



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Bydgoszcz, dnia 26 października 2023 r.

Poz. 6516

UCHWAŁA NR LXII/864/23 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

z dnia 23 października 2023 r.

w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”

Na podstawie art. 18 pkt 20 i art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094, z 2023 r. poz. 572, 1688) w związku z art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 1 i ust. 5 oraz art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, 2666, z 2023 r. poz. 1003, 1234, 1688, 1720.) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” w zakresie sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, przyjętego uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 października 2014 r.

§ 2. Wykaz zmian objętych aktualizacją wskazaną w § 1. stanowi Załącznik nr 1 do niniejszej Uchwały.

§ 3. Przyjmuje się tekst jednolity Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego w brzmieniu stanowiącym Załącznik nr 2 do niniejszej Uchwały.

§ 4. Zobowiązuje się Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego do przygotowywania corocznego kompleksowego raportu ze stanu realizacji aktualizacji Planu w celu weryfikacji jego zapisów przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

§ 5. Wykonanie niniejszej uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

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

Przewodnicząca Sejmiku

Elżbieta Piniewska

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr LXII/864/23
Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
z dnia 23 października 2023 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
(AKTUALIZACJA)**

TORUŃ, PAŹDZIERNIK 2023

1. WPROWADZENIE

1.1 Podstawy i zakres opracowania Planu Transportowego

(uzupełnienie)

Niniejsza aktualizacja zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym po wyłożeniu do publicznej wiadomości i zebraniu opinii oraz po uchwaleniu przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego i publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego stanie się aktem prawa miejscowego.

1.2 Podstawowe definicje

(uzupełnienie)

Niniejsza aktualizacja wprowadza następujące zmiany:

3a) Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) - instrument wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego ustanowiony na podstawie ustawy z 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464, z 2023 r. poz. 1720),

4) gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,

9a) metropolitalne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,

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

20a) powiatowo-gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny, inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,

35) wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów województwo jest organizatorem:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
- właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,

- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie.

1.3 Cele i ogólna idea Planu Transportowego

(aktualizacja treści)

Podstawowym celem Planu Transportowego jest zapewnienie mieszkańcom województwa świadczenia usług w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich na relatywnie jak najwyższym możliwie poziomie w danych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych, uwzględniając przy tym:

- spełnienie preferencji i oczekiwań mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym szczególnie osób z niepełnosprawnościami, o ograniczonych zdolnościach ruchowych oraz nieuprawnionych do prowadzenia samochodu,
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, zwłaszcza na obszarach przyrodniczo chronionych,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie i w przestrzeni publicznej – wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej,
- koordynację z przewozami międzynarodowymi, międzywojewódzkimi i powiatowymi.

Cele szczegółowe niniejszej aktualizacji Planu Transportowego są zbieżne z zasadniczymi celami dotyczącymi rozwoju publicznego transportu zbiorowego zawartymi w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+”

Cele powyższe zostaną osiągnięte głównie poprzez:

- optymalizację układu linii wojewódzkich przewozów pasażerskich zapewniającą lepszą efektywność funkcjonowania tych linii,
- spójność sieci linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami przewozów międzynarodowych, międzywojewódzkich i lokalnych (powiatowych i gminnych),
- poprawę dostępności mieszkańcom województwa do linii publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz przestrzeni publicznej, w tym stworzenie lepszej dostępności do infrastruktury przystankowej tych linii samochodem osobowym lub rowerem,
- wdrożenie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej zapewniającej pełniejszą dostępność do tej informacji pasażerom, w tym osobom z niepełnosprawnościami,
- wdrożenie nowoczesnych systemów taryfowo-biletowych, ułatwiających pasażerom dokonywanie opłat za przejazd,
- podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, dworców i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz w większym stopniu przystosowanie ich do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych,
- podniesienie jakości środków transportowych, zapewniających mniejszą szkodliwość oddziaływania ich na środowisko naturalne oraz większy komfort i bezpieczeństwo podróży a także lepsze ich dostosowanie do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, osób przewożących dzieci w wózkach lub rowery,
- obniżenie cen biletów komunikacji w przypadku partycypowania przez samorządy lokalne w zwiększonych kosztach usługi przewozowej.

Sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, składać się będzie z 16 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym i 61 linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym. Zarówno w przewozach kolejowych jak i autobusowych, w zależności od potrzeb przewozowych, zakłada się tworzenie połączeń w relacjach krótszych.

W przypadku kolejowych linii komunikacyjnych, na których w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 nie odbywa się ruch pasażerski, możliwość wznowienia przewozów będzie uzależniona w pierwszej kolejności od:

- remontu infrastruktury liniowej i przystankowej,

- znaczącego podniesienia prędkości, pozwalającego na osiągnięcie konkurencyjnego lub porównywalnego względem transportu indywidualnego i autobusowego czasu przejazdu,
- wzrostu bezpieczeństwa przewozu,
- dostosowania infrastruktury służącej obsłudze podróżnych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej sprawności ruchowej,
- odtworzenia lub utworzenia nowych punktów odprawy podróżnych w lokalizacjach odpowiadających zapotrzebowaniu na przewozy tj. w możliwie najbliższej odległości od generatorów ruchu.

Decyzja o uruchomieniu połączeń, w przypadku spełnienia powyższych warunków, zapadnie po przeprowadzeniu analiz (osobnych dla każdej z linii komunikacyjnych), obejmujących badanie potencjału przewozowego i konkurencyjności względem innych środków transportu.

Dla linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym dopuszcza się zastąpienie ich przewozami autobusowymi w przypadku wystąpienia czasowego lub stałego wyłączenia linii z eksploatacji lub jeżeli średni dzienny potok podróżnych, w dwóch następujących po sobie kwartałach, spadnie poniżej 20% całkowitej liczby miejsc siedzących, liczonych dla najmniej pojemnego pojazdu obsługującego połączenia o danym typie trakcji na obszarze województwa.

Aktualizacja Planu Transportowego zawiera także 128 linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych, na których obsługę pasażerską zapewniają przewoźnicy na zasadach komercyjnych w oparciu o wydawane zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym osób. W przypadku rezygnacji przez przewoźników z uruchamiania połączeń o charakterze komercyjnym, w trakcie obowiązywania niniejszej aktualizacji Planu Transportowego, dopuszcza się zastąpienie tych połączeń przewozami o charakterze użyteczności publicznej.

Pełną sieć powiązań komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym w województwie tworzyć będą, oprócz kolejowych i autobusowych linii wojewódzkich przewozów pasażerskich, także linie autobusowe powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich oraz zewnętrzne linie autobusowe i kolejowe (realizujące międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie). Powiązania między poszczególnymi systemami transportu publicznego oraz między wojewódzkimi, lokalnymi i ponadregionalnymi liniami komunikacyjnymi, będą realizowane za pomocą odpowiednio zorganizowanych (w zależności od potrzeb transportowych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym:

- 12 zintegrowanych węzłów przesiadkowych o strategicznym znaczeniu w wojewódzkich przewozach pasażerskich, umożliwiających dostęp do linii ponadregionalnych przewozów pasażerskich, położonych w miastach prezydenckich,
- 25 zintegrowanych węzłów przesiadkowych o podstawowym znaczeniu w wojewódzkich przewozach pasażerskich, zlokalizowanych w stolicach powiatów oraz w miejscowościach o największej wymianie pasażerów,
- 12 uzupełniających zintegrowanych węzłów przesiadkowych o mniejszym znaczeniu dla wojewódzkich przewozów pasażerskich niż węzły podstawowe.

Dostępność podróżnych do sieci publicznego transportu zbiorowego, oprócz powyższych węzłów, zapewnić będzie także gęsta sieć przystanków komunikacyjnych w liczbie ponad 1000, nie licząc przystanków w powiatach grodzkich.

W Planie Transportowym założono znaczący rozwój jakościowy przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w województwie kujawsko-pomorskim i lepszą jakość obsługi transportowej mieszkańców.

W latach 2016-2030 zakłada się m.in. stopniowe:

- zintegrowanie wszystkich linii ponadregionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej z wojewódzkimi, w tym stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- podnoszenie jakości infrastruktury przystankowej poprzez między innymi wyposażenie jej w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo dla pasażerów (w tym dla osób z niepełnosprawnościami) oraz budowę dogodnych dróg dojazdu do tej infrastruktury,

- podnoszenie jakości środków transportowych poprzez wymianę starego zużytego taboru na nowy o wyższych standardach ekologicznych i lepiej dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych oraz wyposażenie tych środków w urządzenia znacznie podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności w przypadku taboru kolejowego, dopuszcza się modernizację starszego taboru zamiast zakupu nowych pojazdów,
- wdrażanie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego w środkach transportowych, na przystankach oraz w sieci Internet i aplikacjach mobilnych,
- wdrażanie nowoczesnego jednolitego systemu taryfowo-biletowego, w tym zintegrowanego biletu wojewódzkiego,
- budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P+R zwłaszcza tam, gdzie transport kolejowy i autobusowy dociera do centrów miast.

