powinna pozostawać elastyczna i umożliwiać jej dostosowanie do zmian demograficznych oraz rzeczywistych potoków pasażerskich.

Utrzymanie wysokiego poziomu punktualności, niezawodności i dostępności przewozów powinno stanowić jeden z podstawowych priorytetów polityki transportowej Powiatu Mogileńskiego. Sprawnie zaprojektowana i skoordynowana sieć połączeń umożliwi zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców, ograniczenie zjawiska wykluczenia transportowego, poprawę integracji z regionalnym systemem kolejowym oraz wzrost konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego. W dłuższej perspektywie będzie to sprzyjało wzmacnianiu spójności terytorialnej powiatu, poprawie jakości życia mieszkańców oraz realizacji celów zrównoważonej mobilności określonych w dokumentach strategicznych szczebla krajowego i wojewódzkiego.

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

Jednym z kluczowych elementów wpływających na atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim jest zapewnienie pasażerom odpowiedniego komfortu podróży, rozumianego zarówno jako właściwy poziom napełnienia pojazdów, jak i wysoki standard techniczny oraz wyposażenie taboru wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Ma to szczególne znaczenie w relacjach łączących gminy powiatu z Mogilnem, pełniącym funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, usługowego i gospodarczego, generującego największe potoki pasażerskie. Istotne znaczenie mają również połączenia prowadzące do Strzelna, będącego drugim ośrodkiem miejskim powiatu oraz relacje zapewniające dostęp do regionalnego transportu kolejowego.

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

W przypadku systematycznego przekraczania przyjętego poziomu napełnienia na określonych liniach organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania korygujące. W pierwszej kolejności należy rozważyć skierowanie do obsługi danej relacji pojazdów o większej pojemności, co pozwala zwiększyć podaż miejsc bez konieczności zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy. W sytuacji, gdy rozwiązanie takie nie jest możliwe ze względów tech-

nicznych lub organizacyjnych, zasadne jest uruchamianie kursów dodatkowych, szczególnie w okresach największego zapotrzebowania na przewozy, tj. w porannych i popołudniowych szczytach komunikacyjnych związanych z dojazdami do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji administracji publicznej.

W przypadku utrwalonych i powtarzalnych przeciążeń na wielu kursach konieczne może być zwiększenie częstotliwości kursowania, co pozwoli na bardziej równomierne rozłożenie potoków pasażerskich, ograniczenie zjawiska przepełnienia oraz poprawę dostępności transportu publicznego na obszarze całego Powiatu Mogileńskiego. Szczególną uwagę należy zwrócić na relacje obsługujące największe generatory ruchu, w tym połączenia do Mogilna, Strzelna oraz do stacji kolejowej w Mogilnie, zapewniającej połączenia z Poznaniem, Gnieznem, Inowrocławiem i Bydgoszczą.

Istotnym elementem komfortu podróży jest również standard techniczny i wyposażenie taboru. Pojazdy wykorzystywane w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny spełniać współczesne wymagania jakościowe i bezpieczeństwa. W szczególności powinny być wyposażone w odpowiednią liczbę miejsc siedzących dostosowaną do charakteru obsługiwanych linii, sprawny system ogrzewania, wydajną wentylację oraz – w miarę możliwości – klimatyzację przestrzeni pasażerskiej. Standardem powinien być czytelny system informacji pasażerskiej obejmujący oznaczenia linii, kierunki jazdy, nazwy przystanków oraz informacje o przebiegu trasy, a także możliwość przekazywania bieżących komunikatów dotyczących funkcjonowania przewozów.

Ważnym standardem jakościowym jest również pełna dostępność taboru dla wszystkich grup użytkowników. Pojazdy powinny być niskopodłogowe lub częściowo niskopodłogowe oraz wyposażone w rampy umożliwiające wjazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Niezbędne jest wydzielenie miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów, kobiet w ciąży oraz opiekunów podróżujących z dziećmi, a także zapewnienie przestrzeni do przewozu wózków dziecięcych i rowerów. Istotnym elementem wyposażenia powinny być również systemy informacji głosowej i wizualnej ułatwiające korzystanie z transportu osobom z niepełnosprawnościami sensorycznymi.

Podwyższaniu jakości usług sprzyja również stosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych. W pojazdach rekomenduje się instalację monitoringu wizyjnego zwiększającego poziom bezpieczeństwa pasażerów, systemów lokalizacji GPS umożliwiających prezentację rzeczywistego czasu odjazdu, elektronicznych kasowników oraz urządzeń umożliwiających zakup biletu bezgotówkowo. W miarę możliwości tabor powinien być również wyposażony w porty USB do ładowania urządzeń mobilnych oraz dostęp do bezprzewodowego Internetu na liniach o dłuższym czasie przejazdu.

Nieodzownym elementem wysokiego standardu usług pozostaje utrzymanie odpowiedniego poziomu czystości i estetyki pojazdów. Operatorzy wykonujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinni zapewniać regularne sprzątanie wnętrz autobusów, utrzymanie sprawności technicznej wyposażenia oraz odpowiedni stan wizualny pojazdów, co wpływa zarówno na komfort podróży, jak i na postrzeganie jakości całego systemu transportowego.

W perspektywie rozwoju systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego pożądane jest stopniowe zwiększanie udziału autobusów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych, zgodnie z kierunkami polityki klimatycznej państwa oraz województwa kujawsko-pomorskiego. Modernizacja

taboru przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu, poprawy jakości powietrza oraz zwiększenia komfortu mieszkańców, zwłaszcza na obszarach miejskich Mogilna i Strzelna. Zapewnienie wysokiego poziomu komfortu podróży stanowi jeden z podstawowych warunków zwiększania konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego. Odpowiednia jakość usług przewozowych wpływa na wzrost liczby pasażerów, poprawę dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz ograniczenie zjawiska wykluczenia transportowego. W długiej perspektywie wysoki standard taboru, odpowiedni poziom napełnienia pojazdów oraz konsekwentne podnoszenie jakości świadczonych usług będą stanowiły jeden z najważniejszych elementów realizacji polityki zrównoważonej mobilności i rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Mogileńskiego.

7.4 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

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

Poziom dostępności transportu publicznego na obszarze Powiatu Mogileńskiego zależy przede wszystkim od standardu eksploatowanego taboru autobusowego, jakości infrastruktury przystankowej oraz funkcjonowania systemów informacji pasażerskiej. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnych i dostępnych połączeń do Mogilna, które pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, zdrowotnego i usługowego powiatu oraz podstawowego węzła przesiadkowego integrującego transport lokalny i regionalny. Istotną rolę odgrywa również Strzelno, będące drugim miejskim ośrodkiem powiatu, zapewniającym mieszkańcom dostęp do usług publicznych i lokalnego rynku pracy.

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

Modernizacja taboru powinna być prowadzona sukcesywnie, z uwzględnieniem możliwości finansowych operatorów oraz dostępności środków zewnętrznych, w tym funduszy krajowych i europejskich wspierających rozwój zrównoważonej mobilności oraz poprawę dostępności usług publicznych. Równolegle polityka taborowa powinna uwzględniać zróżnicowaną strukturę osadniczą Powiatu Mogileńskiego, obejmującą dwa miasta oraz liczne miejscowości wiejskie o rozproszonej zabudowie. Oznacza to konieczność stosowania pojazdów o zróżnicowanej pojemności – od autobusów klasy mini i midi na liniach o mniejszych potokach pasażerskich po autobusy standardowe obsługujące główne ciągi komunikacyjne.

Niezależnie od wielkości pojazdów wszystkie autobusy realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny spełniać wymagania dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. Docelowo wszystkie nowo wprowadzane do eksploatacji pojazdy powinny posiadać konstrukcję niskowejściową, a w miarę możliwości niskopodłogową oraz być wyposażone w urzą-

dzenia umożliwiające bezpieczne i samodzielne korzystanie z transportu przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, osoby starsze, opiekunów z dziećmi oraz osoby z czasowymi ograniczeniami sprawności.

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

- ✓ czytelne oznaczenia numerów linii oraz kierunków jazdy,
- ✓ elektroniczne tablice informacji pasażerskiej o wysokim kontraście,
- ✓ głosowe zapowiedzi przystanków i najważniejszych punktów przesiadkowych,
- ✓ wizualne systemy prezentacji przebiegu trasy,
- ✓ wyraźne oznaczenie miejsc przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ wydzielone przestrzenie dla wózków inwalidzkich i dziecięcych,
- ✓ przyciski sygnalizacyjne umożliwiające zgłoszenie potrzeby zatrzymania pojazdu lub uzyskania pomocy kierowcy,
- ✓ możliwość udostępniania informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym za pośrednictwem aplikacji mobilnych i stron internetowych.

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

- ✓ obniżanie krawężników przy przejściach dla pieszych oraz dojściach do przystanków,
- ✓ budowę i modernizację chodników prowadzących do przystanków,
- ✓ zapewnienie odpowiedniej szerokości ciągów pieszych,
- ✓ stosowanie nawierzchni antypoślizgowych i bezprogowych,
- ✓ podwyższanie peronów przystankowych w celu ograniczenia różnicy poziomów pomiędzy peronem a pojazdem,
- ✓ stosowanie elementów fakturowych i ścieżek prowadzących dla osób z dysfunkcjami wzroku,
- ✓ zapewnienie odpowiedniego oświetlenia przystanków i ich otoczenia,
- ✓ wyposażanie przystanków w wiaty, ławki oraz czytelne tablice informacyjne,
- ✓ lokalizowanie przystanków w pobliżu głównych generatorów ruchu pasażerskiego.

W pierwszej kolejności działania modernizacyjne powinny obejmować przystanki i węzły o największym znaczeniu funkcjonalnym, w szczególności zlokalizowane w Mogilnie i Strzelnie, przy dworcu kolejowym w Mogilnie oraz głównych przystankach autobusowych, w rejonach szkół ponadpodstawowych i placówek edukacyjnych, szpitala, przychodni specjalistycznych, urzędów administracji publicznej, ośrodków pomocy społecznej, centrów miejscowości gminnych oraz innych obiektów użyteczności publicznej. W dalszej perspektywie konieczne jest sukcesywne dostosowanie całej infrastruktury przystankowej na obszarze powiatu, obejmującej również mniejsze miejscowości i obszary wiejskie.

Ważnym elementem zwiększania dostępności transportu publicznego powinno być również zapewnienie sprawnej integracji przewozów autobusowych z transportem kolejowym. Stacja kolejowa w Mogilnie, stanowiąca istotny punkt regionalnej sieci transportowej, powinna pełnić funkcję węzła przesiadkowego umożliwiającego wygodne i bezpieczne przesiadki pomiędzy auto-

busami a pociągami. W tym celu wskazane jest dostosowanie infrastruktury dojścia do peronów, zapewnienie odpowiedniego oznakowania oraz koordynacja rozkładów jazdy.

Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami wymaga skoordynowanych działań obejmujących modernizację taboru, rozwój systemów informacji pasażerskiej oraz kompleksowe dostosowanie infrastruktury przystankowej. Realizacja tych działań przyczyni się do zwiększenia mobilności mieszkańców Powiatu Mogileńskiego, ograniczenia wykluczenia transportowego, poprawy jakości życia osób o ograniczonej sprawności oraz seniorów, a także zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego. Dokument ten wpisuje się jednocześnie w realizację zasad projektowania uniwersalnego, zrównoważonej mobilności oraz polityki równego dostępu do usług publicznych, stanowiących jeden z podstawowych kierunków rozwoju nowoczesnego systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego.

7.5 Standard w zakresie ochrony środowiska

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

System transportowy stanowi jeden z głównych czynników oddziałujących na środowisko naturalne, wpływając na jakość powietrza, poziom hałasu, emisję gazów cieplarnianych oraz ogólną jakość życia mieszkańców. W przypadku Powiatu Mogileńskiego znaczenie tych oddziaływań jest szczególnie istotne ze względu na rolę Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego, usługowego, edukacyjnego i gospodarczego oraz codzienne potoki ruchu generowane przez dojazdy mieszkańców gmin do miejsc pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia i instytucji publicznych. Istotne znaczenie mają również powiązania komunikacyjne z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą oraz Poznaniem, które generują znaczący ruch pasażerski i samochodowy.

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

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

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

- ✓ rozwój i integracja sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze całego powiatu,

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

Szczególne znaczenie dla ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko ma integracja różnych środków transportu. Powiat Mogileński, dzięki przebiegowi linii kolejowej nr 353 Poznań – Inowrocław – Olsztyn oraz funkcjonowaniu stacji kolejowej w Mogilnie posiada istotny potencjał do rozwoju modelu mobilności opartego na współdziałaniu transportu autobusowego i kolejowego. W tym ujęciu transport autobusowy powinien pełnić przede wszystkim funkcję dowozową do stacji i przystanków kolejowych, umożliwiając mieszkańcom korzystanie z bardziej ekologicznych form transportu na dłuższych dystansach.

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

W tym zakresie rekomenduje się w szczególności:

- ✓ lokalizowanie nowych terenów mieszkaniowych w zasięgu istniejących lub planowanych linii komunikacyjnych,
- ✓ rozwój wielofunkcyjnych centrów lokalnych ograniczających potrzebę dalekich podróży,
- ✓ wspieranie lokalizacji działalności gospodarczej w pobliżu głównych korytarzy transportowych, w szczególności w otoczeniu drogi krajowej nr 15, drogi krajowej nr 25 oraz linii kolejowej nr 353,
- ✓ uwzględnianie wymagań transportu publicznego w dokumentach planistycznych gmin i powiatu.

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

Wymiana taboru powinna mieć charakter stopniowy i uwzględniać możliwości finansowe organizatora oraz operatorów transportu. Priorytetem powinno być kierowanie nowoczesnych, niskoemisyjnych pojazdów na linie o największym znaczeniu przewozowym oraz najwyższej pracy eksploatacyjnej, w szczególności obsługujące relacje do Mogilna, Strzelna oraz połączenia z ośrodkami regionalnymi.

W długofalowej perspektywie Powiat Mogileński powinien monitorować rozwój technologii zero- i niskoemisyjnych, w tym autobusów elektrycznych, hybrydowych oraz wodorowych. Technologie te umożliwiają ograniczenie emisji lokalnych oraz redukcję hałasu, jednak ich wdra-

żanie wymaga równoległego rozwoju infrastruktury energetycznej i zapewnienia stabilnych mechanizmów finansowania inwestycji.