W celu zagwarantowania realizacji wyżej wymienionych celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz właściwego jego funkcjonowania, nadzór nad realizacją Planu Transportowego będzie pełnił w ramach struktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego departament właściwy do spraw transportu publicznego we współpracy z innymi komórkami urzędu, a w szczególności z departamentem właściwym do spraw planowania rozwoju województwa.

Przewiduje się, że dofinansowanie z budżetu samorządu województwa do realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich będzie wynosiło:

- w przewozach kolejowych:

Tabela 1. Zestawienie poniesionych i planowanych wydatków na przewozy kolejowe

rok	Dotowanie przewozów		Pozostałe wydatki dot. przewozów kolejowych (w tym inwestycyjne)		Wydatki łączne	
	Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie
2015	109 198 499,00	106 753 794,15	9 102 000,00	9 102 000,00	118 300 499,00	115 855 794,15
2016	95 687 005,00	94 172 893,09	23 416 099,00	23 374 402,32	119 103 104,00	117 547 295,41
2017	95 637 867,00	92 000 636,08	11 262 366,00	6 260 960,41	106 900 233,00	98 261 596,49
2018	93 451 350,00	93 271 601,37	16 152 589,00	6 129 877,01	109 603 939,00	99 401 478,38
2019	97 016 302,00	94 806 569,27	11 262 366,00	3 768 907,56	108 278 668,00	98 575 476,83
2020	99 222 735,00	92 112 126,86	27 281 052,00	26 127 972,01	126 503 787,00	118 240 098,87
2021	105 511 603,00	98 522 176,24	7 897 339,00	6 991 911,00	113 408 942,00	105 514 087,24
2022	157 873 045,00	149 935 832,62	172 912 512,00	172 728 570,00	330 785 557,00	322 664 402,62
2023	194 564 000,00	-	16 101 474,00	-	210 665 474,00	-
2024	197 989 000,00	-	-	-	-	-
2025	202 996 000,00	-	-	-	-	-
2026	208 067 000,00	-	-	-	-	-
2027	213 224 000,00	-	-	-	-	-
2028	218 527 000,00	-	-	-	-	-
2029	223 978 000,00	-	-	-	-	-
2030	223 777 000,00	-	-	-	-	-

Źródło: sprawozdania z wykonania budżetu Województwa (2015 – 2020), Wieloletnia Prognoza Finansowa

- w przewozach autobusowych:

Zakłada się, że większość połączeń opierać się będzie na przewozach komercyjnych tj. na podstawie wydawanych zezwoleń. Tam gdzie jest to uzasadnione społecznie, ale nieopłacalne ekonomicznie dla

przewoźników, zakłada się uruchamianie połączeń ze środków budżetowych Województwa przy wsparciu środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (lub innego źródła stanowiącego jego następstwo) a także przy pomocy finansowej jednostek samorządu terytorialnego niższego szczebla. Obecne rozwiązania prawne uniemożliwiają zawieranie umów wieloletnich współfinansowanych ze środków FRPA, wobec czego nie jest możliwe określenie planowanych kwot wydatków na kolejne lata. Należy więc przyjąć poprzez analogię, że wydatki na ten cel będą kształtowały się na podobnym poziomie co w latach ubiegłych tj.:

Tabela 2. Koszty organizacji połączeń autobusowych dotowanych ze środków FRPA

	2019	2020	2021	2022	2023 [plan]
zlecona praca eksploatacyjna [km]	42 492,50	2 889 005,50	5 543 748,60	5 805 301,50	5 420 075,00
koszt łączny [PLN]	61 985,51	7 385 133,56	12 078 383,54	12 826 665,56	19 756 769,38
koszt wkm [PLN]	1,46	2,55	2,18	2,21	3,64
dopłata FRPA [PLN]	23 419,02	6 020 487,39	10 513 120,47	11 228 647,60	15 944 617,24
maks. możliwa dopłata z FRPA/wkm [PLN]	0,80	do III. 1,00, IV-XII. 3,00	3,00	3,00	3,00
faktyczna dopłata z FRPA/wkm [PLN]	0,55	2,08	1,90	1,93	2,94 zł
udział [%]	37,78%	81,57%	87,04%	87,54%	80,77%
dopłata Województwa [PLN]	38 566,49	1 356 646,17	1 565 263,07	1 598 017,96	3 812 152,14
faktyczna dopłata do wkm [PLN]	0,91	0,47	0,28	0,28	0,70
udział w [%]	62,22%	18,43%	12,96%	12,46%	19,23%

Z powyższych danych widać trend wzrostowy w wysokości kosztów dopłaty (rekompensaty) do wozokilometra. Obserwując obecną sytuację gospodarczą na rynku krajowym i światowym, należy się spodziewać dalszego wzrostu dwóch podstawowych kosztów składowych organizacji transportu autobusowego – ceny paliw i koszty wynagrodzeń. Stąd można wnioskować, że w kolejnych latach maksymalna możliwa dopłata do wozokilometra ze środków FRPA będzie w coraz mniejszym stopniu pokrywała deficyt, co implikować będzie wyższe obciążenia budżetowe po stronie samorządu województwa.

Ponadto planowane działania związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego obejmować będą wydatki inwestycyjne na zakup nisko i zeroemisyjnego taboru kolejowego i autobusowego oraz budowę nowych przystanków autobusowych (wiat przystankowych). Dodać należy, że nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej 2021-2027 umożliwia pozyskanie środków finansowych na realizację większości wymienionych w Planie Transportowym działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego. Planuje się na ten cel pozyskanie środków z innych źródeł finansowania takich jak m.in. Fundusz Kolejowy (z przeznaczeniem na

zakup lub modernizację taboru kolejowego) czy fundusz Polski Ład (z przeznaczeniem na zakup taboru nisko lub zeroemisyjnego, w tym taboru autobusowego).

2. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

2.1 Uwarunkowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynikające z atrakcyjności transportowej województwa

(aktualizacja treści)

Identyfikacja najważniejszych celów realizacji podróży w transporcie publicznym

Z dotychczas przeprowadzonych analiz wynika, że funkcjonuje kilka typów najważniejszych celów realizacji podróży. Pierwszym istotnym celem są szkoły ponadpodstawowe i uczelnie wyższe, które są celem podróży dla motywacji dom-nauka, a koncentracja tych obiektów wpływa na atrakcyjność danej jednostki w zakresie generacji ruchu. Szkoły średnie i wyższe są jednocześnie generatorem podróży ponadlokalnych z racji ogólnej mniejszej liczby tego typu obiektów oświatowych i szerszego zasięgu oddziaływania. Kolejnym istotnym celem są przedsiębiorstwa, które są miejscem pracy i odpowiadają za realizację motywacji podróży w zakresie dom-praca. Szczególną rolę przypisuje się lokalizacji w danym JEW przedsiębiorstwom o dużej skali zatrudnienia (pow. 50 osób). W zakresie celów, istotne są także przedsiębiorstwa działające w ramach handlu detalicznego, czyli punktów będących częstym celem podróży dla wszystkich mieszkańców. Koncentracja tego typu przedsiębiorstw świadczy o ogólnej realizacji motywacji przemieszczania się dom-zakupy. Konieczność dokonywania mniej lub bardziej incydentalnych podróży, związanych z koniecznością realizacji potrzeb administracyjnych, jest kolejnym celem podróży jakim są urzędy administracji rządowej i samorządowej. Należy spodziewać się w ich przypadku ruchu mieszkańców jako petentów, jak i w związku z faktem, iż najczęściej są to jednostki będące istotnym pracodawcą w danym rejonie. Kolejnym zidentyfikowanym celem podróży, który uznano za istotny są podmioty prowadzące oddziały szpitalne lub inne komórki opieki szpitalnej. Obrazują one potencjał do generowania ruchu związanego z koniecznością skorzystania z leczenia specjalistycznego. Ostatnim analizowanym celem podróży są obiekty noclegowe, które w ogólnym ujęciu przedstawiają realizację przemieszczania się dla motywacji turystycznych. Powyższe cele podróży stanowią o atrakcyjności danego rejonu transportowego w zakresie generacji podróży.

Rozmieszczenie ludności

Uwarunkowania demograficzne, występujące na danym obszarze, stanowią jeden z podstawowych czynników rozwoju systemów transportowych. Wynika to z faktu, że sytuacja demograficzna bezpośrednio wpływa na zróżnicowanie i występowanie popytu na usługi transportowe na danym obszarze, a następujące zmiany demograficzne i wynikające z nich zmiany potrzeb transportowych, stanowią jedno z uwarunkowań zmian popytu na rynku przewozów pasażerskich.

Za najważniejsze uwarunkowania demograficzne w kontekście rozwoju transportu w województwie kujawsko-pomorskim należy uznać:

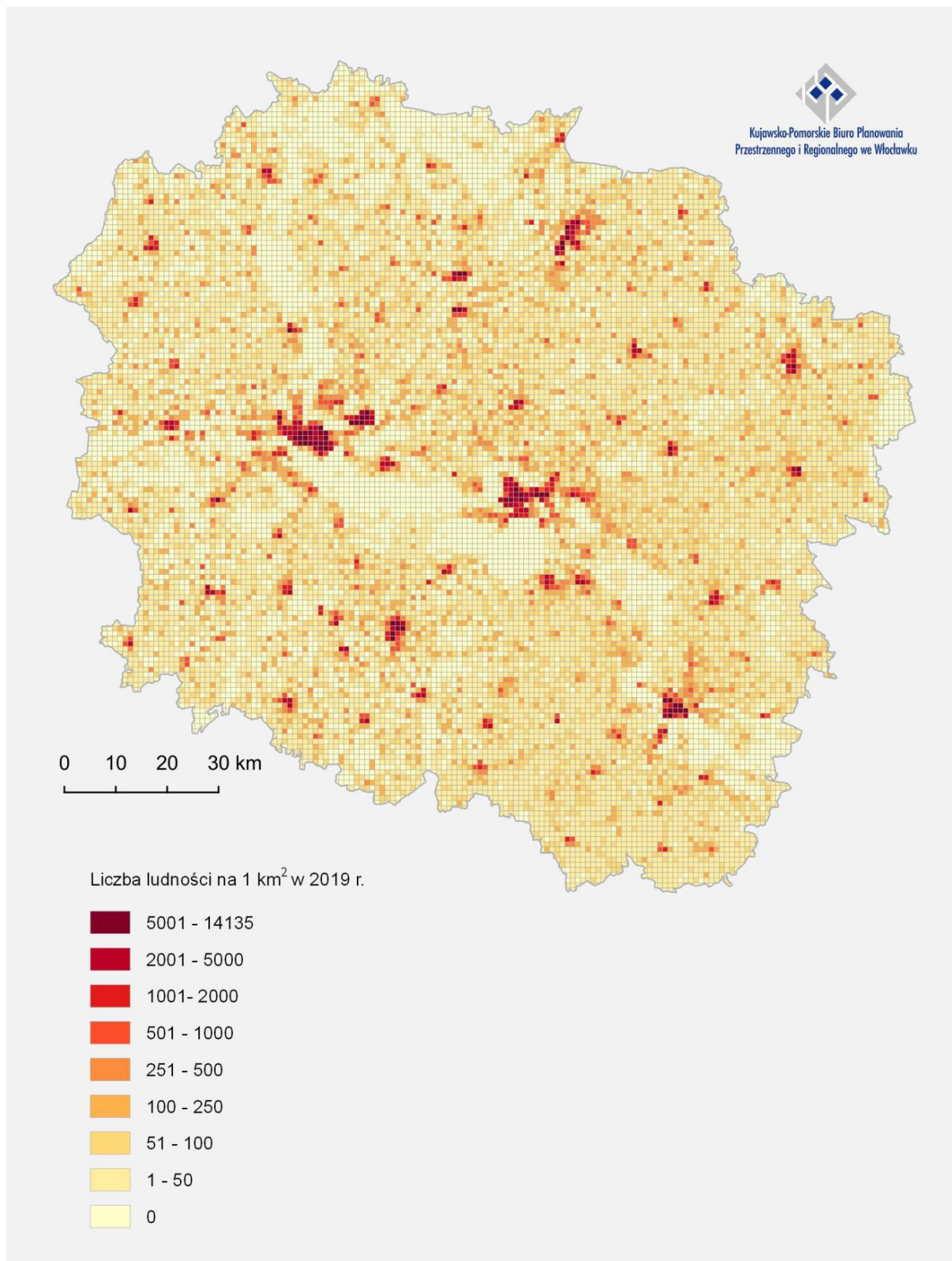
- obecny stan i trendy zmian liczby ludności,
- rozmieszczenie ludności na obszarze województwa (sieć osadnicza),
- struktury wiekowe ludności oraz występujące procesy starzenia się społeczeństwa.

Województwo kujawsko-pomorskie w 2019 r. zamieszkiwało 2 072 373 osób, co stanowiło 5,4% populacji Polski (10. miejsce pod względem liczby ludności w kraju). Mieszkańcy miast w 2019 r. stanowili 58,9% ludności województwa, a ludność mieszkająca w 5 największych miastach (Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku, Grudziądzu i Inowrocławiu) 39,9% mieszkańców regionu (826,4 tys. osób).

Województwo kujawsko-pomorskie należy do regionów o przeciętnej wielkości wskaźnika gęstości zaludnienia (w 2019 r. 115 osób/km²), w skali kraju (123 osób/km²). Najmniejsza gęstość zaludnienia występuje na obszarach wiejskich a w szczególności obszarach odznaczających się dużym zalesieniem. Aż 52 gminy charakteryzują się wskaźnikiem gęstości zaludnienia poniżej 50 osób/km². Dużym problemem dla obszarów o niskiej gęstości zaludnienia jest zazwyczaj niska dostępność komunikacyjna – zarówno w aspekcie infrastruktury drogowej

(mniejszej gęstości sieci), jak i poziomu skomunikowania z większymi ośrodkami (mniejszy popyt związany z mniejszym potencjałem ludnościowym przekłada się na stosunkowo uboższą sieć połączeń transportu publicznego).

Mapa 1. Rozmieszczenie ludności w województwie kujawsko-pomorskim w 2019 r.

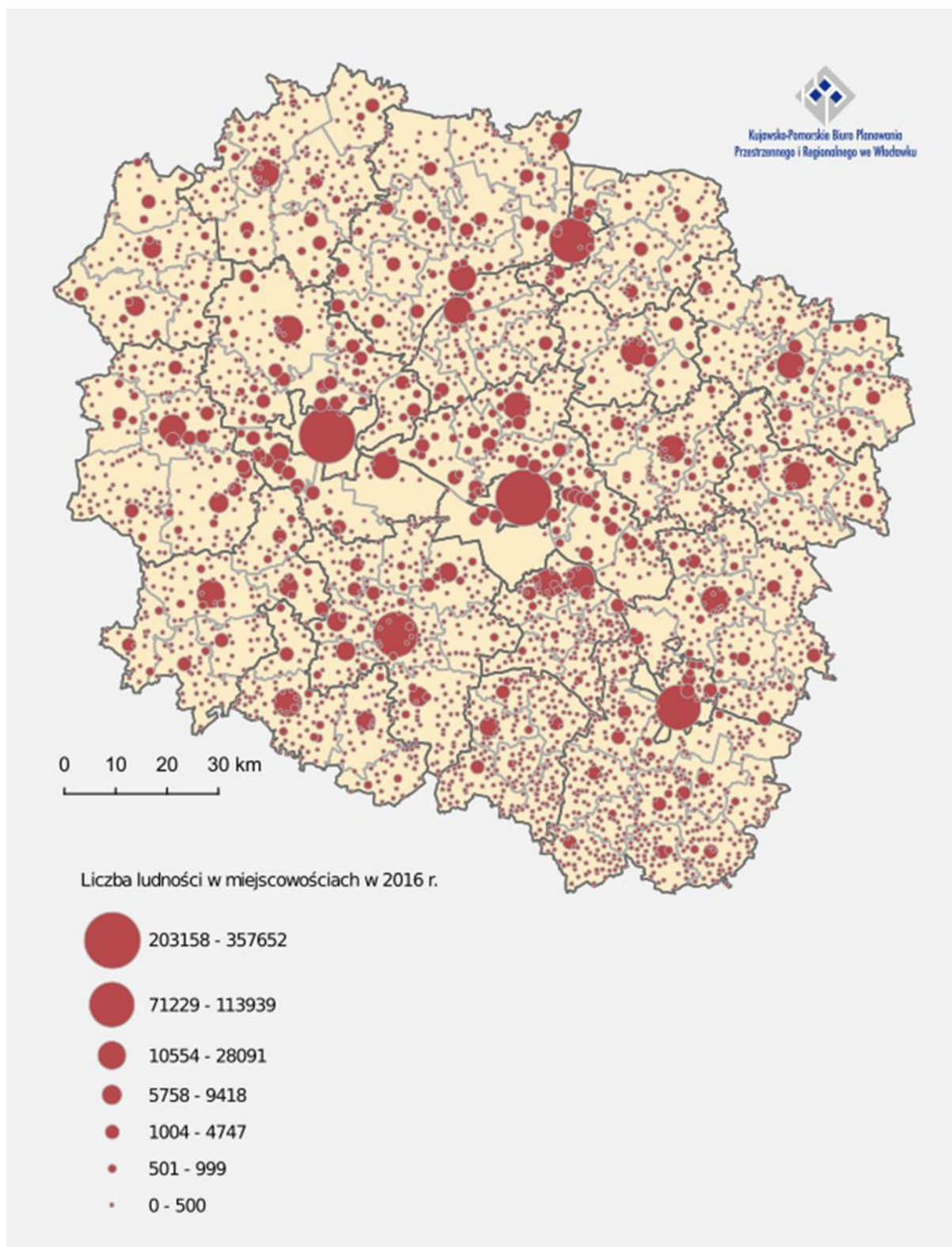


Na obszarze województwa znajdują się 52 miasta oraz niewiele ponad 3,4 tys. zamieszkiwanych miejscowości wiejskich¹. Sieć osadnicza w regionie jest rozdrobniona, co utrudnia zapewnienie dostępności do transportu zbiorowego dla wszystkich mieszkańców, stanowiąc wyzwanie w organizacji przewozów dla jednostek samorządu terytorialnego, będących głównymi organizatorami komunikacji publicznej. Przeciętnie gminy w województwie liczą od kilkunastu do dwudziestu kilku miejscowości, natomiast przeszło 25% gmin liczy ponad 30 miejscowości, co należy uznać za bardzo dużą liczbę. W województwie znajduje się znaczna liczba miejscowości małych i bardzo małych - ok. 30% wszystkich miejscowości (prawie 1,2 tys.) stanowią miejscowości zamieszkiwane przez mniej niż 100 osób - co dodatkowo może utrudniać optymalną organizację transportu publicznego (choć należy pamiętać, że miejscowości te skupiają tylko ok. 7% ludności wiejskiej województwa i tylko 2,9% ludności całego województwa).