Realizacja standardów ochrony środowiska w publicznym transporcie zbiorowym Powiatu Mogileńskiego powinna opierać się na kompleksowym podejściu obejmującym rozwój transportu zbiorowego, integrację systemów przewozowych, modernizację taboru, racjonalne planowanie przestrzenne oraz promowanie zrównoważonych form mobilności. Kluczowe znaczenie ma wykorzystanie potencjału transportu kolejowego oraz budowanie spójnych powiązań komunikacyjnych pomiędzy Mogilnem, Strzelnem, Dąbrową, Jeziorami Wielkimi oraz pozostałymi miejscowościami powiatu, a także z najważniejszymi ośrodkami regionalnymi.

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

8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

8.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

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

Funkcjonowanie systemu transportowego w Powiecie Mogileńskim determinowane jest jego specyfiką przestrzenną i społeczno-gospodarczą, obejmującą Mogilno jako główny ośrodek administracyjny, edukacyjny i usługowy oraz gminy miejsko-wiejskie i wiejskie o zróżnicowanym poziomie dostępności transportowej. Istotnym elementem systemu jest również powiązanie z regionalną siecią transportową, w tym z przewozami kolejowymi i drogowymi realizowanymi w skali województwa kujawsko-pomorskiego oraz sąsiednich województw, zwłaszcza wielkopolskiego, co wymaga uwzględnienia potrzeby integracji różnych gałęzi transportu. Szczególne znaczenie mają powiązania funkcjonalne z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą i Poznaniem, stanowiącymi główne ośrodki zatrudnienia, edukacji oraz usług wyższego rzędu.

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

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

Na obszarze Powiatu Mogileńskiego funkcjonują również przewoźnicy komercyjni realizujący przewozy na zasadach rynkowych, na podstawie zezwoleń wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym. Uzupełnieniem systemu są przewozy kolejowe o charakterze regionalnym, organizowane przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz realizowane przede wszystkim na linii kolejowej nr 353 Poznań – Inowrocław – Olsztyn, która stanowi podstawowy element regionalnego systemu transportowego powiatu.

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

Organizacja przewozów powiatowych może być realizowana bezpośrednio przez powiat lub w ramach porozumień międzygminnych i międzyjednostkowych, obejmujących współpracę z gminami oraz sąsiednimi samorządami. Szczególne znaczenie ma koordynacja przewozów w ramach obszaru funkcjonalnego Mogilna i Strzelna, a także integracja transportu powiatowego z komunikacją regionalną oraz połączeniami ponadlokalnymi.

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

Do kluczowych działań organizacyjnych należą badanie i analiza potrzeb przewozowych, wyznaczanie i utrzymanie przystanków komunikacyjnych, organizacja postępowań w zakresie wyboru operatorów, a także określanie zasad funkcjonowania systemu taryfowo-biletowego. Istotnym elementem jest również zapewnienie integracji transportu autobusowego z innymi środkami transportu, w szczególności z przewozami kolejowymi oraz regionalną komunikacją autobusową.

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

Istotnym elementem systemu jest polityka taryfowa, za którą odpowiada organizator transportu publicznego. W Powiecie Mogileńskim powinna ona stanowić narzędzie zwiększania atrak-

cyjności transportu zbiorowego, w szczególności poprzez rozwój zintegrowanych systemów biletowych umożliwiających korzystanie z różnych środków transportu w ramach jednej oferty taryfowej. Dążenie do integracji taryfowej z regionalnym transportem autobusowym i kolejowym powinno być jednym z kluczowych kierunków rozwoju systemu mobilności w powiecie.

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

Coraz większego znaczenia nabiera również współpraca z organizatorem wojewódzkich przewozów kolejowych w zakresie koordynacji rozkładów jazdy, tworzenia węzłów przesiadkowych oraz integracji autobusowych połączeń dowozowych ze stacjami kolejowymi w Mogilnie i innych miejscowościach posiadających dostęp do sieci kolejowej. Działania te wpisują się w założenia zintegrowanej mobilności oraz polityki ograniczania wykluczenia transportowego na obszarach wiejskich.

Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym w Powiecie Mogileńskim tworzą zatem spójny system regulacji określający kompetencje poszczególnych szczebli administracji publicznej oraz zasady funkcjonowania operatorów i przewoźników. Kluczową rolę pełni Powiat Mogileński jako organizator przewozów powiatowych, odpowiedzialny za planowanie, organizację i nadzór nad systemem transportowym. Specyfika przestrzenna i funkcjonalna powiatu powoduje konieczność prowadzenia zintegrowanej polityki transportowej, opartej na współpracy pomiędzy gminami, integracji transportu autobusowego z kolejowym oraz koordynacji działań z Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego i sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Realizacja tych działań stanowi podstawowy warunek budowy nowoczesnego, efektywnego i zrównoważonego systemu mobilności zapewniającego mieszkańcom Powiatu Mogileńskiego wysoki poziom dostępności transportowej i jakości świadczonych usług.

8.2 Wybór operatora

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego na poziomie powiatowym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, która odpowiada za planowanie, organizowanie oraz zarządzanie przewozami o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku przewozów powiatowych funkcję organizatora pełni Powiat Mogileński, którego zadaniem jest zapewnienie mieszkańcom dostępu do regularnych przewozów autobusowych umożliwiających realizację podstawowych potrzeb mobilnościowych, w szczególności w zakresie dojazdów do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia, administracji publicznej oraz usług społecznych.

Organizator, działając w interesie mieszkańców, określa zakres sieci komunikacyjnej, standard świadczonych usług, wymagania dotyczące taboru, częstotliwość kursowania oraz zasady finansowania przewozów. Szczególne znaczenie w warunkach Powiatu Mogileńskiego ma zapewnienie spójności komunikacyjnej pomiędzy gminami powiatu a Mogilnem jako głównym ośrodkiem administracyjnym, edukacyjnym i usługowym, a także utrzymanie powiązań z ważny-

mi ośrodkami zewnętrznymi, w szczególności z Inowrocławiem, Gnieznem, Bydgoszczą i Poznaniem.

Publiczny transport zbiorowy na obszarze Powiatu Mogileńskiego może być realizowany przez:

- ✓ **operatora publicznego transportu zbiorowego**, wybranego przez organizatora zgodnie z przepisami prawa,
- ✓ **przewoźnika wykonującego przewozy komercyjne**, posiadającego wymagane uprawnienia do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób.

W przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej podstawowym rozwiązaniem jest wybór operatora, który realizuje usługi na podstawie umowy zawartej z Powiatem Mogileńskim.

Powiat Mogileński jako organizator publicznego transportu zbiorowego może dokonać wyboru operatora w jednym z przewidzianych prawem trybów.

1. Wybór operatora w trybie konkurencyjnym

Podstawową formą wyboru operatora jest przeprowadzenie postępowania konkurencyjnego zgodnie z przepisami:

- ✓ ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych,
- ✓ ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- ✓ przepisów dotyczących zawierania umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.

Tryb konkurencyjny zapewnia równy dostęp zainteresowanych podmiotów do realizacji usług przewozowych oraz umożliwia wybór operatora oferującego najlepszy stosunek jakości usług do kosztów ich realizacji.

W ramach postępowania organizator określa między innymi:

- ✓ zakres obsługiwanej sieci komunikacyjnej,
- ✓ wymagane parametry taboru,
- ✓ standard obsługi pasażerów,
- ✓ wymagania dotyczące dostępności dla osób o ograniczonej mobilności,
- ✓ zasady raportowania i kontroli realizacji usług,
- ✓ sposób rozliczania rekompensaty za realizację przewozów użyteczności publicznej.

W przypadku Powiatu Mogileńskiego tryb konkurencyjny może stanowić podstawowe narzędzie wyboru operatora dla linii zapewniających obsługę głównych kierunków przewozowych, w szczególności relacji:

- ✓ Mogilno – Strzelno,
- ✓ Mogilno – Dąbrowa,
- ✓ Mogilno – Jeziora Wielkie,
- ✓ Mogilno – Inowrocław,
- ✓ Mogilno – Gniezno,
- ✓ oraz połączeń zapewniających dostępność komunikacyjną mniejszych miejscowości i obszarów wiejskich.

2. Bezpośrednie zawarcie umowy z operatorem

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym dopuszcza możliwość zawarcia umowy z operatorem bez przeprowadzania konkurencyjnego postępowania, wyłącznie w przypadkach określonych przepisami prawa.

Dotyczy to w szczególności sytuacji, gdy:

- ✓ roczna wartość usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln euro lub roczna wielkość pracy przewozowej jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów,
- ✓ w przypadku małych i średnich przedsiębiorców eksploatujących nie więcej niż 23 pojazdy – wartości te mogą zostać zwiększone odpowiednio do 2 mln euro oraz 600 tys. kilometrów,
- ✓ przewozy mają być realizowane przez tzw. podmiot wewnętrzny utworzony przez jednostkę samorządu terytorialnego,
- ✓ wystąpi sytuacja nadzwyczajna lub awaryjna, w której zachowanie standardowych terminów postępowania konkurencyjnego nie jest możliwe.

W sytuacjach awaryjnych umowa zawierana jest na okres niezbędny do zapewnienia ciągłości świadczenia usług, przy czym co do zasady nie może przekraczać 12 miesięcy, a w szczególnie uzasadnionych przypadkach 24 miesięcy.

Ten sposób wyboru operatora może mieć zastosowanie w Powiecie Mogileńskim szczególnie w przypadku konieczności szybkiego odtworzenia połączeń zagrożonych likwidacją lub zapewnienia ciągłości obsługi komunikacyjnej mieszkańców obszarów o ograniczonej dostępności transportowej.

3. Realizacja przewozów przez własny podmiot samorządowy

Przepisy prawa dopuszczają również możliwość realizacji przewozów przez własny podmiot organizatora, np. samorządowy zakład budżetowy lub inną jednostkę organizacyjną powołaną do wykonywania usług transportowych.

Rozwiązanie to wymaga jednak odpowiedniej analizy ekonomicznej i organizacyjnej, obejmującej między innymi:

- ✓ koszty zakupu i utrzymania taboru,
- ✓ koszty zatrudnienia kierowców i zaplecza technicznego,
- ✓ skalę przewozów,
- ✓ możliwość efektywnego wykorzystania zasobów.

W przypadku Powiatu Mogileńskiego, ze względu na charakter zabudowy, wielkość generowanych potoków pasażerskich oraz konieczność elastycznego dostosowania oferty przewozowej, zasadność takiego rozwiązania powinna być każdorazowo oceniana w odniesieniu do alternatywnych modeli organizacji transportu.

Umowa zawierana pomiędzy Powiatem Mogileńskim jako organizatorem a operatorem publicznego transportu zbiorowego może obejmować:

- ✓ pojedynczą linię komunikacyjną,
- ✓ grupę linii komunikacyjnych,
- ✓ całą sieć komunikacyjną objętą planem transportowym.

Zakres umowy powinien odpowiadać rzeczywistym potrzebom mieszkańców oraz umożliwiać efektywne zarządzanie systemem transportowym w dłuższej perspektywie.

Maksymalny okres obowiązywania umowy wynosi:

- ✓ do 10 lat – w przypadku transportu drogowego autobusowego**,**
- ✓ do 15 lat – w przypadku transportu kolejowego**.**

Dłuższy okres obowiązywania umowy pozwala operatorowi na bardziej racjonalne planowanie zasobów, inwestycje w tabor oraz podnoszenie jakości świadczonych usług.

Uwzględniając specyfikę Powiatu Mogileńskiego, obejmującą rozproszoną strukturę osadniczą, znaczący udział terenów wiejskich oraz konieczność zapewnienia dostępności transportowej mieszkańców niezależnie od miejsca zamieszkania, rekomenduje się stosowanie modelu opartego na:

- ✓ konkurencyjnym wyborze operatorów dla podstawowej sieci przewozów powiatowych,
- ✓ wykorzystaniu środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych jako instrumentu wsparcia finansowego,
- ✓ współpracy z gminami Powiatu Mogileńskiego w zakresie finansowania i organizacji połączeń,
- ✓ integracji przewozów autobusowych z transportem kolejowym,
- ✓ okresowej analizie efektywności ekonomicznej i społecznej funkcjonujących linii.

System wyboru operatora powinien uwzględniać nie tylko kryterium kosztowe, ale również jakość świadczonych usług, dostępność dla mieszkańców, punktualność, standard taboru oraz znaczenie poszczególnych linii dla ograniczenia wykluczenia transportowego.

Właściwie przeprowadzony proces wyboru operatora stanowi jeden z kluczowych elementów skutecznego zarządzania publicznym transportem zbiorowym w Powiecie Mogileńskim i warunkuje możliwość stworzenia stabilnego, dostępnego oraz odpowiadającego potrzebom mieszkańców systemu mobilności.

8.3 Przygotowywanie oferty przewozowej

Atrakcyjna, spójna i efektywnie zaprojektowana oferta przewozowa stanowi jeden z podstawowych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz istotny instrument wspierający rozwój społeczno-gospodarczy Powiatu Mogileńskiego. Odpowiednio zaplanowana sieć połączeń umożliwia mieszkańcom sprawny dostęp do miejsc pracy, placówek oświatowych, ochrony zdrowia, administracji publicznej oraz usług komercyjnych, przyczyniając się jednocześnie do ograniczenia wykluczenia transportowego i poprawy jakości życia mieszkańców. W warunkach postępujących zmian demograficznych, wzrostu poziomu motoryzacji indywidualnej oraz rosnących oczekiwań dotyczących jakości usług publicznych oferta przewozowa powinna stanowić konkurencyjną alternatywę wobec transportu indywidualnego, zapewniając odpowiedni standard obsługi, wysoką dostępność przestrzenną oraz przewidywalność realizowanych połączeń.

Specyfika przestrzenna Powiatu Mogileńskiego powoduje, że podstawowym elementem organizacji przewozów powinno być zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy wszystkimi gminami powiatu a Mogilnem, które pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i usługowego. Jednocześnie istotne znaczenie mają połączenia prowadzące do Strzelna jako drugiego ośrodka miejskiego powiatu oraz relacje umożliwiające dojazdy do Inowrocławia, Gniezna, Bydgoszczy i Poznania, stanowiących ważne centra zatrudnienia, szkolnictwa ponadpodstawowego i wyższego, specjalistycznej ochrony zdrowia oraz usług ponadlokalnych. W związku z tym oferta przewozowa powinna uwzględniać zarówno potrzeby przewozów wewnątrzpowiatowych, jak i konieczność integracji z regionalnym systemem transportowym.