Poza 5 największymi miastami ważne miejsca koncentracji ludności stanowią średnie miasta (16 miast liczących między 10 a 30 tys. mieszkańców), które skupiają w sumie 12,2% ludności województwa. W strukturze wiejskiej sieci osadniczej zaznacza się natomiast wykształcenie ponad 100 dużych (liczących ponad 1 tys. mieszkańców) i bardzo dużych miejscowości (liczących ponad 2 tys. mieszkańców). Mimo, iż grupa największych miejscowości wiejskich stanowi niespełna 1% ogółu miejscowości tej kategorii, to skupia aż 10,5% ludności wiejskiej województwa. Generalnie są to pojedyncze miejscowości w gminach, jednak w przestrzeni województwa można zauważyć koncentrację tej wielkości ośrodków w obszarach podmiejskich Bydgoszczy i Torunia.

¹ Informacje dotyczące sieci osadniczej w województwie opracowano na podstawie publikacji Ocena stanu przygotowania infrastruktury społecznej województwa Kujawsko-Pomorskiego dla potrzeb wszystkich pokoleń, ze szczególnym uwzględnieniem usług kierowanych do osób starszych oraz Wyzwania rozwojowe województwa kujawsko-pomorskiego u progu III dekady XXI wieku. Diagnoza stanu i uwarunkowań rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego.

Mapa 2. Sieć osadnicza w województwie kujawsko-pomorskim w 2016 r.



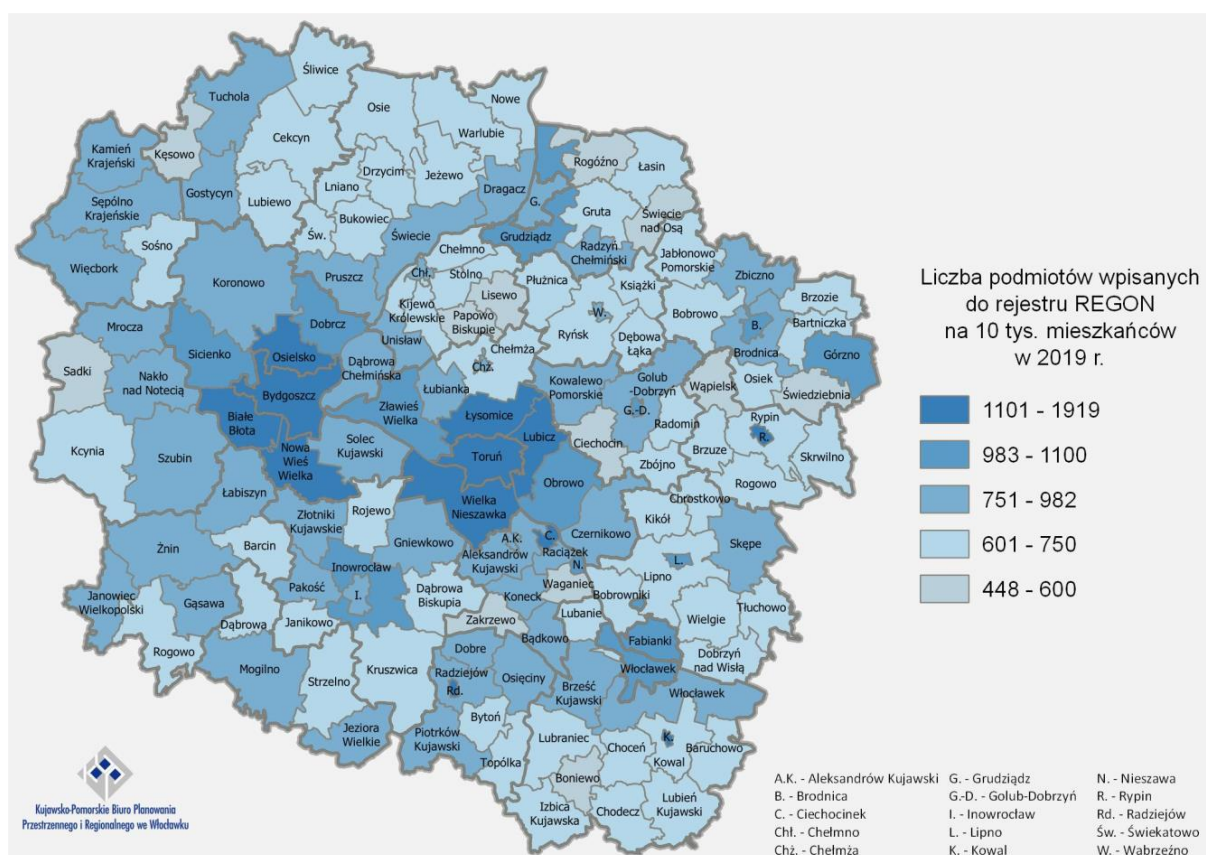
Rozmieszczenie głównych miejsc pracy i koncentracji usług publicznych

W 2019 r. w województwie kujawsko-pomorskim działało ponad 203,5 tys. podmiotów gospodarczych (4,5% wszystkich podmiotów w kraju), z czego prawie 50% skupionych było w pięciu największych miastach regionu (Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku, Grudziądzu i Inowrocławiu), natomiast w samej Bydgoszczy znajdowało się ponad 20% wszystkich podmiotów. Większe skupiska podmiotów gospodarczych znajdują się również

w strefach podmiejskich Bydgoszczy (gminy Białe Błota, Osielsko) i Torunia (gminy Lubicz, Obrowo), a także dużych gminach miejsko-wiejskich tj. Świecie, Nakło nad Notecią, Żnin, Mogilno, Szubin, Koronowo, Tuchola, Solec Kujawski oraz pozostałych dużych gminach miejskich - w Brodnicy, Rypinie czy Chełmnie. Najmniejsza liczba podmiotów gospodarczych występuje w małych gminach wiejskich, głównie położonych we wschodniej części regionu. Przyrost liczby podmiotów gospodarczych w województwie jest stosunkowo wolny – w latach 2010-2019 był niższy niż średnia w całym kraju (wynosił 9,4% w porównaniu do wartości dla Polski wynoszącej 15,3%) i plasował województwo dopiero na 12. pozycji wśród pozostałych regionów.

Poziom przedsiębiorczości w województwie kujawsko-pomorskim mierzony liczbą podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców utrzymuje się na poziomie niższym niż przeciętnie dla całego kraju oraz większości pozostałych regionów. W 2019 r. z liczbą podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców wynoszącą 982 (84% wartości tego wskaźnika dla całego kraju) województwo plasowało się na 11. miejscu wśród pozostałych regionów (w latach 2010-2019 nie zmieniło swojej pozycji).