Projektowanie oferty przewozowej powinno opierać się na analizie rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz uwzględniać zróżnicowaną strukturę funkcjonalną powiatu. Szczególną uwagę należy poświęcić zapewnieniu odpowiedniej obsługi komunikacyjnej miejscowości wiejskich i terenów o rozproszonej zabudowie, gdzie dostęp do transportu indywidualnego jest ograniczony

lub utrudniony. Oferta przewozowa powinna gwarantować możliwość codziennych dojazdów do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej oraz obiektów handlowych i usługowych, przy zachowaniu odpowiedniej częstotliwości kursowania oraz dogodnych godzin odjazdów.

Kluczowym elementem przygotowywania oferty przewozowej powinno być dostosowanie rozkładów jazdy do rzeczywistego rytmu aktywności mieszkańców. Największa liczba połączeń powinna być realizowana w godzinach porannych i popołudniowych szczytów komunikacyjnych, odpowiadających dojazdom do pracy i szkół. Jednocześnie niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej liczby kursów w godzinach międzyszczytowych, wieczornych oraz w dni wolne od pracy, umożliwiających korzystanie z usług publicznych, placówek ochrony zdrowia, obiektów kultury oraz uczestnictwo w życiu społecznym. W perspektywie długoterminowej wskazane jest stopniowe wdrażanie rozkładów jazdy o charakterze cyklicznym (taktowym), zwiększających czytelność i przewidywalność systemu transportowego.

Istotnym kierunkiem rozwoju systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego powinno być wzmacnianie integracji przewozów autobusowych z transportem kolejowym. Stacja kolejowa w Mogilnie powinna pełnić funkcję lokalnego węzła integracyjnego, umożliwiającego sprawne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu. Synchronizacja rozkładów jazdy autobusów z połączeniami kolejowymi zwiększy atrakcyjność transportu publicznego, skróci całkowity czas podróży oraz umożliwi mieszkańcom łatwiejszy dostęp do regionalnych i krajowych połączeń kolejowych.

Przygotowywana oferta przewozowa powinna być elastyczna i dostosowywana do zmieniających się potrzeb społecznych oraz demograficznych. W obszarach charakteryzujących się niewielkimi potokami pasażerskimi zasadne jest rozważenie stosowania elastycznych form organizacji transportu, w szczególności przewozów realizowanych na żądanie (Demand Responsive Transport – DRT), które umożliwiają racjonalizację kosztów funkcjonowania systemu przy jednoczesnym zachowaniu dostępności komunikacyjnej mieszkańców.

W celu zwiększenia konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego rekomenduje się w szczególności rozwój połączeń autobusowych pomiędzy wszystkimi gminami Powiatu Mogileńskiego a Mogilnem i Strzelnem, zapewnienie sprawnej integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym oraz regionalnymi przewozami autobusowymi, rozwój lokalnych linii dowozowych do stacji kolejowych i głównych węzłów przesiadkowych, sukcesywną modernizację taboru autobusowego i infrastruktury przystankowej, wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej, rozwój zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych, stosowanie elastycznych form transportu na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia oraz prowadzenie działań promujących transport publiczny jako bezpieczny, dostępny i przyjazny środowisku środek przemieszczania się.

Oferta przewozowa powinna podlegać systematycznej ocenie i aktualizacji w oparciu o badania potrzeb przewozowych, analizę potoków pasażerskich, zmiany demograficzne oraz rozwój zagospodarowania przestrzennego powiatu. Regularny monitoring funkcjonowania poszczególnych linii umożliwi optymalizację rozkładów jazdy, racjonalne wykorzystanie środków publicznych oraz dostosowanie systemu transportowego do zmieniających się oczekiwań mieszkańców.

Rozwój nowoczesnej i zintegrowanej oferty przewozowej w Powiecie Mogileńskim przyczyni się do zwiększenia udziału transportu publicznego w obsłudze codziennych potrzeb przewo-

zowych mieszkańców, ograniczenia natężenia ruchu samochodowego, poprawy jakości środowiska oraz zwiększenia dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich i peryferyjnych. W długoterminowej perspektywie oferta przewozowa powinna stanowić integralny element polityki mobilności Powiatu Mogileńskiego, wspierający zrównoważony rozwój, wzmacniający spójność terytorialną oraz podnoszący jakość życia mieszkańców całego powiatu.

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

Efektywne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim wymaga spójnego i kompleksowego podejścia do projektowania rozkładów jazdy, polityki taryfowo-biletowej oraz systemu dystrybucji biletów. Elementy te powinny tworzyć zintegrowany system odpowiadający rzeczywistym potrzebom mieszkańców oraz uwzględniający strukturę osadniczą i funkcjonalną powiatu. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnych powiązań komunikacyjnych z Mogilnem jako głównym ośrodkiem administracyjnym, edukacyjnym, gospodarczym i zdrowotnym powiatu, a także z pozostałymi miastami i gminami – Strzelnem, Jeziorami Wielkimi i Dąbrową – oraz z ośrodkami regionalnymi, w szczególności Inowrocławiem, Gnieznem i Bydgoszczą**.**

Rozkłady jazdy powinny być projektowane w sposób zapewniający mieszkańcom regularność, przewidywalność oraz łatwość korzystania z transportu publicznego. Rekomenduje się stosowanie rozkładów o charakterze cyklicznym (taktowym), opartych na powtarzalnych godzinach odjazdów oraz równomiernych odstępach pomiędzy kursami. Takie rozwiązanie zwiększa czytelność oferty przewozowej i ułatwia planowanie podróży bez konieczności każdorazowego sprawdzania rozkładu jazdy.

Podstawą organizacji przewozów powinno być dostosowanie częstotliwości kursowania do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Szczególny nacisk należy położyć na zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, umożliwiających dojazdy do miejsc pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji administracji publicznej. Jednocześnie należy utrzymać podstawową ofertę przewozową poza godzinami szczytu oraz w soboty, niedziele i święta, gwarantując mieszkańcom możliwość realizacji podstawowych potrzeb społecznych i bytowych.

Układ komunikacyjny powinien opierać się na hierarchicznej strukturze linii autobusowych. Trzon systemu powinny stanowić linie główne łączące wszystkie gminy z Mogilnem jako centralnym węzłem transportowym. Uzupełnieniem powinny być linie lokalne obsługujące mniejsze miejscowości oraz linie dowozowe zapewniające dostęp do stacji i przystanków kolejowych, przede wszystkim w Mogilnie, gdzie możliwa jest integracja z regionalnym transportem kolejowym.

Jednym z najważniejszych elementów organizacji systemu przewozowego powinna być integracja transportu autobusowego z koleją. Rozkłady jazdy autobusów powinny być synchronizowane z godzinami odjazdów i przyjazdów pociągów, umożliwiając sprawne przesiadki oraz skracając czas oczekiwania pasażerów. Integracja ta jest szczególnie istotna w relacjach prowadzących do Gniezna, Inowrocławia, Poznania, Bydgoszczy i Torunia, zwiększając dostępność transportową mieszkańców powiatu zarówno w ruchu regionalnym, jak i międzyregionalnym.

Rozkłady jazdy powinny być prezentowane w sposób przejrzysty i jednolity. Informacja pasażerska powinna być dostępna zarówno w tradycyjnej formie papierowej na przystankach, jak i w postaci elektronicznej – na stronach internetowych, w aplikacjach mobilnych oraz za pośrednictwem systemów informacji pasażerskiej. W dłuższej perspektywie rekomenduje się wdrażanie systemów informacji w czasie rzeczywistym umożliwiających śledzenie lokalizacji pojazdów oraz przewidywanego czasu przyjazdu na przystanek.

Polityka taryfowo-biletowa Powiatu Mogileńskiego powinna jednocześnie realizować cele społeczne i ekonomiczne, zachęcając mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego. System taryfowy powinien być prosty, przejrzysty oraz łatwy do zrozumienia przez pasażerów. Rekomenduje się dążenie do ujednolicenia taryfy na całym obszarze powiatu, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości różnicowania opłat w zależności od długości podróży lub stref taryfowych.

Docelowo wskazane jest wdrożenie taryfy strefowej obejmującej Mogilno jako strefę centralną oraz strefy obejmujące pozostałe gminy powiatu, z możliwością rozszerzenia systemu na relacje międzyregionalne realizowane we współpracy z organizatorami transportu wojewódzkiego. Takie rozwiązanie sprzyja integracji systemu oraz ułatwia pasażerom korzystanie z różnych środków transportu.

Oferta taryfowa powinna obejmować bilety jednorazowe, czasowe oraz okresowe, umożliwiające regularne korzystanie z transportu publicznego. Szczególną uwagę należy poświęcić rozwojowi biletów zintegrowanych, pozwalających na odbywanie podróży autobusami i pociągami w ramach jednego systemu taryfowego. Istotnym elementem powinno być również utrzymanie ustawowych ulg oraz możliwość wprowadzania lokalnych preferencji dla uczniów, studentów, seniorów, rodzin wielodzietnych oraz osób z niepełnosprawnościami.

Nowoczesny system dystrybucji biletów powinien łączyć tradycyjne kanały sprzedaży z rozwiązaniami cyfrowymi. Oprócz zakupu biletów u kierowców oraz w punktach stacjonarnych rekomenduje się rozwój sprzedaży internetowej, aplikacji mobilnych oraz płatności bezgotówkowych. W perspektywie długoterminowej wskazane jest wdrażanie systemów elektronicznego poboru opłat wykorzystujących karty płatnicze, urządzenia mobilne lub karty elektroniczne, umożliwiających automatyczne naliczanie najkorzystniejszej taryfy dla pasażera.

Jednocześnie system sprzedaży powinien pozostawać dostępny dla osób starszych i mieszkańców wykluczonych cyfrowo, poprzez utrzymanie tradycyjnych kanałów dystrybucji oraz możliwości zakupu biletów bezpośrednio w pojeździe lub w punktach sprzedaży zlokalizowanych na terenie powiatu.

W celu zwiększenia konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim rekomenduje się:

- ✓ wdrażanie cyklicznych i łatwych do zapamiętania rozkładów jazdy,
- ✓ synchronizację komunikacji autobusowej z regionalnym transportem kolejowym,
- ✓ rozwój zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- ✓ cyfryzację systemu sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej,
- ✓ utrzymanie prostego, przejrzystego i jednolitego systemu taryfowego,
- ✓ rozwój nowoczesnych metod płatności i dystrybucji biletów,
- ✓ zapewnienie pełnej dostępności systemu dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców wykluczonych cyfrowo.

Przyjęcie powyższych zasad umożliwi stworzenie nowoczesnego i zintegrowanego systemu organizacji przewozów w Powiecie Mogileńskim, odpowiadającego współczesnym standardom zarządzania transportem publicznym. Spójne projektowanie rozkładów jazdy, przejrzysta polityka taryfowa oraz rozwój nowoczesnych kanałów dystrybucji biletów przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego, poprawy dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz wzmocnienia spójności społeczno-gospodarczej całego Powiatu Mogileńskiego.

9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

9.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego stanowi jeden z kluczowych elementów warunkujących funkcjonowanie systemu komunikacyjnego Powiatu Mogileńskiego. Ze względu na rozproszoną strukturę osadniczą, znaczący udział terenów wiejskich oraz konieczność zapewnienia mieszkańcom dostępu do szkół, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia i usług administracyjnych, organizacja przewozów autobusowych nie może opierać się wyłącznie na mechanizmach rynkowych. Utrzymanie połączeń o charakterze użyteczności publicznej wymaga stabilnego i przewidywalnego systemu finansowania, opartego na współudziale środków publicznych oraz wpływów z działalności przewozowej.

Analiza finansowania przewozów organizowanych przez Powiat Mogileński w latach 2023–2025 wskazuje na stopniowy wzrost zarówno pracy eksploatacyjnej, jak i całkowitych kosztów funkcjonowania systemu. W 2023 roku wykonano 63 133,2 wozokilometrów przy łącznym koszcie przewozów wynoszącym 308 090,03 zł. W roku 2024 praca eksploatacyjna wzrosła do 64 529,2 wozokilometrów, a koszty osiągnęły poziom 329 744,21 zł. W 2025 roku wykonano już 64 835,6 wozokilometrów, natomiast całkowity koszt realizacji przewozów wyniósł 354 002,40 zł. Dane te świadczą o systematycznym rozwoju oferty przewozowej, ale jednocześnie pokazują rosnące koszty organizacji transportu publicznego.

Struktura finansowania przewozów pozostaje stosunkowo stabilna i opiera się na trzech podstawowych źródłach. Pierwszym z nich są środki pochodzące z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA), które w analizowanym okresie stanowiły najważniejsze źródło zewnętrznego wsparcia. W latach 2023–2024 Powiat pozyskiwał z Funduszu po 149 662,19 zł rocznie, natomiast w 2025 roku wartość dofinansowania wzrosła do 168 960,75 zł.

Drugim filarem finansowania pozostają wpływy ze sprzedaży biletów. W 2023 roku wyniosły one 145 585,79 zł, w 2024 roku 140 177,78 zł, natomiast w 2025 roku 133 791,40 zł. Oznacza to stopniowe zmniejszanie się udziału przychodów własnych w finansowaniu przewozów, co wynika zarówno z utrzymywania społecznie niezbędnych, lecz mniej rentownych połączeń, jak i ze wzrostu kosztów funkcjonowania transportu publicznego. Tendencja ta potwierdza, że nawet przy racjonalnej polityce taryfowej wpływy z biletów nie są w stanie pokryć pełnych kosztów realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Trzecim elementem systemu finansowania są środki własne Powiatu Mogileńskiego. W analizowanym okresie udział systematycznie wzrastał – z 34 777,60 zł w 2023 roku, poprzez 39 904,24 zł w roku 2024, do 51 250,25 zł w roku 2025. Wzrost zaangażowania środków samorzą-

dowych świadczy o rosnącej odpowiedzialności lokalnych władz za utrzymanie dostępności transportowej mieszkańców oraz o konieczności uzupełniania środków pochodzących z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych i sprzedaży biletów. Pomoc finansowa w wysokości 11000,00 zł, w analizowanym okresie, pochodziła z Gminy Jeziora Wielkie.

Przedstawione dane wskazują, że funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim opiera się na modelu finansowania charakterystycznym dla przewozów użyteczności publicznej. Około połowę kosztów funkcjonowania systemu pokrywają środki publiczne, natomiast pozostała część pochodzi z wpływów uzyskiwanych ze sprzedaży biletów. Taka struktura finansowania jest typowa dla powiatowych przewozów autobusowych realizowanych na terenach o rozproszonej sieci osadniczej, gdzie zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej ma przede wszystkim wymiar społeczny, a nie komercyjny.

W kolejnych latach podstawowym źródłem stabilizacji finansowej systemu powinny pozostać środki Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, uzupełniane wkładem własnym Powiatu oraz zainteresowanych gmin. Równocześnie niezbędne będzie aktywne pozyskiwanie środków krajowych i europejskich przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportowej, modernizację taboru oraz wdrażanie nowoczesnych rozwiązań organizacyjnych i cyfrowych. Istotnym kierunkiem działań powinno być również rozwijanie integracji transportu autobusowego z regionalnym transportem kolejowym oraz prowadzenie polityki taryfowej sprzyjającej wzrostowi liczby pasażerów i zwiększaniu atrakcyjności transportu publicznego.

W perspektywie obowiązywania niniejszego Planu transportowego utrzymanie stabilnego modelu finansowania będzie jednym z najważniejszych warunków realizacji celów transportowych Powiatu Mogileńskiego. Publiczny transport zbiorowy należy traktować nie jako koszt funkcjonowania samorządu, lecz jako inwestycję w rozwój społeczny i gospodarczy powiatu, ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego oraz poprawę jakości życia mieszkańców. Efektywnie finansowany system przewozów będzie jednocześnie wzmacniał spójność przestrzenną powiatu i zwiększał dostępność najważniejszych usług publicznych dla wszystkich mieszkańców.

10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

System informacji pasażerskiej stanowi jeden z podstawowych elementów nowoczesnego publicznego transportu zbiorowego oraz istotny czynnik wpływający na jakość świadczonych usług przewozowych. Jego zadaniem jest zapewnienie mieszkańcom Powiatu Mogileńskiego łatwego dostępu do rzetelnych, aktualnych i czytelnych informacji umożliwiających sprawne planowanie oraz realizację podróży. Odpowiednio zaprojektowany system informacji pasażerskiej ogranicza niepewność związaną z korzystaniem z transportu publicznego, zwiększa jego atrakcyjność oraz wzmacnia konkurencyjność wobec transportu indywidualnego.

System informacji pasażerskiej powinien mieć charakter zintegrowany i obejmować wszystkie przewozy o charakterze użyteczności publicznej realizowane na obszarze Powiatu Mogileńskiego, zarówno w komunikacji powiatowej, jak i przewozach organizowanych przez gminy oraz województwo kujawsko-pomorskie. Szczególnie istotna jest integracja informacji dotyczącej transportu autobusowego z przewozami kolejowymi realizowanymi przez przewoźników regionalnych i dalekobieżnych, umożliwiająca mieszkańcom planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu.

Centralnym elementem systemu informacji pasażerskiej powinno być Mogilno, pełniące funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i transportowego powiatu. Istotną rolę w systemie odgrywać powinny również Strzelno, będące ważnymi lokalnymi ośrodkami obsługi mieszkańców oraz punktami integracji transportu autobusowego i kolejowego. Szczególne znaczenie należy przypisać także zapewnieniu spójnej informacji pasażerskiej w miejscowościach gminnych, przy głównych przystankach komunikacyjnych oraz na dworcach i przystankach kolejowych.

System informacji pasażerskiej powinien zapewniać użytkownikom pełny zakres informacji niezbędnych do sprawnego korzystania z transportu publicznego. W szczególności powinien obejmować informacje dotyczące organizatora transportu oraz operatorów wykonujących przewozy, przebiegu linii komunikacyjnych, lokalizacji przystanków i węzłów przesiadkowych, obowiązujących rozkładów jazdy wraz z godzinami odjazdów i przyjazdów, częstotliwości kursowania oraz dni funkcjonowania poszczególnych linii. System powinien również zawierać informacje taryfowe obejmujące rodzaje biletów, wysokość opłat, zasady korzystania z ulg ustawowych i samorządowych oraz informacje dotyczące dostępności pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności. Niezbędnym elementem pozostaje także przekazywanie bieżących komunikatów dotyczących utrudnień, zmian organizacji ruchu, objazdów, opóźnień oraz innych sytuacji wpływających na realizację przewozów.

Na obszarze całego Powiatu Mogileńskiego powinien obowiązywać jednolity standard identyfikacji wizualnej systemu informacji pasażerskiej. Dotyczy to oznakowania przystanków komunikacyjnych, tablic informacyjnych, schematów sieci transportowej, prezentacji rozkładów jazdy oraz materiałów informacyjnych publikowanych w formie tradycyjnej i elektronicznej. Ujednolicenie standardów zwiększy czytelność systemu oraz ułatwi mieszkańcom korzystanie z transportu publicznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia podróży.

W perspektywie rozwoju systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego rekomenduje się sukcesywne wdrażanie nowoczesnych technologii telematycznych umożliwiających przekazywanie informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym. Na najważniejszych przystankach komunikacyjnych oraz węzłach przesiadkowych, w szczególności w Mogilnie, Strzelnie oraz przy stacji kolejowej, wskazane jest instalowanie elektronicznych tablic informacji pasażerskiej prezentujących rzeczywiste godziny odjazdów, przewidywane opóźnienia oraz komunikaty dotyczące bieżącej organizacji ruchu. W miejscach tych powinny znajdować się również czytelne schematy sieci komunikacyjnej oraz oznaczenia dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w tym elementy kontrastowe, oznaczenia dotykowe oraz – w miarę możliwości – systemy zapowiedzi głosowych.

Na pozostałych przystankach komunikacyjnych należy zapewnić aktualne rozkłady jazdy w formie tradycyjnej wraz z podstawowymi informacjami dotyczącymi taryfy, operatora oraz sposobów uzyskania dodatkowych informacji. Szczególną uwagę należy zwrócić na regularną aktualizację materiałów informacyjnych oraz zachowanie ich wysokiej czytelności i odporności na warunki atmosferyczne.

Autobusy realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Mogileńskiego powinny być wyposażone w nowoczesne systemy informacji wewnętrznej. Standardem powinny być głosowe zapowiedzi kolejnych przystanków, elektroniczne wyświetlacze prezentujące przebieg trasy i nazwę aktualnego przystanku, informacje o możliwościach przesiadek oraz komunikaty dotyczące bezpieczeństwa podróżnych i zmian organizacyjnych. W pojaz-

dach powinny być również udostępniane informacje taryfowe oraz rozwiązania umożliwiające korzystanie z bezgotówkowych metod płatności.

Coraz większego znaczenia nabiera rozwój cyfrowych kanałów komunikacji z pasażerami. W związku z tym rekomenduje się utworzenie internetowego serwisu transportowego Powiatu Mogileńskiego lub dedykowanej zakładki na stronie internetowej Starostwa Powiatowego, zawierającej aktualne rozkłady jazdy, mapy sieci komunikacyjnej, informacje taryfowe, regulaminy przewozów oraz komunikaty o zmianach w organizacji transportu. Równolegle wskazane jest rozwijanie aplikacji mobilnych umożliwiających planowanie podróży, zakup biletów elektronicznych oraz uzyskiwanie informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusów na przystanki.

Docelowo system informacji pasażerskiej powinien umożliwiać monitorowanie lokalizacji pojazdów w czasie rzeczywistym oraz automatyczne przekazywanie informacji o opóźnieniach i zmianach organizacyjnych za pomocą aplikacji mobilnych, stron internetowych oraz elektronicznych tablic informacji pasażerskiej. Rozwiązania te znacząco zwiększają komfort korzystania z transportu publicznego i ograniczają niepewność pasażerów.

Istotnym kierunkiem rozwoju systemu będzie również integracja informacji pasażerskiej z regionalnymi i krajowymi platformami transportowymi oraz systemami informacji kolejowej. Umożliwi to mieszkańcom Powiatu Mogileńskiego planowanie podróży obejmujących zarówno komunikację autobusową, jak i kolejową, z wykorzystaniem jednolitego systemu informacji o połączeniach i przesiadkach.

Realizacja przedstawionych działań pozwoli stworzyć nowoczesny, spójny i przyjazny użytkownikom system informacji pasażerskiej, odpowiadający współczesnym standardom zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Zapewnienie łatwego dostępu do rzetelnej informacji, rozwój nowoczesnych technologii oraz integracja danych transportowych przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego, poprawy jakości obsługi pasażerów oraz ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Powiatu Mogileńskiego.

10.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Informacja pasażerska stanowi jeden z podstawowych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Mogileńskiego. Jej głównym zadaniem jest zapewnienie mieszkańcom oraz osobom odwiedzającym powiat łatwego dostępu do aktualnych, rzetelnych i czytelnych informacji umożliwiających sprawne planowanie podróży oraz efektywne korzystanie z dostępnej oferty przewozowej. Nowoczesny system informacji pasażerskiej powinien być kompleksowy, jednolity i intuicyjny, a jednocześnie dostosowany do potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, rodzin z dziećmi oraz pasażerów sporadycznie korzystających z transportu publicznego.

Szczególne znaczenie w systemie transportowym Powiatu Mogileńskiego posiadają główne węzły przesiadkowe zlokalizowane w Mogilnie oraz Strzelnie, gdzie koncentruje się ruch związany z komunikacją powiatową, regionalną oraz transportem kolejowym. Istotną funkcję pełnią również przystanki zlokalizowane przy stacji kolejowej oraz głównych ciągach komunikacyjnych, umożliwiające integrację transportu autobusowego z przewozami kolejowymi. Węzły te

powinny stanowić centra wymiany pasażerów, zapewniając łatwe i wygodne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu.

Podstawowym elementem statycznej informacji pasażerskiej pozostają rozkłady jazdy umieszczane na przystankach komunikacyjnych. Powinny być one eksponowane w sposób czytelny i łatwo dostępny, w szczególności na tablicach przystankowych, w gablotach zlokalizowanych na wiatach przystankowych lub innych elementach infrastruktury. Rozkłady jazdy powinny posiadać jednolitą szatę graficzną na obszarze całego Powiatu Mogileńskiego, co ułatwi pasażerom korzystanie z transportu publicznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia podróży.

Informacje prezentowane na przystankach powinny być przygotowane zgodnie z zasadami dostępności i czytelności. Oznacza to stosowanie odpowiedniej wielkości czcionki, wysokiego kontrastu kolorystycznego, przejrzystego układu treści oraz materiałów odpornych na działanie warunków atmosferycznych. Istotne jest również zapewnienie dobrej widoczności informacji w warunkach ograniczonego oświetlenia.

Zakres informacji udostępnianych pasażerom powinien obejmować przede wszystkim:

- ✓ aktualne rozkłady jazdy wszystkich linii obsługujących dany przystanek, z podziałem na dni robocze, soboty oraz niedziele i święta,
- ✓ schemat sieci komunikacyjnej przedstawiający przebieg linii autobusowych, lokalizację głównych węzłów przesiadkowych oraz powiązania z transportem kolejowym,
- ✓ informacje taryfowe dotyczące obowiązujących biletów, ulg ustawowych i samorządowych oraz zasad korzystania z przejazdów bezpłatnych,
- ✓ dane kontaktowe organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników realizujących przewozy.

Coraz większego znaczenia nabiera również rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej. W perspektywie realizacji Planu Transportowego wskazane jest sukcesywne wdrażanie elektronicznych tablic informacji pasażerskiej w głównych węzłach przesiadkowych oraz na przystankach o największych potokach pasażerskich. System taki powinien umożliwiać prezentowanie rzeczywistych godzin odjazdów autobusów, informacji o ewentualnych opóźnieniach, zmianach organizacji ruchu, objazdach oraz innych utrudnieniach wpływających na realizację przewozów.

Istotnym elementem nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej jest rozwój kanałów cyfrowych. Mieszkańcy powinni mieć możliwość korzystania z aktualnych rozkładów jazdy oraz informacji o kursowaniu pojazdów za pośrednictwem stron internetowych organizatora transportu, przewoźników oraz aplikacji mobilnych. W przyszłości pożądane jest wdrożenie jednolitej platformy informacji pasażerskiej obejmującej cały Powiat Mogileński i umożliwiającej planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu.

System informacji pasażerskiej powinien uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności. Obejmuje to stosowanie odpowiednich oznaczeń dotyczących kursów realizowanych taborem dostosowanym do przewozu osób z niepełnosprawnościami, czytelnych piktogramów oraz sukcesywne wprowadzanie elementów informacji głosowej i oznaczeń dotykowych w najważniejszych punktach przesiadkowych. Działania te wpisują się w realizację zasad dostępności transportu publicznego oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Ważnym elementem organizacji systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego powinno być również stosowanie jednolitego systemu oznakowania linii autobusowych oraz identyfikacji wizualnej publicznego transportu zbiorowego. Spójne oznaczenia przystanków, numeracji linii,

kierunków jazdy oraz materiałów informacyjnych zwiększają przejrzystość systemu i ułatwiają korzystanie z komunikacji zarówno mieszkańcom, jak i osobom odwiedzającym powiat.

Istotnym aspektem funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej jest także dostosowanie infrastruktury przystankowej do charakteru obsługiwanych przewozów. W głównych punktach przesiadkowych, zwłaszcza w Mogilnie i Strzelnie, wskazane jest zapewnienie odpowiednio wyposażonych wiat przystankowych, miejsc siedzących, oświetlenia, stojaków rowerowych oraz parkingów typu „Parkuj i Jedź" (Park&Ride) i „Bike&Ride", sprzyjających integracji różnych środków transportu.

Docelowo system informacji pasażerskiej powinien być integralnym elementem zarządzania publicznym transportem zbiorowym na terenie Powiatu Mogileńskiego. Jego rozwój będzie sprzyjał poprawie dostępności komunikacyjnej, zwiększeniu komfortu podróżowania oraz wzrostowi atrakcyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego. Jednocześnie przyczyni się do lepszej integracji transportu autobusowego i kolejowego, poprawy mobilności mieszkańców oraz realizacji celów zrównoważonego rozwoju systemu transportowego określonych w niniejszym Planie Transportowym.