Mapa 3. Podmioty gospodarki narodowej w województwie kujawsko-pomorskim

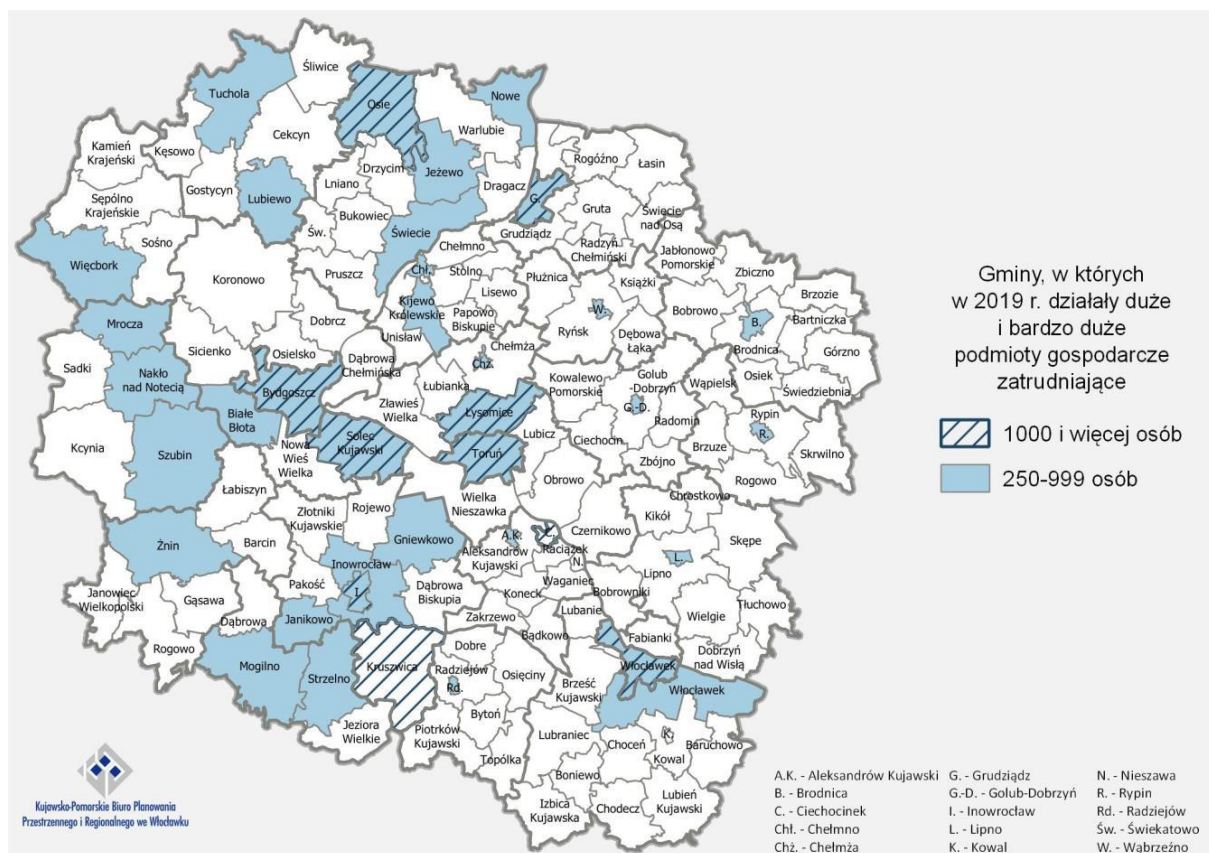


W przypadku poszczególnych gmin w województwie wartość tego wskaźnika w 2019 r. zawierała się od 1 919 na 10 tys. w gminie Osielsko do 448 dla gminy Świecie nad Osą, a rozkład przestrzenny w województwie był generalnie zbliżony z rozkładem przestrzennym bezwzględnej liczby podmiotów gospodarczych działających w poszczególnych gminach. Najwyższe wartości wskaźnika poza miastami (zwłaszcza największymi), kształtowały się w gminach położonych w strefach podmiejskich największych miast i przyjmowały one wartości powyżej średniej dla województwa a często także dla całego kraju. Najniższe wartości występowały w gminach wiejskich położonych głównie we wschodniej części regionu.

Struktura wielkościowa podmiotów w województwie odpowiada strukturze krajowej – dominują mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające poniżej 10 osób (w 2019 r. stanowiły 95,9% wszystkich podmiotów w województwie). Analizując strukturę większych podmiotów w województwie, w 2019 r. w regionie były 1 654 podmioty zatrudniające powyżej 50 osób. Największe przedsiębiorstwa stanowią niewielki udział – wszystkie zatrudniające powyżej 249 osób stanowią 0,1% wszystkich podmiotów gospodarczych działających w regionie. W 2019 r. przedsiębiorstw zatrudniających od 250 do 999 osób było 177, natomiast zatrudniających od 1 000

osób tylko 32. Największe podmioty (zatrudniające od 250 osób) koncentrują się w 32 gminach województwa, natomiast większość z nich (około 70%) w 5 największych miastach regionu.

Mapa 4. Gminy z największymi podmiotami gospodarczymi w województwie kujawsko-pomorskim



W 2019 r. 2% podmiotów gospodarczych działało w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie, 23% w przemyśle i budownictwie, natomiast 75% zajmowało się pozostałą działalnością (w przypadku pierwszej i drugiej grupy ich udział w ogóle działających w regionie podmiotów był nieznacznie wyższy niż przeciętnie w kraju).

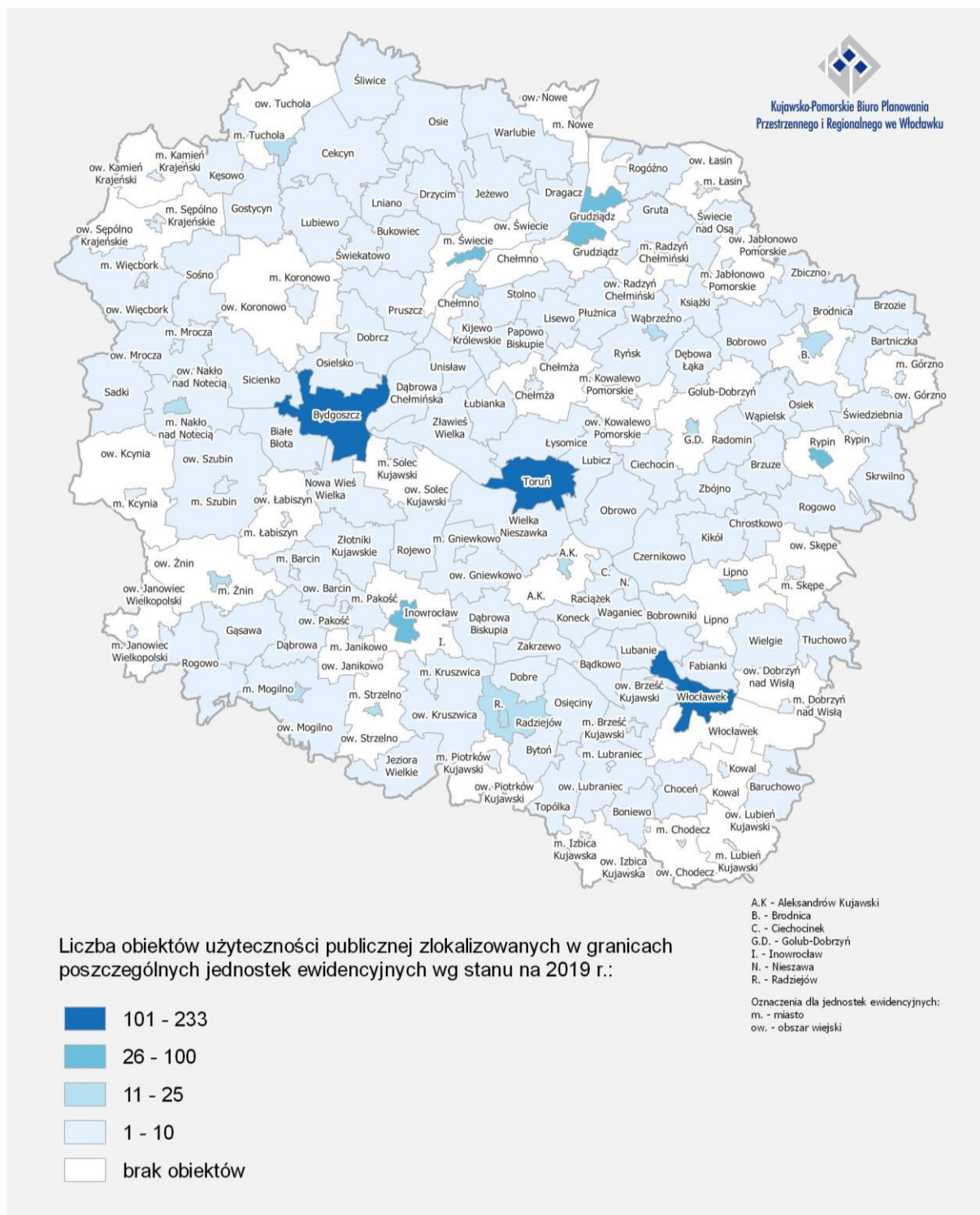
Analizując działające w województwie podmioty gospodarcze pod względem rodzaju prowadzonej działalności można stwierdzić, że generalnie jest ona zbliżona do struktury rodzajów działalności dla całego kraju. W 2019 r. największy udział podmiotów gospodarczych (powyżej 10%) działał w sekcjach G (Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle 22,4%, 45,6 tys. podmiotów gospodarczych) i F (Budownictwo 13,5%, 27,4 tys. podmiotów gospodarczych) natomiast najmniejszy (poniżej 1%; poniżej 1,5 tys. podmiotów) w sekcjach O (Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne), E (Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją), D (Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych), B (Górnictwo i wydobywanie) i U (Organizacje i zespoły eksterytorialne). W województwie działało mniej niż przeciętnie w kraju podmiotów gospodarczych należących do sekcji M (Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna; dla kraju 10,5%, dla województwa 8,4%), J (Informacja i komunikacja; dla kraju 4,1%, dla województwa 2,6%) i w mniejszym stopniu sekcji I (Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi; dla kraju 3,2%, dla województwa 2,4%) oraz L (Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości; dla kraju 5,9%, dla województwa 5,1%). Natomiast zdecydowanie większy udział w województwie, niż przeciętnie w kraju, działał w ramach sekcji Q (Opieka zdrowotna i pomoc społeczna; dla kraju 5,8%, dla województwa 7,5%). W strukturze podmiotów gospodarczych zaznacza się również większy niż przeciętnie w kraju udział podmiotów, których działalność należy do sekcji A (Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo).