10.2 Informacja pasażerska w pojazdach

Współczesny system publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim powinien zapewniać pasażerom nie tylko dostęp do czytelnych rozkładów jazdy na przystankach i węzłach przesiadkowych, lecz również nowoczesny i spójny system informacji funkcjonujący bezpośrednio w pojazdach oraz w kanałach elektronicznych. Informacja pasażerska w autobusach stanowi jeden z podstawowych elementów wpływających na jakość świadczonych usług przewozowych, komfort podróżowania oraz dostępność transportu publicznego dla wszystkich użytkowników, w szczególności osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz pasażerów sporadycznie korzystających z komunikacji zbiorowej.

System informacji pasażerskiej w pojazdach obsługujących linie organizowane przez Powiat Mogileński powinien być jednolity, czytelny i zintegrowany z pozostałymi elementami systemu transportowego, obejmującymi przystanki, dworce, węzły przesiadkowe oraz internetowe i mobilne kanały informacji. Jego podstawowym zadaniem jest zapewnienie pasażerom bieżącego dostępu do informacji o realizowanym kursie, przebiegu trasy, kolejnych przystankach, możliwościach przesiadki oraz ewentualnych zmianach w organizacji przewozów.

Podstawowym elementem systemu są tablice kierunkowe umieszczone na zewnątrz autobusów. Powinny one w sposób jednoznaczny prezentować numer linii oraz kierunek jazdy pojazdu. Informacje te powinny być widoczne z przodu i z prawej strony autobusu, a w przypadku nowoczesnego taboru również z tyłu pojazdu. Zaleca się stosowanie elektronicznych wyświetlaczy LED lub LCD, umożliwiających dynamiczną aktualizację informacji o trasie oraz prezentowanie komunikatów związanych z czasowymi zmianami organizacji ruchu.

Istotnym elementem wyposażenia autobusów powinny być również wewnętrzne systemy wizualnej informacji pasażerskiej. Monitory lub wyświetlacze powinny prezentować numer linii, przebieg trasy, nazwę aktualnego oraz kolejnego przystanku, a także informacje o możliwościach przesiadek na inne linie autobusowe lub połączenia kolejowe. W przyszłości system ten może zostać rozszerzony o prezentowanie rzeczywistego czasu przejazdu, informacji o opóźnieniach oraz komunikatów organizatora transportu.

Integralnym uzupełnieniem informacji wizualnej powinny być automatyczne zapowiedzi głosowe. System komunikatów fonicznych informujących o nazwach kolejnych przystanków oraz kierunku jazdy znacząco poprawia dostępność transportu publicznego dla osób niewidomych i słabowidzących, a także ułatwia orientację pasażerom okazjonalnym, turystom oraz osobom nieznającym lokalnej sieci komunikacyjnej. Wdrażanie takich rozwiązań należy traktować jako standard nowoczesnego publicznego transportu zbiorowego.

W pojazdach powinny znajdować się również czytelne informacje dotyczące obowiązującej taryfy przewozowej, rodzajów biletów, ulg ustawowych i samorządowych oraz zasad korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Regulamin przewozów, informacje kontaktowe organizatora oraz procedury składania uwag i reklamacji powinny być opracowane w jednolitej szacie graficznej obowiązującej na obszarze całego Powiatu Mogileńskiego.

Ważnym elementem wyposażenia autobusów powinny być również uproszczone schematy sieci komunikacyjnej prezentujące przebieg linii organizowanych przez Powiat Mogileński, lokalizację głównych węzłów przesiadkowych oraz powiązania z transportem kolejowym, przede wszystkim w Mogilnie. Schematy powinny być przejrzyste, łatwe do interpretacji oraz regularnie aktualizowane wraz ze zmianami w organizacji przewozów.

Dla zwiększenia dostępności informacji wskazane jest wyposażenie pojazdów w miejsca przeznaczone do dystrybucji materiałów informacyjnych, takich jak ulotki, skrócone rozkłady jazdy, mapy sieci komunikacyjnej czy informacje o planowanych zmianach organizacji transportu. Materiały te powinny być zgodne z identyfikacją wizualną organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Każdy autobus realizujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Mogileńskiego powinien posiadać wyraźne oznaczenie organizatora transportu oraz operatora wykonującego przewozy. Oznaczenia te zwiększają przejrzystość systemu, ułatwiają pasażerom identyfikację przewoźnika oraz wzmacniają zaufanie do organizowanego przez samorząd publicznego transportu zbiorowego.

Istotnym kierunkiem rozwoju pozostaje integracja systemu informacji pasażerskiej z rozwiązaniami cyfrowymi. Docelowo pasażerowie powinni mieć możliwość korzystania z internetowych oraz mobilnych narzędzi umożliwiających:

- ✓ planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu,
- ✓ sprawdzanie aktualnych rozkładów jazdy,
- ✓ monitorowanie rzeczywistych godzin odjazdów autobusów,
- ✓ uzyskiwanie informacji o opóźnieniach, objazdach i utrudnieniach,
- ✓ dostęp do komunikatów organizatora transportu.

Rozwiązania cyfrowe powinny być intuicyjne, dostępne również dla osób o ograniczonych kompetencjach cyfrowych oraz zgodne z zasadami dostępności cyfrowej.

W perspektywie realizacji Planu Transportowego wskazane jest sukcesywne wdrażanie systemów lokalizacji pojazdów (GPS) oraz technologii umożliwiających przekazywanie pasażerom informacji w czasie rzeczywistym. Rozwiązania te pozwolą zwiększyć punktualność przewozów, usprawnić zarządzanie siecią komunikacyjną oraz poprawić jakość obsługi pasażerów.

Wdrożenie kompleksowego systemu informacji pasażerskiej w pojazdach przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Mogileńskiego, poprawy jakości świadczonych usług oraz lepszej integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym i innymi formami mobilności. Spójny i nowoczesny system informacji ograniczy

bariery w korzystaniu z transportu publicznego, zwiększy komfort i bezpieczeństwo podróżnych oraz będzie wspierał realizację celów zrównoważonej mobilności i polityki transportowej Powiatu Mogileńskiego.

10.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Nowoczesny system informacji pasażerskiej w Powiecie Mogileńskim nie powinien ograniczać się wyłącznie do przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych czy pojazdów komunikacji publicznej. Coraz większego znaczenia nabiera zapewnienie mieszkańcom dostępu do aktualnych, kompleksowych i łatwo dostępnych informacji również poza infrastrukturą transportową, już na etapie planowania podróży oraz podejmowania codziennych decyzji komunikacyjnych. Rozwiązanie takie sprzyja zwiększeniu dostępności publicznego transportu zbiorowego, poprawie komfortu podróżowania oraz zachęca mieszkańców do częstszego korzystania z komunikacji publicznej zamiast transportu indywidualnego.

Kluczową rolę w systemie informacji pasażerskiej Powiatu Mogileńskiego powinny odgrywać nowoczesne kanały cyfrowe, w szczególności portal internetowy organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz strony internetowe operatorów wykonujących przewozy. Portal informacyjny powinien pełnić funkcję centralnego źródła informacji o funkcjonowaniu komunikacji publicznej na terenie powiatu, integrując dane dotyczące rozkładów jazdy, przebiegu linii komunikacyjnych, taryf przewozowych, obowiązujących ulg oraz bieżących zmian w organizacji ruchu.

Portal internetowy powinien umożliwiać wyszukiwanie połączeń pomiędzy miejscowościami Powiatu Mogileńskiego oraz do najważniejszych ośrodków regionalnych, takich jak Bydgoszcz, Inowrocław, Gniezno, Konin czy Poznań. Szczególne znaczenie ma możliwość planowania podróży pomiędzy gminami Mogilno, Strzelno, Dąbrowa i Jeziora Wielkie, a także do szkół ponadpodstawowych, urzędów, placówek ochrony zdrowia, instytucji kultury, obiektów handlowych oraz stacji kolejowych. System powinien uwzględniać zarówno połączenia autobusowe, jak i kolejowe, umożliwiając wybór najkorzystniejszego wariantu podróży.

Istotnym elementem portalu powinna być możliwość prezentowania tras na interaktywnych mapach. Funkcja ta umożliwi użytkownikom analizę przebiegu podróży, lokalizacji przystanków, punktów przesiadkowych, długości trasy oraz przewidywanego czasu przejazdu. Rozwiązanie to będzie szczególnie przydatne dla osób sporadycznie korzystających z komunikacji publicznej, turystów odwiedzających Powiat Mogileński oraz mieszkańców mniej zaznajomionych z lokalnym układem komunikacyjnym.

Portal powinien zapewniać również pełną informację taryfową obejmującą ceny biletów, rodzaje ulg ustawowych i samorządowych, zasady korzystania z biletów okresowych oraz możliwości zakupu biletów elektronicznych. W perspektywie rozwoju systemu transportowego wskazane jest sukcesywne wdrażanie funkcji umożliwiających zakup biletów przez Internet oraz z wykorzystaniem urządzeń mobilnych, co zwiększy dostępność usług oraz komfort korzystania z transportu publicznego.

Coraz większe znaczenie posiadają aplikacje mobilne umożliwiające szybki dostęp do informacji o funkcjonowaniu komunikacji publicznej. Aplikacje te powinny umożliwiać wyszukiwanie połączeń poprzez wskazanie miejsca docelowego lub konkretnego obiektu użyteczności publicznej, prezentować najbliższe przystanki, planowane i rzeczywiste godziny odjazdów auto-

busów oraz uwzględniać informacje o opóźnieniach, objazdach, kursach zastępczych czy czasowych zmianach organizacji ruchu. Rozwiązania mobilne są szczególnie istotne dla osób młodych, pasażerów okazjonalnych oraz użytkowników korzystających z różnych środków transportu podczas jednej podróży.

W przyszłości system informacji pasażerskiej powinien wykorzystywać dane pochodzące z systemów lokalizacji pojazdów (GPS) oraz monitoringu floty autobusowej. Integracja tych rozwiązań umożliwi prezentowanie pasażerom rzeczywistego położenia autobusów, przewidywanego czasu przyjazdu na przystanek oraz bieżących informacji o zakłóceniach w realizacji przewozów. Rozwiązania tego typu znacząco zwiększają wiarygodność transportu publicznego oraz poprawiają komfort planowania podróży.

Istotnym elementem systemu informacji pasażerskiej powinno być również wykorzystanie innych kanałów komunikacji niezwiązanych bezpośrednio z transportem. Informacje o funkcjonowaniu komunikacji publicznej powinny być dostępne między innymi:

- ✓ w siedzibach Starostwa Powiatowego i urzędów gmin,
- ✓ w centrach obsługi mieszkańców,
- ✓ w placówkach oświatowych,
- ✓ w instytucjach kultury i bibliotekach,
- ✓ w placówkach ochrony zdrowia,
- ✓ w punktach informacji turystycznej,
- ✓ podczas wydarzeń lokalnych i kampanii promujących transport publiczny.

Ważnym uzupełnieniem systemu powinny być również oficjalne profile organizatora transportu w mediach społecznościowych, wykorzystywane do przekazywania bieżących komunikatów o zmianach rozkładów jazdy, utrudnieniach oraz planowanych inwestycjach transportowych. Tego rodzaju kanały komunikacji umożliwiają szybkie dotarcie do szerokiego grona odbiorców oraz zwiększają skuteczność przekazywania informacji.

Projektując system informacji pasażerskiej należy uwzględnić potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonych kompetencjach cyfrowych. Zarówno portal internetowy, jak i aplikacje mobilne powinny być zgodne z zasadami dostępności cyfrowej, charakteryzować się prostym interfejsem, intuicyjną nawigacją oraz możliwością korzystania z podstawowych funkcji bez konieczności posiadania specjalistycznej wiedzy informatycznej.

W perspektywie realizacji Planu Transportowego Powiatu Mogileńskiego rozwój systemu informacji pasażerskiej powinien zmierzać do pełnej integracji wszystkich kanałów komunikacji – stacjonarnych, internetowych i mobilnych – w jeden spójny system zarządzania informacją. Umożliwi to mieszkańcom szybkie uzyskiwanie wiarygodnych informacji niezależnie od miejsca i sposobu korzystania z transportu publicznego.

Rozbudowany system informacji pasażerskiej dostępny poza bezpośrednią infrastrukturą transportową przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Mogileńskiego, poprawy jakości obsługi mieszkańców oraz lepszej integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym i innymi formami mobilności. Zapewnienie łatwego dostępu do rzetelnych i aktualnych informacji będzie sprzyjało wzrostowi liczby pasażerów, ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego oraz realizacji celów zrównoważonego rozwoju systemu transportowego określonych w niniejszym Planie Transportowym.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim powinien być realizowany zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, przy jednoczesnym uwzględnieniu uwarunkowań społecznych, gospodarczych i środowiskowych charakterystycznych dla powiatu o strukturze miejsko-wiejskiej oraz istotnych powiązaniach funkcjonalnych z Inowrocławiem, Bydgoszczą, Gnieznem, Koninem oraz Poznaniem. System transportowy powinien wspierać rozwój lokalnych społeczności, poprawę jakości życia mieszkańców oraz wzmacnianie spójności terytorialnej poprzez zapewnienie równomiernego dostępu do edukacji, rynku pracy, ochrony zdrowia, administracji publicznej i usług zarówno w Mogilnie, Strzelnie, jak i na terenach wiejskich.

Podstawowym kierunkiem rozwoju transportu publicznego w Powiecie Mogileńskim powinna być poprawa dostępności komunikacyjnej wszystkich gmin oraz miejscowości wchodzących w skład powiatu. Oznacza to konieczność zapewnienia regularnych, stabilnych i skoordynowanych połączeń autobusowych umożliwiających codzienne dojazdy do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej oraz obiektów handlowych i usługowych. Szczególnego znaczenia nabiera rozwój połączeń dowozowych do Mogilna jako głównego ośrodka administracyjnego oraz Strzelna jako drugiego ośrodka miejskiego powiatu, a także do stacji kolejowej i węzłów integrujących transport regionalny oraz ponadregionalny.

Jednym z najważniejszych kierunków rozwoju systemu transportowego jest integracja komunikacji autobusowej z transportem kolejowym. Powiat Mogileński posiada korzystne położenie na linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, będącej częścią międzynarodowego ciągu transportowego E59. Stacja kolejowa w Mogilnie umożliwia mieszkańcom korzystanie z połączeń regionalnych i dalekobieżnych w kierunku Poznania, Gniezna, Inowrocławia, Torunia, Olsztyna oraz Trójmiasta. Rozkłady jazdy autobusów powinny być projektowane w sposób umożliwiający dogodne przesiadki na pociągi, ograniczający czas oczekiwania oraz zwiększający konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

Istotnym elementem polityki transportowej Powiatu Mogileńskiego powinno być wspieranie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu. Rozwój transportu publicznego powinien zmierzać do stopniowego ograniczania emisji zanieczyszczeń oraz hałasu poprzez modernizację taboru autobusowego i sukcesywne wprowadzanie autobusów niskoemisyjnych, hybrydowych lub zeroemisyjnych, w zależności od możliwości finansowych organizatora transportu. Kierunek ten wpisuje się zarówno w krajową politykę klimatyczną, jak i cele Europejskiego Zielonego Ładu oraz pozwala ograniczać negatywne oddziaływanie transportu na środowisko przyrodnicze Powiatu Mogileńskiego oraz terenów rolniczych stanowiących dominujący element krajobrazu powiatu.

Rozwój transportu publicznego powinien również uwzględniać potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonej mobilności. Konieczne jest systematyczne dostosowywanie infrastruktury przystankowej, dworcowej oraz taboru autobusowego do potrzeb wszystkich użytkowników. Obejmuje to rozwój floty autobusów niskopodłogowych, budowę bezpiecznych dojść do przystanków, eliminację barier architektonicznych oraz rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej.

Istotnym kierunkiem działań pozostaje podnoszenie jakości usług przewozowych. Konkurencyjność transportu publicznego zależy nie tylko od liczby połączeń, lecz również od ich punktualności, niezawodności oraz komfortu podróżowania. Dlatego rozwój systemu powinien obej-

mować modernizację taboru autobusowego, wyposażenie pojazdów w klimatyzację, monitoring, systemy informacji pasażerskiej, urządzenia umożliwiające płatności bezgotówkowe oraz rozwiązania wspierające cyfrową obsługę pasażerów. Szczególne znaczenie ma również zapewnienie stabilnych i czytelnych rozkładów jazdy na liniach obsługujących codzienne dojazdy do szkół i zakładów pracy.

Ważnym elementem rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim powinno być wdrażanie nowoczesnych technologii wspierających organizację przewozów i obsługę pasażerów. Dotyczy to przede wszystkim elektronicznych systemów informacji pasażerskiej, aplikacji mobilnych, monitorowania rzeczywistych czasów odjazdów autobusów, cyfrowych kanałów komunikacji z pasażerami oraz stopniowej integracji systemów sprzedaży biletów. Rozwiązania te zwiększają przejrzystość funkcjonowania transportu publicznego oraz poprawiają komfort korzystania z usług przewozowych.

W perspektywie długoterminowej szczególnego znaczenia nabiera rozwój rozwiązań multimodalnych integrujących transport autobusowy z koleją, transportem rowerowym oraz indywidualnym. Wskazane jest tworzenie infrastruktury typu „Park&Ride" oraz „Bike&Ride" w rejonie stacji kolejowej w Mogilnie oraz głównych punktów przesiadkowych, a także rozwój spójnej sieci tras rowerowych łączących Mogilno i Strzelno z pozostałymi miejscowościami powiatu. Działania te przyczynią się do ograniczenia ruchu samochodowego, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach codziennych.

Istotnym kierunkiem rozwoju powinno być również wzmacnianie współpracy pomiędzy Powiatem Mogileńskim, gminami tworzącymi powiat oraz sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Koordynacja organizacji przewozów z powiatami inowrocławskim, słupecki, żnińskim, gnieźnieńskim i konińskim oraz z Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego pozwoli na lepsze dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz zwiększenie efektywności wykorzystania środków publicznych.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim powinien być oparty na racjonalnym modelu finansowania. Kluczową rolę odgrywać będą środki własne powiatu i gmin, środki z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, fundusze europejskie oraz inne instrumenty wspierające rozwój zrównoważonej mobilności. Konieczne jest jednocześnie prowadzenie systematycznych analiz efektywności funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych oraz elastyczne dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb mieszkańców i uwarunkowań demograficznych.

Do najważniejszych kierunków strategicznych rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim należy zaliczyć:

- ✓ zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich oraz miejscowości peryferyjnych,
- ✓ rozwój połączeń dowozowych do Mogilna, Strzelna oraz stacji kolejowej,
- ✓ integrację transportu autobusowego z regionalnym i dalekobieżnym transportem kolejowym,
- ✓ rozwój ekologicznego i niskoemisyjnego taboru autobusowego,
- ✓ poprawę jakości, punktualności i komfortu podróży,
- ✓ rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej oraz usług cyfrowych,
- ✓ wdrażanie zintegrowanych rozwiązań taryfowych i organizacyjnych,
- ✓ rozwój infrastruktury przesiadkowej oraz systemów „Park&Ride" i „Bike&Ride",

- ✓ poprawę dostępności transportu dla osób o ograniczonej mobilności,
- ✓ zapewnienie stabilnego i efektywnego modelu finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ✓ rozwój współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie organizacji przewozów oraz integracji regionalnego systemu transportowego.

Realizacja przedstawionych kierunków umożliwi stworzenie nowoczesnego, zintegrowanego i efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim, odpowiadającego potrzebom mieszkańców oraz wyzwaniom wynikającym z procesów demograficznych, społecznych i gospodarczych. Jednocześnie przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego, ograniczenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, poprawy dostępności przestrzennej oraz wzmocnienia konkurencyjności i spójności rozwojowej całego Powiatu Mogileńskiego.

11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim stanowi jedno z podstawowych zadań samorządu powiatowego, realizowane we współpracy z gminami Powiatu Mogileńskiego, Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz innymi organizatorami i operatorami publicznego transportu zbiorowego. Kształtowanie systemu przewozów powinno mieć charakter kompleksowy i zintegrowany, uwzględniający potrzeby mieszkańców Mogilna**,** Strzelna oraz terenów wiejskich, których rozproszona struktura osadnicza powoduje większe uzależnienie od transportu publicznego. Organizacja przewozów powinna opierać się na zasadach zrównoważonego rozwoju, efektywności ekonomicznej, integracji różnych środków transportu oraz zapewnienia powszechnego i równego dostępu do mobilności dla wszystkich grup społecznych.

Podstawowym zadaniem wyznaczającym kierunki rozwoju transportu publicznego jest systematyczne dostosowywanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Szczególne znaczenie mają codzienne podróże związane z dojazdami do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia, administracji publicznej oraz obiektów handlowych i usługowych zlokalizowanych przede wszystkim w Mogilnie **i** Strzelnie, a także w sąsiednich ośrodkach regionalnych, takich jak Inowrocław, Gniezno, Konin, Bydgoszcz i Poznań. Analizy potrzeb przewozowych wskazują, że dla mieszkańców kluczowe znaczenie mają regularność kursowania, odpowiednia częstotliwość połączeń, możliwość dogodnych przesiadek oraz zapewnienie dostępności przystanków w odległości umożliwiającej wygodne korzystanie z transportu zbiorowego.

Jednym z najważniejszych zadań organizatora transportu powinien być dalszy rozwój sieci komunikacyjnej poprzez utrzymanie istniejących połączeń o charakterze użyteczności publicznej oraz ich stopniową rozbudowę w miejscach, gdzie występują deficyty dostępności transportowej. Dotyczy to w szczególności obszarów wiejskich i peryferyjnych, w których ograniczona liczba połączeń utrudnia mieszkańcom dostęp do podstawowych usług publicznych. W praktyce oznacza to możliwość uruchamiania nowych linii autobusowych, korekt przebiegu istniejących tras, tworzenia dodatkowych przystanków oraz dostosowywania rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania szkół, zakładów pracy i placówek ochrony zdrowia.

Istotnym zadaniem pozostaje zapewnienie wysokiego poziomu integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym. Powiat Mogileński posiada korzystne uwarunkowania wyni-

kające z przebiegu przez jego obszar linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, stanowiącej jeden z najważniejszych ciągów komunikacyjnych regionu. Organizacja komunikacji autobusowej powinna w możliwie największym stopniu wspierać funkcję dowozową do stacji kolejowej w Mogilnie, umożliwiając mieszkańcom sprawne przesiadki na połączenia regionalne i dalekobieżne. Integracja rozkładów jazdy autobusów i pociągów stanowi jeden z najważniejszych elementów budowy nowoczesnego systemu transportowego.

Ważnym kierunkiem działań powinno być również wdrażanie elastycznych form organizacji przewozów. Na obszarach o niewielkiej gęstości zaludnienia oraz ograniczonym popycie przewozowym zasadne jest rozwijanie rozwiązań takich jak przystanki „na żądanie" oraz – w dłuższej perspektywie – transport na żądanie (Demand Responsive Transport – DRT). Rozwiązania te umożliwiają utrzymanie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej przy jednoczesnym racjonalnym wykorzystaniu środków finansowych przeznaczanych na organizację transportu publicznego.

Jednym z podstawowych zadań organizatora transportu powinno być prowadzenie systematycznych badań potrzeb przewozowych oraz monitorowanie funkcjonowania systemu komunikacyjnego. Regularne analizy liczby pasażerów, kierunków podróży, stopnia wykorzystania poszczególnych linii oraz opinii mieszkańców pozwolą na bieżące dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się uwarunkowań demograficznych, społecznych i gospodarczych. Monitoring powinien obejmować również analizę punktualności kursów, kosztów realizacji przewozów oraz poziomu satysfakcji pasażerów.

Rozwój transportu publicznego powinien być oparty na jednolitych standardach jakościowych dotyczących infrastruktury oraz taboru autobusowego. Do podstawowych zadań należy sukcesywna modernizacja przystanków komunikacyjnych poprzez budowę i modernizację wiat przystankowych, poprawę oświetlenia, montaż czytelnych rozkładów jazdy oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Równocześnie należy dążyć do zwiększania udziału autobusów niskopodłogowych wyposażonych w klimatyzację, monitoring, elektroniczne systemy informacji pasażerskiej oraz rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo i komfort podróżowania.

Istotnym kierunkiem działań pozostaje cyfryzacja usług transportowych. Zadaniem organizatora transportu powinno być wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej obejmujących elektroniczne rozkłady jazdy, aplikacje mobilne, systemy planowania podróży oraz narzędzia umożliwiające monitorowanie rzeczywistych czasów odjazdu autobusów. Rozwój usług cyfrowych zwiększy przejrzystość funkcjonowania transportu publicznego oraz poprawi jego konkurencyjność wobec transportu indywidualnego.

Ważnym zadaniem Powiatu Mogileńskiego będzie również rozwój infrastruktury integrującej różne środki transportu. Obejmuje to tworzenie funkcjonalnych węzłów przesiadkowych, rozwój parkingów typu „Park&Ride" oraz „Bike&Ride", budowę bezpiecznych parkingów rowerowych przy przystankach i stacji kolejowej oraz poprawę dostępności pieszej do infrastruktury transportowej. Działania te powinny sprzyjać rozwojowi mobilności multimodalnej oraz zwiększeniu udziału transportu publicznego w codziennych podróżach mieszkańców.

Istotnym elementem realizacji polityki transportowej będzie także rozwój współpracy pomiędzy Powiatem Mogileńskim, gminami oraz sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Koordynacja organizacji przewozów, wspólne planowanie rozwoju sieci komunikacyjnej oraz integracja oferty przewozowej z transportem wojewódzkim pozwolą na efektywniejsze wykorzy-

stanie środków publicznych oraz stworzenie spójnego systemu komunikacyjnego obejmującego cały obszar funkcjonalny powiatu.

Długofalowy rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim wymaga systematycznej aktualizacji dokumentów planistycznych oraz ciągłego monitorowania zmian zachodzących w strukturze osadniczej, procesach demograficznych i potrzebach przewozowych mieszkańców. Szczególnego znaczenia nabiera dostosowywanie systemu transportowego do wyzwań wynikających ze starzenia się społeczeństwa, zmian klimatycznych, wzrostu kosztów funkcjonowania przewozów oraz rozwoju nowoczesnych technologii, w tym autobusów nisko- i zeroemisyjnych, inteligentnych systemów transportowych (ITS) oraz cyfrowych narzędzi zarządzania transportem publicznym.

Realizacja powyższych zadań pozwoli na stworzenie nowoczesnego, efektywnego i zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim, zapewniającego wysoki poziom dostępności komunikacyjnej, ograniczającego zjawisko wykluczenia transportowego oraz wspierającego zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy całego powiatu.

11.2 Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Węzły przesiadkowe stanowią jeden z najważniejszych elementów systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego, umożliwiając integrację różnych gałęzi transportu oraz zwiększając efektywność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Ich właściwe zaprojektowanie, lokalizacja i organizacja wpływają bezpośrednio na skrócenie czasu podróży, poprawę komfortu pasażerów oraz zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego. W warunkach Powiatu Mogileńskiego, charakteryzującego się znacznym udziałem terenów wiejskich oraz silnymi powiązaniami funkcjonalnymi z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem, Bydgoszczą i Poznaniem, rozwój nowoczesnych węzłów przesiadkowych stanowi jeden z podstawowych kierunków budowy zintegrowanego systemu mobilności.

Rozwój infrastruktury przesiadkowej powinien opierać się przede wszystkim na integracji transportu autobusowego organizowanego przez Powiat Mogileński z regionalnym i dalekobieżnym transportem kolejowym funkcjonującym na linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnych powiązań pomiędzy autobusami dowozowymi a połączeniami kolejowymi realizowanymi przez przewoźników regionalnych i dalekobieżnych. Węzły przesiadkowe powinny umożliwiać szybkie, bezpieczne i intuicyjne przesiadki pomiędzy transportem autobusowym, kolejowym, rowerowym, pieszym oraz indywidualnym.