Tabela 3. Podmioty gospodarcze działające w województwie kujawsko-pomorskim w 2019 r. wg sekcji PKD

Nazwa sekcji PKD	Liczba podmiotów gospodarczych
Sekcja G (Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle)	45 585
Sekcja F (Budownictwo)	27 416
Sekcja C (Przetwórstwo przemysłowe)	17 840
Sekcja M (Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna)	17 114
Sekcja Q (Opieka zdrowotna i pomoc społeczna)	15 342
Sekcje S (Pozostała działalność usługowa) i T (Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby)	14 684
Sekcja H (Transport i gospodarka magazynowa)	13 516
Sekcja L (Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości)	10 456
Sekcja P (Edukacja)	6 954
Sekcja N (Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca)	6 383
Sekcja K (Działalność finansowa i ubezpieczeniowa)	6 047
Sekcja J (Informacja i komunikacja)	5 344
Sekcja I (Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi)	4 865
Sekcja R (Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją)	4 199
Sekcja A (Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo)	4 108
Sekcja O (Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne)	1 441
Sekcja E (Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją)	781
Sekcja D (Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych)	613
Sekcja B (Górnictwo i wydobywanie)	174
Sekcja U (Organizacje i zespoły eksterytorialne)	4

Innym uwarunkowaniem, które staje się istotne w przypadku planowania sieci transportowej w przewozach publicznych jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej. Obiekty te z założenia pełnią ważne funkcje w kontekście zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców m.in. w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi, szkolnictwa (w tym szkolnictwa wyższego), wychowania przedszkolnego i opieki żłobkowej czy też administrowania danym obszarem. W toku analiz przeprowadzanych na potrzeby RPT zdecydowano się na wyodrębnienie najważniejszych z nich, mających potencjalnie największy wpływ na całkowitą liczbę przemieszczeń w ujęciu regionalnym.

Mapa 5. Liczba obiektów użyteczności publicznej w granicach JEW wg stanu na 2019 r.



Mowa tutaj o liczbie szkół średnich oraz uczelni wyższych, wpływającej na atrakcyjność danej jednostki ewidencyjnej w kontekście podróży związanych z chęcią zdobycia wykształcenia, liczbie urzędów administracji rządowej i samorządowej, stanowiących z jednej strony istotne miejsca pracy, z drugiej natomiast pozwalają na załatwienie najważniejszych spraw obywatelskich, a także o liczbie podmiotów prowadzących oddziały szpitalne lub inne komórki opieki szpitalnej obrazujących potencjał do generowania ruchu związanego z koniecznością skorzystania z leczenia specjalistycznego. Obecność obiektów tego typu koncentruje się w granicach ośrodków miejskich, przy czym zachodzi zależność pomiędzy dostępnością do usług użyteczności publicznej, a liczbą mieszkańców danego JEW. Największa liczba tego typu obiektów znajduje się w stolicach województwa (Bydgoszcz – 233, Toruń – 140) oraz we Włocławku (101). W dalszej kolejności istotna liczba podmiotów

zlokalizowana jest w Grudziądzu (77), gminie miejskiej Inowrocław (66) oraz w obszarze miejskim gminy Świecie (48). W pozostałych przypadkach widać już wyraźnie mniejsze nagromadzenie obiektów użyteczności publicznej.

2.2. Uwarunkowania rozwój publicznego transportu zbiorowego z punktu widzenia infrastruktury transportowej i środków przewozowych

(aktualizacja treści)

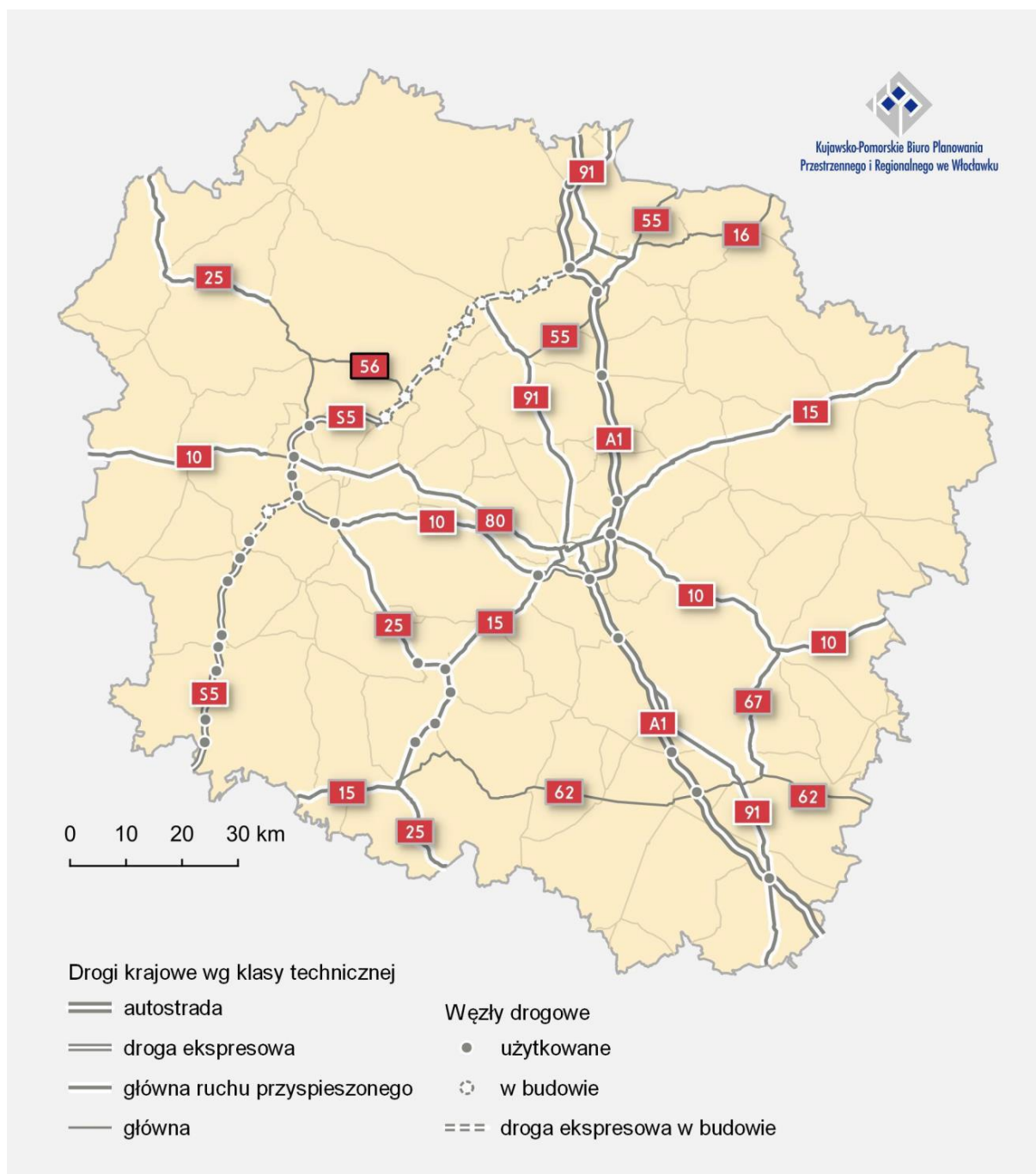
Na infrastrukturę służącą transportowi składa się infrastruktura drogowa, kolejowa, lotnicza i wodna, przy czym dla omawianej tematyki istotna jest infrastruktura drogowa i kolejowa.

Infrastruktura drogowa

Na koniec 2019 roku długość dróg publicznych w województwie kujawsko-pomorskim wynosiła ponad 28 tys. km, co stanowiło 6,5% sieci dróg publicznych w kraju. Gęstość sieci dróg publicznych wynosiła 155,9 km na 100 km² i była o 20 km na 100 km² wyższa niż gęstość sieci w kraju. Ponad 60% tej sieci to drogi o nawierzchni utwardzonej. Największe znaczenie, ale i najniższą gęstość ma sieć dróg krajowych, w tym jej zasadnicze elementy w postaci dróg szybkiego ruchu (A1, S5, fragmentaryczne odcinki S10). Sieć dróg krajowych uzupełnia 877 km tras o niższych klasach technicznych. Spośród nich najintensywniej użytkowane są drogi w ciągach drogi krajowej nr 15, 25 i 80, a odcinek stanowiący obwodnicę Inowrocławia (DK15 i DK25) jest zrealizowany w klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego w układzie 2x2 (jedyny istotny odcinek klasy GP 2x2 poza miastami). DK80 ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania aglomeracji bydgosko-toruńskiej, jako główny ciąg wzajemnych powiązań centrów obu stolic województwa. Sieć dróg wojewódzkich ma za zadanie uzupełniać sieć dróg krajowych. Drogi wojewódzkie to inne niż drogi krajowe ciągi, które stanowią połączenia między miastami lub mają znaczenie dla województwa². Sieć dróg wojewódzkich ma charakter względnie równomiernego układu nawiązującego do układu dróg krajowych i jest uwarunkowana charakterem sieci osadniczej. Obszary o mniejszej gęstości sieci dróg tej kategorii to obszary kompleksów leśnych jak obszar Puszczy Bydgoskiej, Borów Tucholskich czy obszar między Wisłą, DK10 i DK67. Jednocześnie obserwuje się obszary o dużej gęstości dróg wojewódzkich (np. północna część powiatu toruńskiego), co częściowo może być efektem charakteru rozwoju sieci drogowej w okresie przed 1999 rokiem (czyli powstania województw samorządowych).