Lokalizacja węzłów przesiadkowych powinna wynikać z analizy potoków pasażerskich, rozmieszczenia ludności, głównych generatorów ruchu oraz kierunków codziennych podróży mieszkańców. Kluczową rolę w systemie transportowym Powiatu Mogileńskiego powinno pełnić Mogilno jako główny ośrodek administracyjny, edukacyjny i gospodarczy powiatu, w szczególności w rejonie dworca kolejowego oraz głównych przystanków autobusowych. Istotne znaczenie powinien posiadać również Strzelno, będące drugim ośrodkiem miejskim powiatu, zapewniającym obsługę południowej części powiatu oraz integrację komunikacji autobusowej z przewozami regionalnymi. Uzupełniającą rolę mogą pełnić lokalne punkty przesiadkowe zlokalizowane w większych miejscowościach gminnych oraz przy ważniejszych skrzyżowaniach dróg wojewódzkich i powiatowych.

Węzły przesiadkowe powinny pełnić zróżnicowane funkcje w zależności od ich znaczenia w systemie transportowym. Węzły lokalne powinny zapewniać integrację komunikacji gminnej i powiatowej oraz obsługę codziennych podróży mieszkańców. Węzły ponadlokalne powinny umożliwiać przesiadki pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym, zapewniając sprawne połączenia z głównymi ośrodkami województwa kujawsko-pomorskiego oraz sąsiednich regionów. Szczególną rolę powinien pełnić główny węzeł transportowy w Mogilnie, integrujący funkcje przewozowe w skali całego powiatu oraz stanowiący podstawowy punkt wymiany pasażerów pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym.

Nowoczesne węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w infrastrukturę zwiększającą komfort i bezpieczeństwo podróżnych. Szczególne znaczenie mają parkingi typu „Park&Ride", umożliwiające pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży transportem publicznym. Ich uzupełnieniem powinny być strefy „Kiss&Ride" oraz parkingi „Bike&Ride", wyposażone w zadaszone i monitorowane miejsca postojowe dla rowerów. Rozwiązania te sprzyjają rozwojowi mobilności multimodalnej oraz ograniczeniu ruchu samochodowego w centrach miejscowości.

Istotnym elementem wyposażenia węzłów przesiadkowych powinny być zadaszone perony autobusowe, odpowiednio wyposażone poczekalnie, czytelny system informacji pasażerskiej, elektroniczne tablice odjazdów oraz możliwość zakupu biletów zarówno w formie tradycyjnej, jak i elektronicznej. Ważne jest również zapewnienie odpowiednich warunków oczekiwania poprzez montaż ławek, oświetlenia, monitoringu wizyjnego, urządzeń poprawiających bezpieczeństwo oraz elementów małej architektury zwiększających estetykę przestrzeni publicznej.

Projektowanie oraz modernizacja infrastruktury przesiadkowej powinny uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rodzin z dziećmi. Oznacza to konieczność zapewnienia pełnej dostępności architektonicznej poprzez budowę pochylni, odpowiednio zaprojektowanych ciągów pieszych, bezpiecznych przejść dla pieszych, właściwego oznakowania oraz stosowania rozwiązań ułatwiających orientację w przestrzeni. W głównych węzłach transportowych wskazane jest również sukcesywne wdrażanie systemów informacji głosowej oraz elementów ułatwiających korzystanie z infrastruktury osobom z dysfunkcjami wzroku.

Efektywne funkcjonowanie węzłów przesiadkowych wymaga nie tylko odpowiedniej infrastruktury, lecz również integracji organizacyjnej transportu. Kluczowe znaczenie ma synchronizacja rozkładów jazdy autobusów i pociągów, rozwój jednolitych standardów informacji pasażerskiej, stopniowa integracja systemów taryfowych oraz rozwój elektronicznych kanałów sprzedaży biletów. W dłuższej perspektywie wskazane jest wdrażanie rozwiązań umożliwiających planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu w ramach jednego systemu informatycznego.

Węzły przesiadkowe powinny wykorzystywać rozwiązania z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), wspierających zarządzanie mobilnością oraz poprawę jakości obsługi pasażerów. Systemy te mogą obejmować dynamiczną informację pasażerską, monitoring zajętości parkingów, zarządzanie ruchem autobusów, monitoring punktualności przewozów oraz integrację danych transportowych z aplikacjami mobilnymi i internetowymi. Wdrożenie nowoczesnych technologii pozwoli zwiększyć efektywność funkcjonowania całego systemu transportowego oraz poprawić komfort korzystania z transportu publicznego.

Rozwój infrastruktury przesiadkowej wpisuje się w cele zrównoważonej mobilności oraz polityki klimatycznej. Węzły przesiadkowe powinny wspierać rozwój transportu publicznego,

ruchu rowerowego i pieszego, przyczyniając się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu komunikacyjnego. W nowych inwestycjach wskazane jest uwzględnianie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i rowerów elektrycznych oraz wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, w szczególności instalacji fotowoltaicznych zasilających elementy infrastruktury przesiadkowej.

Planowanie rozwoju węzłów przesiadkowych powinno być prowadzone z uwzględnieniem prognoz demograficznych, kierunków rozwoju przestrzennego Powiatu Mogileńskiego oraz wyników badań mobilności mieszkańców. Istotne znaczenie ma prowadzenie regularnych analiz potoków pasażerskich oraz konsultacji społecznych, umożliwiających dostosowanie planowanych inwestycji do rzeczywistych potrzeb użytkowników transportu publicznego. Priorytetem powinno być dalsze rozwijanie zintegrowanego węzła transportowego w Mogilnie, wzmacnianie funkcji przesiadkowych Strzelna, standaryzacja infrastruktury przystankowej na obszarze całego powiatu, rozwój integracji organizacyjnej i taryfowej transportu autobusowego oraz kolejowego, a także efektywne wykorzystanie środków krajowych i funduszy Unii Europejskiej przeznaczonych na rozwój nowoczesnej infrastruktury intermodalnej i inteligentnych systemów transportowych.

Realizacja wskazanych działań umożliwi stworzenie spójnego i nowoczesnego systemu węzłów przesiadkowych, stanowiącego jeden z filarów zintegrowanego transportu publicznego Powiatu Mogileńskiego. Efektem będzie poprawa dostępności komunikacyjnej, zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców, ograniczenie wykluczenia transportowego oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i społeczno-gospodarczej całego powiatu.

11.3 Integracja taryfowa transportu publicznego

Efektywny system publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim powinien funkcjonować jako spójny i zintegrowany system mobilności, umożliwiający mieszkańcom wygodne, szybkie i intuicyjne przemieszczanie się pomiędzy gminami powiatu oraz głównymi ośrodkami ponadlokalnymi. Ze względu na położenie Powiatu Mogileńskiego na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego szczególnego znaczenia nabierają powiązania transportowe z Bydgoszczą, Inowrocławiem, Gnieznem, Poznaniem, Strzelnem oraz Żninem. Jednym z najważniejszych elementów budowy nowoczesnego systemu transportowego jest integracja taryfowa, organizacyjna i infrastrukturalna różnych środków transportu publicznego. Integracja ta stanowi podstawowe narzędzie zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ograniczania wykorzystania transportu indywidualnego.

Integracja taryfowa polega na stworzeniu jednolitego systemu opłat umożliwiającego korzystanie z różnych środków transportu publicznego w ramach jednego biletu lub wspólnego systemu rozliczeń. W warunkach Powiatu Mogileńskiego powinna obejmować przede wszystkim przewozy autobusowe organizowane przez Powiat Mogileński, przewozy realizowane przez gminy – w przypadku ich organizacji – oraz regionalny transport kolejowy funkcjonujący na liniach przebiegających przez Mogilno i okoliczne miejscowości. Docelowo pasażer powinien mieć możliwość odbycia całej podróży, niezależnie od liczby przesiadek i wykorzystywanych środków transportu, w oparciu o jednolite zasady taryfowe oraz wspólny system sprzedaży biletów.

Podstawowym celem integracji taryfowej w Powiecie Mogileńskim jest uproszczenie korzystania z transportu publicznego, zwiększenie jego dostępności oraz poprawa konkurencyjności wobec transportu samochodowego. Szczególne znaczenie ma to w codziennych relacjach dojaz-

dowych mieszkańców do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji administracji publicznej zlokalizowanych w Mogilnie, Strzelnie oraz poza granicami powiatu, przede wszystkim w Inowrocławiu, Gnieźnie, Bydgoszczy i Poznaniu. Integracja taryfowa powinna prowadzić do skrócenia czasu podróży, ograniczenia konieczności zakupu kilku biletów oraz zwiększenia komfortu korzystania z transportu publicznego.

Proces integracji powinien być realizowany równolegle na kilku poziomach. Pierwszym z nich jest integracja taryfowa obejmująca wprowadzenie wspólnego biletu umożliwiającego korzystanie z przewozów autobusowych i kolejowych, ujednolicenie zasad stosowania ulg ustawowych i samorządowych, rozwój elektronicznych form sprzedaży biletów oraz stopniowe wdrażanie taryf czasowych lub strefowych. Rozwiązania te zwiększają przejrzystość systemu i upraszczają korzystanie z transportu publicznego.

Drugim obszarem integracji powinna być koordynacja rozkładów jazdy różnych środków transportu. Kluczowe znaczenie ma synchronizacja przyjazdów i odjazdów autobusów z kursami pociągów na stacji kolejowej w Mogilnie. Rozkłady jazdy powinny minimalizować czas oczekiwania na przesiadki oraz zapewniać sprawną obsługę podróży realizowanych zarówno w granicach powiatu, jak i poza jego obszarem.

Trzecim filarem integracji jest integracja infrastrukturalna obejmująca rozwój i modernizację węzłów przesiadkowych oraz ich powiązanie z infrastrukturą pieszą i rowerową. Szczególne znaczenie mają lokalizacje w rejonie dworca kolejowego w Mogilnie, głównych przystanków autobusowych oraz centrów miejscowości gminnych. Węzły te powinny umożliwiać wygodne, bezpieczne i intuicyjne przesiadki pomiędzy transportem autobusowym, kolejowym, rowerowym oraz ruchem pieszym.

Nowoczesne węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w parkingi typu Park&Ride, umożliwiające pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym, a także parkingi Bike&Ride, wspierające rozwój mobilności rowerowej. Uzupełnieniem powinny być strefy Kiss&Ride, czytelny system informacji pasażerskiej, zadaszone stanowiska odjazdowe, monitoring oraz infrastruktura poprawiająca komfort oczekiwania pasażerów.

Obecnie na terenie Powiatu Mogileńskiego funkcjonują różne formy publicznego transportu zbiorowego obejmujące przewozy autobusowe organizowane przez samorządy, przewozy komercyjne oraz regionalny transport kolejowy. Ograniczona integracja pomiędzy poszczególnymi systemami skutkuje niewystarczającą koordynacją rozkładów jazdy, odrębnymi systemami taryfowymi oraz utrudnieniami w realizacji podróży z wykorzystaniem więcej niż jednego środka transportu. Zjawiska te obniżają konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

Proces integracji powinien obejmować wszystkie podmioty uczestniczące w organizacji przewozów na terenie Powiatu Mogileńskiego, w szczególności Powiat Mogileński jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, gminy, operatorów wykonujących przewozy autobusowe oraz organizatora regionalnego transportu kolejowego. Współpraca pomiędzy tymi podmiotami stanowi warunek skutecznego wdrożenia wspólnego systemu taryfowego, organizacyjnego i informacyjnego.

Integracja transportu publicznego może być realizowana poprzez zawieranie porozumień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, tworzenie wspólnych systemów biletowych oraz rozwijanie współpracy z Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie koordy-

nacji przewozów regionalnych. W przyszłości możliwe jest również powołanie wspólnej platformy zarządzania systemem biletowym i dystrybucją biletów elektronicznych.

W celu skutecznego wdrożenia integracji taryfowej Powiat Mogileński powinien rozwijać elektroniczne systemy sprzedaży biletów, wdrażać nowoczesne rozwiązania płatności bezgotówkowych oraz rozwijać aplikacje mobilne umożliwiające planowanie podróży, zakup biletów oraz uzyskiwanie informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym. Perspektywicznym kierunkiem rozwoju jest również wdrażanie rozwiązań typu Mobility as a Service (MaaS), integrujących różne środki transportu w ramach jednej platformy cyfrowej.

Wdrożenie integracji taryfowej i organizacyjnej przyniesie wymierne korzyści zarówno mieszkańcom, jak i jednostkom samorządu terytorialnego. Dla pasażerów oznacza większą wygodę, prostszy system korzystania z transportu oraz ograniczenie kosztów podróży, natomiast dla organizatorów transportu – poprawę efektywności funkcjonowania systemu, lepsze wykorzystanie infrastruktury oraz ograniczenie natężenia ruchu drogowego i negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Integracja taryfowa powinna stanowić jeden z priorytetowych kierunków rozwoju systemu transportowego Powiatu Mogileńskiego. Jej konsekwentna realizacja pozwoli na stworzenie nowoczesnego, zintegrowanego i przyjaznego użytkownikom systemu publicznego transportu zbiorowego, odpowiadającego potrzebom mieszkańców oraz wspierającego rozwój społeczno-gospodarczy powiatu, przy jednoczesnej realizacji celów zrównoważonej mobilności i polityki klimatycznej.

11.4 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zapewnienie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności stanowi jeden z podstawowych warunków realizacji polityki zrównoważonego transportu i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na terenie Powiatu Mogileńskiego. Działania w tym zakresie powinny być zgodne z zasadami projektowania uniwersalnego, przepisami ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, ustawą o publicznym transporcie zbiorowym oraz krajowymi i europejskimi standardami dostępności infrastruktury transportowej.

Znaczenie dostępności transportowej w Powiecie Mogileńskim jest szczególnie istotne ze względu na rozproszoną strukturę osadniczą, wysoki udział terenów wiejskich oraz koncentrację najważniejszych usług administracyjnych, edukacyjnych, zdrowotnych i społecznych w Mogilnie oraz Strzelnie, a także w ośrodkach ponadpowiatowych, takich jak Inowrocław**,** Gniezno czy Bydgoszcz. Dla znacznej części mieszkańców transport publiczny pozostaje podstawowym środkiem umożliwiającym dostęp do rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz usług publicznych. Z tego względu system transportowy powinien zapewniać możliwość samodzielnego, bezpiecznego i godnego przemieszczania się wszystkim użytkownikom, niezależnie od wieku, stanu zdrowia czy stopnia sprawności.