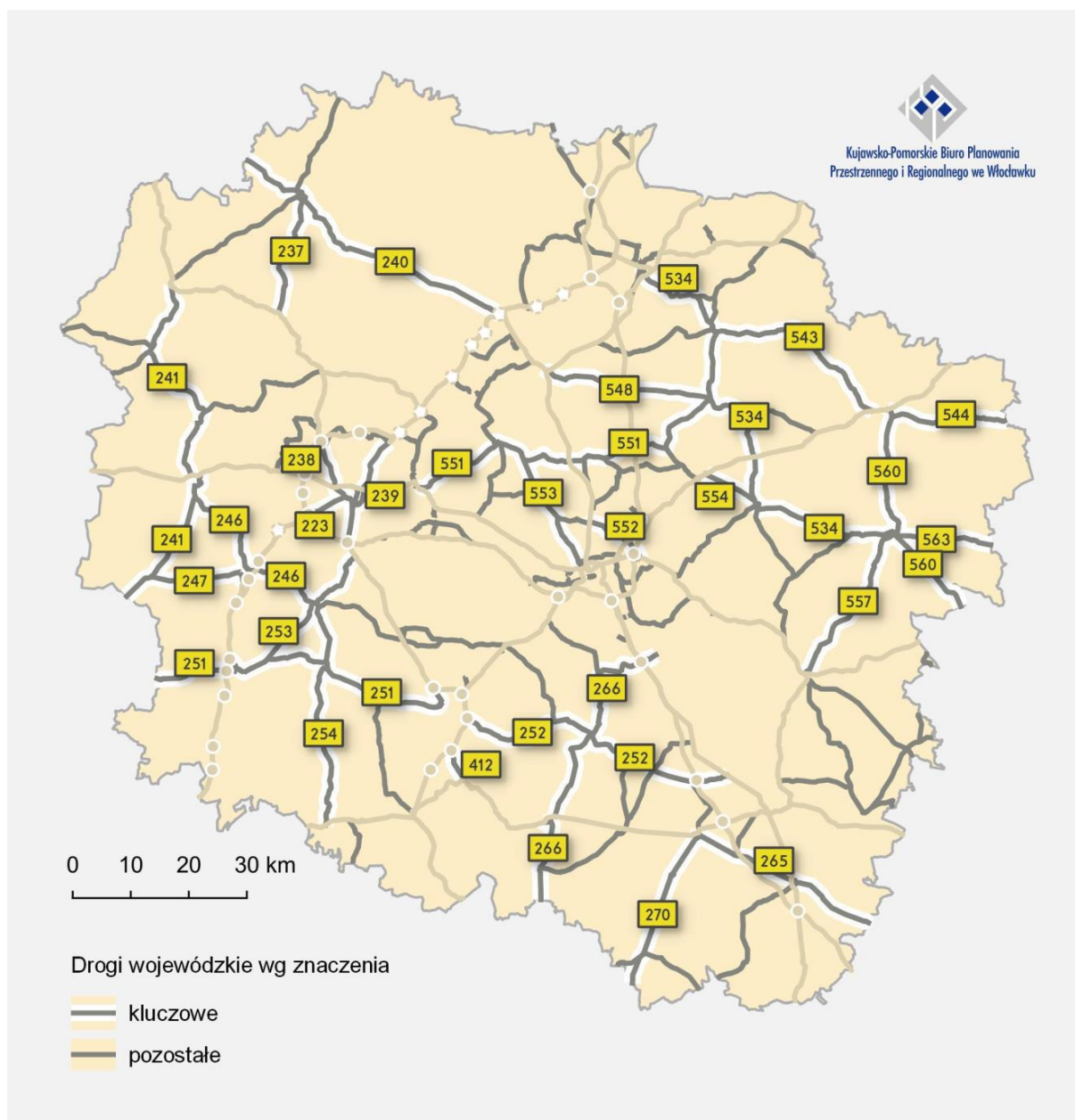
² Funkcję dróg wojewódzkich określa art. 6. ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 645, 760. 1193 ze).

Mapa 6. Drogi krajowe w województwie kujawsko-pomorskim (I 2021 r.)



W obowiązującej Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Planie Przyspieszenia 2030+ dokonano identyfikacji odcinków dróg wojewódzkich o kluczowym znaczeniu dla spójności województwa. Według zapisów koncepcji funkcjonalno-przestrzennej województwa, zawartej w SRW odcinki tych dróg mają być traktowane priorytetowo w polityce rozwoju sieci drogowej jaką prowadzi województwo. Odcinki dróg wojewódzkich o kluczowym znaczeniu to 36 odcinków dróg o łącznej długości 897 km, co stanowi 50,5% ogółu dróg wojewódzkich.

Mapa 7. Drogi wojewódzkie w województwie kujawsko-pomorskim (XII 2021 r.) Źródło: RPT



Sieć dróg krajowych i wojewódzkich uzupełniona jest przez drogi publiczne niższych kategorii. Transport drogowy odbywa się po wszystkich kategoriach dróg publicznych. Infrastruktura liniowa transportu drogowego uzupełniona jest infrastrukturą punktową w postaci elementów dostępnych w przypadku transportu publicznego – gęsta sieć przystanków autobusowych dostępna jest na wszystkich kategoriach dróg.

Tabela 4. Drogi o nawierzchni twardej w granicach województwa kujawsko-pomorskiego w 2019 r.

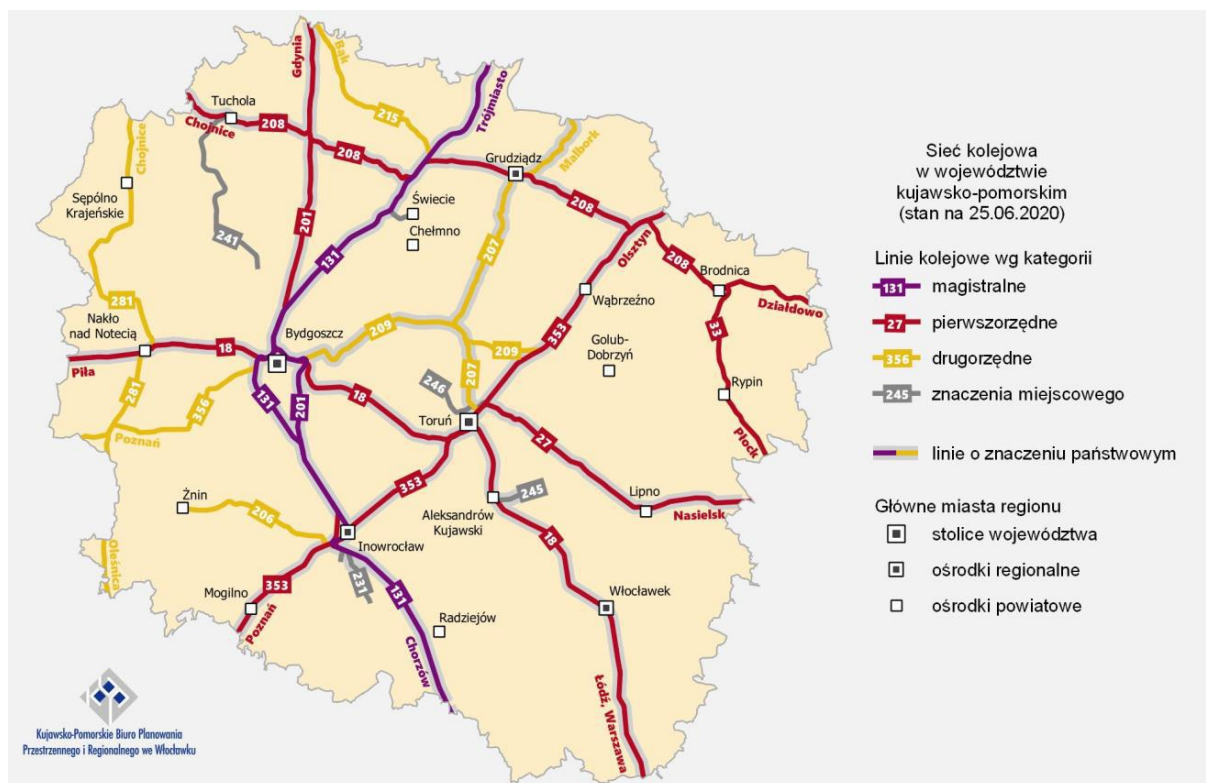
Drogi	Długość [km]	Udział w sieci utwardzonych dróg publicznych województwa [%]
krajowe	1 215,9	6,3
w tym drogi klasy A i S	239,0	1,2
wojewódzkie	1 749,7	9,1

powiatowe	6 710,7	35,0
gminne	9 517,9	49,6

Infrastruktura kolejowa

W przypadku infrastruktury kolejowej w województwie kujawsko-pomorskim, inaczej niż w przypadku dróg, mamy do czynienia z pojedynczym zarządcą infrastruktury. W podziale na kategorie, przez województwo kujawsko-pomorskie przebiega 213,8 km linii magistralnych, 656,5 km linii pierwszorzędnych, 405,1 km linii drugorzędnych oraz 90,1 km linii znaczenia miejscowego. Poszczególne kategorie odzwierciedlają parametry eksploatacyjne. Linie magistralne zazwyczaj pozwalają osiągać największe prędkości (120-200 km/h w ruchu pasażerskim oraz 80-120 km/h w towarowym), a także mają największe możliwości pod względem przyjęcia obciążenia przewozami, w związku z czym są to najczęściej kluczowe korytarze transportowe w skali regionu i kraju.