Podstawowym celem działań związanych z dostosowaniem infrastruktury przystankowej jest zapewnienie równego dostępu do publicznego transportu zbiorowego poprzez eliminowanie barier architektonicznych i funkcjonalnych, zwiększenie samodzielności osób z niepełnosprawnościami, poprawę bezpieczeństwa korzystania z transportu oraz ograniczenie zjawiska wykluczenia

komunikacyjnego. Realizacja tych celów wymaga systematycznej modernizacji przystanków autobusowych, węzłów przesiadkowych oraz ciągów pieszych prowadzących do infrastruktury transportowej na obszarze całego Powiatu Mogileńskiego.
Dostosowanie infrastruktury powinno obejmować przede wszystkim likwidację barier architektonicznych poprzez budowę pochylni o odpowiednich parametrach technicznych, stosowanie podwyższonych peronów i odpowiednio ukształtowanych krawężników umożliwiających wygodne wsiadanie do autobusów, eliminację progów i innych przeszkód terenowych oraz zapewnienie utwardzonych, równych i antypoślizgowych nawierzchni w obrębie przystanków oraz dojść do nich. Istotnym elementem jest również zachowanie odpowiedniej szerokości ciągów komunikacyjnych oraz wyposażenie głównych punktów przesiadkowych w rozwiązania ułatwiające pokonywanie różnic wysokości.

Szczególną uwagę należy poświęcić bezpieczeństwu dojść do przystanków komunikacyjnych. W tym celu konieczna jest sukcesywna rozbudowa infrastruktury pieszej obejmującej chodniki prowadzące do przystanków, odpowiednie oświetlenie, bezpieczne przejścia dla pieszych oraz eliminację miejsc kolizyjnych z ruchem samochodowym. W lokalizacjach o większym natężeniu ruchu wskazane jest stosowanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo, takich jak azyle dla pieszych, sygnalizacja świetlna oraz urządzenia wspomagające osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i sensorycznej.

Istotnym elementem dostępności transportu publicznego jest uwzględnienie potrzeb osób niewidomych i słabowidzących. W tym zakresie należy stosować nawierzchnie prowadzące i ostrzegawcze, pola uwagi przy krawędziach peronów i przejściach dla pieszych, kontrastowe oznaczenia elementów infrastruktury oraz rozwiązania ułatwiające orientację przestrzenną. Uzupełnieniem tych działań powinno być stopniowe wdrażanie systemów głosowej informacji pasażerskiej oraz czytelnego oznakowania przystanków i węzłów przesiadkowych.

Nowoczesna infrastruktura transportowa powinna zapewniać wszystkim użytkownikom łatwy dostęp do aktualnej informacji pasażerskiej. W związku z tym przystanki autobusowe oraz główne węzły przesiadkowe na terenie Powiatu Mogileńskiego powinny być wyposażane w czytelne rozkłady jazdy, tablice informacyjne o wysokim kontraście oraz – w miejscach o największym natężeniu ruchu – elektroniczne systemy dynamicznej informacji pasażerskiej. Szczególne znaczenie ma rozwój systemu informacji pasażerskiej w rejonie dworca kolejowego i autobusowego w Mogilnie jako głównym węźle transportowym powiatu oraz w innych lokalizacjach integrujących transport autobusowy z kolejowym.

Pełna dostępność publicznego transportu zbiorowego wymaga jednoczesnego dostosowania infrastruktury oraz taboru autobusowego. Przewozy użyteczności publicznej powinny być realizowane z wykorzystaniem autobusów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych, wyposażonych w rampy dla osób poruszających się na wózkach, wydzielone miejsca dla osób o ograniczonej mobilności oraz systemy informacji wizualnej i głosowej. Dopiero kompleksowe podejście obejmujące zarówno infrastrukturę, jak i tabor zapewni rzeczywistą dostępność systemu transportowego.

Na terenie Powiatu Mogileńskiego powinny obowiązywać jednolite standardy projektowania infrastruktury transportowej oparte na zasadach projektowania uniwersalnego, uwzględniające potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, rodzin z dziećmi oraz osób czasowo ograniczonych ruchowo. Wszystkie nowe inwestycje oraz modernizacje infrastruktury przystan-

kowej powinny być poprzedzone analizą dostępności oraz realizowane zgodnie z obowiązującymi standardami technicznymi.

Skuteczna realizacja polityki dostępności wymaga również ścisłej współpracy Powiatu Mogileńskiego z gminami, organizacjami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnościami oraz zarządcami infrastruktury transportowej. Istotnym elementem tego procesu powinno być prowadzenie konsultacji społecznych oraz okresowych audytów dostępności, umożliwiających identyfikację istniejących barier oraz dostosowywanie rozwiązań do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

Kompleksowe dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami przynosi wymierne korzyści społeczne i gospodarcze. Przyczynia się do zwiększenia integracji społecznej, poprawy jakości życia mieszkańców, wzrostu samodzielności osób o ograniczonej mobilności oraz ograniczenia wykluczenia transportowego. Jednocześnie wpływa na zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury oraz poprawę dostępności usług publicznych na obszarze całego powiatu.

Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami powinno stanowić jeden z priorytetowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim. Szczególne znaczenie mają działania obejmujące sukcesywną likwidację barier architektonicznych na przystankach i węzłach przesiadkowych, poprawę bezpieczeństwa dojść do infrastruktury transportowej, rozwój dostępnych systemów informacji pasażerskiej, integrację infrastruktury przystankowej z nowoczesnym taborem autobusowym, wdrażanie jednolitych standardów dostępności na obszarze całego powiatu oraz prowadzenie regularnych audytów dostępności i konsultacji społecznych.

Realizacja wskazanych działań pozwoli na stworzenie nowoczesnego, dostępnego i przyjaznego mieszkańcom systemu publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Mogileńskim, zapewniającego równy dostęp do usług publicznych oraz wspierającego spójność społeczną, aktywizację zawodową mieszkańców i zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy powiatu.

11.5 Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzona analiza społeczno-gospodarcza, przestrzenna, demograficzna oraz transportowa wskazuje, że Powiat Mogileński należy do jednostek samorządu terytorialnego o typowo miejsko-wiejskim charakterze, w których sprawnie funkcjonujący publiczny transport zbiorowy stanowi jeden z kluczowych czynników warunkujących spójność społeczną, dostępność usług publicznych oraz rozwój gospodarczy. Powiat charakteryzuje się znacznym udziałem terenów wiejskich, rozproszoną siecią osadniczą oraz silnymi powiązaniami funkcjonalnymi z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem, Bydgoszczą i Poznaniem. Szczególne znaczenie posiada również linia kolejowa nr 353, stanowiąca podstawowy element regionalnego systemu transportowego.

Analiza uwarunkowań demograficznych potwierdza utrzymywanie się długotrwałych niekorzystnych trendów obejmujących spadek liczby mieszkańców, ujemny przyrost naturalny, odpływ ludzi młodych oraz postępujące starzenie się społeczeństwa. Prognozy GUS wskazują, że proces depopulacji będzie kontynuowany w kolejnych latach, co oznacza konieczność dostosowania systemu transportowego do zmieniających się potrzeb przewozowych mieszkańców. Maleć będzie znaczenie przewozów szkolnych, natomiast wzrośnie zapotrzebowanie na transport zapewniający dostęp do usług zdrowotnych, administracyjnych oraz handlowych dla rosnącej liczby seniorów.

Jednocześnie powiat posiada liczne atuty rozwojowe. Korzystne położenie na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego, rozwinięte rolnictwo, przemysł rolno-spożywczy i chemiczny, potencjał turystyczny związany z Pojezierzem Gnieźnieńskim oraz cenne dziedzictwo kulturowe tworzą podstawy dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego. Warunkiem pełnego wykorzystania tych potencjałów jest jednak zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej zarówno mieszkańcom, jak i osobom dojeżdżającym do pracy oraz turystom.

Plan transportowy zakłada budowę spójnego systemu publicznego transportu zbiorowego, którego podstawą będą linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, zapewniające połączenia pomiędzy gminami, miejscowościami wiejskimi oraz głównymi generatorami ruchu. Ze względu na charakter powiatu rozwój sieci połączeń powinien mieć charakter etapowy i elastyczny, dostosowany do rzeczywistego popytu oraz możliwości finansowych samorządu, w szczególności z wykorzystaniem środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Oznacza to konieczność systematycznego monitorowania potrzeb przewozowych mieszkańców i stopniowego rozszerzania oferty w miarę pojawiania się nowych źródeł finansowania.

Istotnym kierunkiem rozwoju powinno być również zwiększanie integracji różnych środków transportu. Szczególne znaczenie ma koordynacja komunikacji autobusowej z transportem kolejowym, umożliwiająca wygodne przesiadki w Mogilnie oraz zapewniająca mieszkańcom dostęp do regionalnych i ponadregionalnych połączeń kolejowych. Równocześnie rozwijane powinny być nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, rozwiązania cyfrowe oraz infrastruktura przystankowa poprawiająca komfort korzystania z komunikacji publicznej.

Realizacja zapisów planu przyczyni się nie tylko do poprawy mobilności mieszkańców, ale również do ograniczenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej powiatu, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz realizacji celów polityki klimatycznej poprzez stopniowe zwiększanie udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców.

Kluczowe wnioski

1. Powiat Mogileński charakteryzuje się rozproszoną strukturą osadniczą oraz wysokim udziałem ludności wiejskiej, co wymaga utrzymywania dobrze zorganizowanego systemu publicznego transportu zbiorowego zapewniającego dostęp do podstawowych usług publicznych.
2. Najważniejszym wyzwaniem pozostają niekorzystne procesy demograficzne obejmujące depopulację i starzenie się społeczeństwa, które będą wpływały na strukturę przyszłych potrzeb przewozowych.
3. Podstawowym zadaniem organizatora transportu powinno być zapewnienie mieszkańcom wszystkich gmin możliwości dojazdu do Mogilna jako głównego centrum administracyjnego, edukacyjnego i usługowego oraz do Strzelna jako drugiego ważnego ośrodka lokalnego.
4. Równie istotne pozostaje zapewnienie sprawnych połączeń z regionalnymi ośrodkami zatrudnienia i edukacji, przede wszystkim z Inowrocławiem, Gnieznem, Koninem, Bydgoszczą i Poznaniem.
5. Publiczny transport zbiorowy powinien być rozwijany komplementarnie wobec transportu kolejowego, z zapewnieniem dogodnych przesiadek oraz synchronizacji rozkładów jazdy.

6. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe powiatu rozwój sieci połączeń powinien odbywać się etapowo, a zakres oferty przewozowej powinien być uzależniony od dostępności środków zewnętrznych, zwłaszcza Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.
7. Konieczne jest utrzymanie wysokiej dostępności transportowej dla mieszkańców terenów wiejskich, przeciwdziałając zjawisku wykluczenia komunikacyjnego osób starszych, młodzieży oraz gospodarstw domowych nieposiadających samochodu.
8. Wraz ze zmianami demograficznymi należy stopniowo dostosowywać ofertę przewozową do rosnących potrzeb osób starszych, zapewniając odpowiednią częstotliwość kursów do placówek ochrony zdrowia, administracji i usług.
9. Rozwój transportu publicznego powinien być wspierany przez nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, cyfryzację usług, poprawę infrastruktury przystankowej oraz podnoszenie standardu taboru.
10. Skuteczna realizacja planu transportowego będzie jednym z najważniejszych instrumentów wzmacniania spójności społecznej i terytorialnej Powiatu Mogileńskiego oraz zwiększania jego konkurencyjności gospodarczej, atrakcyjności inwestycyjnej i jakości życia mieszkańców.

Spis tabel

Tabela *1*. Liczba ludności w Powiecie Mogileńskim w latach 1995 – 2024 17
Tabela *2*. Prognozy demograficzne z podziałem na gminy dla Powiatu Mogileńskiego– lata 2030 – 2040 23
Tabela *3*. Informacje o gminach wchodzących w skład Powiatu Mogileńskiego. 37
Tabela *4*. Wykaz dróg publicznych na terenie Powiatu Mogileńskiego. 42
Tabela *5*. Zestawienie zarejestrowanych samochodów osobowych w Powiecie Mogileńskim w latach 2009-2024 47
Tabela *6*. Zestawienie pojazdów w Powiecie Mogileńskim w roku 2024. 47
Tabela *7*. Planowane linie o charakterze użyteczności publicznej od 01.09.2026 r. 107

Spis wykresów

Wykres 1. Wykres liczby ludności w Powiecie Mogileńskim, w latach 1995 – 2024 17
Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Powiatu Mogileńskiego 23
Wykres 3. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta mieszkaniec Powiatu Mogileńskiego 81
Wykres 4. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Powiatu Mogileńskiego 82
Wykres 5. Jak często podróżuje mieszkaniec Powiatu Mogileńskiego transportem zbiorowym ... 84
Wykres *6*. Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Powiatu Mogileńskiego 85
Wykres *7*. Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Mogileński 87
Wykres *8*. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Mogileńskiego z transportu publicznego w kwestii punktualności. 88
Wykres *9*. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Mogileńskiego z transportu publicznego w kwestii wygody 90
Wykres *10*. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Mogileńskiego z transportu publicznego w kwestii częstotliwości 91
Wykres *11*. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Mogileńskiego z transportu publicznego w kwestii pojemności pojazdu 92
Wykres *12*. W jakich godzinach według mieszkańca Powiatu Mogileńskiego powinna być zwiększona liczba kursów 94
Wykres *13*. Płeć respondentów. 95
Wykres *14*. Wiek respondentów. 96
Wykres *15*. Aktywność zawodowa respondentów. 98

Spis map

Mapa *1*. Mapa Województwa Kujawsko-Pomorskiego z podziałem na powiaty 8
Mapa *2*. Podział administracyjny Powiatu Mogileńskiego 9
Mapa *3*. Mapa Powiatu Mogileńskiego 11
Mapa *4*. Poglądowa mapa sieci dróg w Powiecie Mogileńskim 43
Mapa *5*. Natężenie ruchu na głównych drogach województwa kujawsko-pomorskiego 46
Mapa 6. Mapa połączeń kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim 51
Mapa *7*. Mapa linii kolejowych w Powiecie Mogileńskim 52
Mapa *8*. Ścieżki rowerowe na terenie Powiatu Mogileńskim 54