Mapa 8. Kategorie linii kolejowych przebiegających przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego



Parametrem, który w dużym stopniu wpływa na przepustowość linii kolejowej jest liczba torów, po których mogą poruszać się składy. W województwie kujawsko-pomorskim eksploatowanych jest 536 km linii dwutorowych. Są to najważniejsze ciągi komunikacyjne przebiegające przez region, czyli LK nr 131, częściowo LK nr 201 na odcinku Nowa Wieś Wielka - Rynkowo oraz LK18 i LK353. Charakteryzują się one obsługą największego ruchu pasażerskiego i towarowego w ujęciu regionalnym jak i międzyregionalnym. Pozostałe 664 km linii kolejowych to linie jednotorowe, w głównej mierze pozwalające na zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mniejszych ośrodków (wyjątkiem jest w tym przypadku Grudziądz, który będąc czwartym miastem pod względem liczby ludności w województwie, przyłączony jest do sieci kolejowej jedynie poprzez linie jednotorowe). W województwie kujawsko-pomorskim spośród 1200 km eksploatowanych linii kolejowych, zelektryfikowanych jest 563 km (46,9%), co klasyfikuje region poniżej średniej ogólnopolskiej, wynoszącej 61,8%. Trakcja elektryczna występuje jedynie na najważniejszych liniach – 131, 18, 353 oraz częściowo 201.

Spośród 156 punktów obsługi pasażerskiej, wykorzystywanych obecnie w ruchu kolejowym, 76 (48,7%) z nich ma status stacji kolejowej, a 80 to przystanki osobowe. W zależności od charakteru linii rozmieszczenie poszczególnych obiektów jest różne. Na najważniejszych liniach kolejowych (gdzie prowadzony jest zarówno

ruch regionalny jak i dalekobieżny) takich jak: LK131, LK18 czy też LK353, znakomita większość punktów ma charakter stacji kolejowej. Na liniach charakteryzujących się mniejszą intensywnością wykorzystania, takich jak: LK201, LK207, LK208 czy też LK27, widoczna jest przewaga przystanków osobowych.

Mapa 9. Stacje i przystanki kolejowe na sieci kolejowej województwa kujawsko-pomorskiego

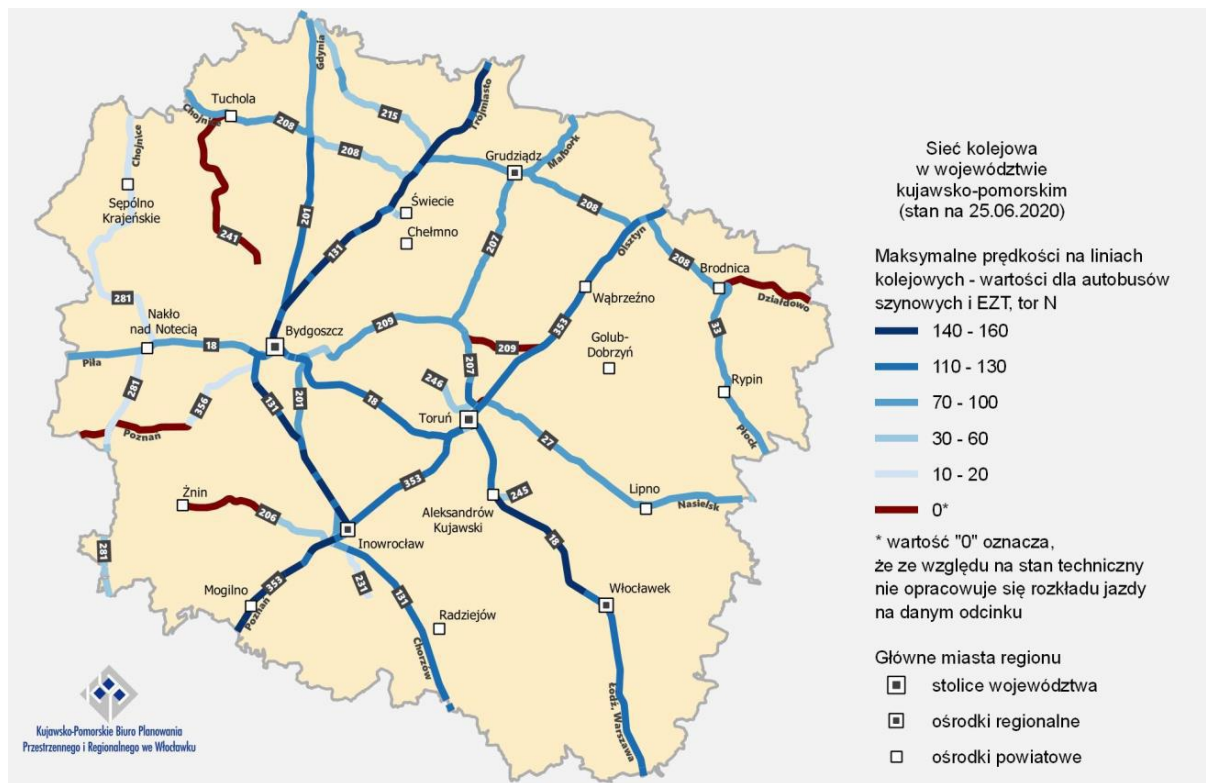


Stacje i przystanki w zależności od rangi mogą być wyposażane w szereg udogodnień dla podróżnych. Najczęściej mowa tutaj o budynku lub też zespole budynków wykorzystywanych jako dworzec kolejowy.

W zależności od stopnia wykorzystania infrastruktury, w tego typu obiektach, funkcjonują m.in. poczekalnie, kasy i multimedialny system informacji pasażerskiej czy też inne punkty usługowe, takie jak sklepy z prasą lub restauracje. Należy wspomnieć, iż zarządzanie dworcami kolejowymi w Polsce nie odbywa się w sposób scentralizowany, mimo iż znaczna większość z nich należy i jest administrowana przez PKP PLK. W województwie kujawsko-pomorskim użytkowanych jest 41 dworców kolejowych pozostających w zarządzie PKP PLK. Według obowiązującej kategoryzacji (np. Anieliny, Cekcyn, Gniewkowo, Laskowice Pomorskie, Świekatowo) 30 z nich określa się mianem obiektów o znaczeniu lokalnym i niewielkim potencjale rozwoju ruchu kolejowego (głównie wykorzystywanego przez osoby podróżujące systematycznie do większych ośrodków), przez co zakłada się na nich minimalny standard usług zlokalizowanych na peronie danej stacji. Kolejną grupą dworców są obiekty o znaczeniu aglomeracyjnym (6 – np. Maksymilianowo, Toruń Miasto, Włocławek Zazamcze), które obsługują codzienny ruch lokalny, będąc przy tym ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie aglomeracji. Dworce tego typu są oddalone od centrum aglomeracji o nie więcej niż 50 km, przy czym PKP PLK nie zakłada na nich umiejscawiania funkcji komercyjnych. Wyższymi rangą od wcześniej wspomnianych są dworce sklasyfikowane jako regionalne (3 – Grudziądz, Inowrocław, Nakło nad Notecią). Są to miejsca obsługi pasażerów w ruchu lokalnym i regionalnym będące ważnymi węzłami komunikacyjnymi na poziomie gminy i województwa. Następnie wyróżnić można dworzec znajdujący się we Włocławku, skategoryzowany jako 1 z 15 znajdujących się w kraju dworców wojewódzkich. Z założenia obiekty te mają być ważnymi węzłami komunikacyjnymi na poziomie międzywojewódzkim, postrzeganych jako wizytówka miasta lub regionu, a także zapewniać podróżnym podstawowe usługi, takie jak gastronomia, zakupy lub bankomat. Najważniejszym dworcem w województwie kujawsko-pomorskim wg klasyfikacji PKP PLK jest Bydgoszcz Główna, którą określa się mianem dworca „premium”. Obecnie w całym kraju znajduje się 16 obiektów należących do tej najbardziej prestiżowej kategorii. Zakłada się, iż jako punkty zlokalizowane w dużych miastach predestynowane są do obsługi największych potoków pasażerskich, na które składają się zarówno podróżni korzystający z transportu regionalnego, jak i dalekobieżnego, w tym międzynarodowego. Z uwagi na to zarządca zakłada wyposażenie tych obiektów w szereg udogodnień, takich jak np. wypożyczalnia samochodów, przechowalnia bagaży lub prysznic oraz udostępnienie powierzchni dla wielu usług komercyjnych w tym gastronomii lub sklepów. Poza dworcami w zarządzie PKP PLK warto zwrócić uwagę na przykłady obiektów, które zostały zmodernizowane i przystosowane do nowoczesnych standardów przez JST. Pierwszym przykładem jest Toruń Główny, administrowany przez URBITOR Sp. z o.o., czyli spółkę powołaną przez Prezydenta Miasta Torunia. W ramach projektu BiT City w latach 2014 – 2015 dokonano gruntownego remontu budynku dworcowego (odświeżenie elewacji i wnętrza, stolarki okiennej i drzwiowej oraz poszycia dachowego), peronów (doposażenie w multimedialny system informacji pasażerskiej, wymiana nawierzchni i montaż wiat), tunelu (gdzie główną zmianą poza estetyzacją była dobudowa brakującej części do ul. Podgórskiej), placu dworcowego (gdzie powstał m.in. parking typu park&ride) oraz budynku pocztowego przemianowanego na hotel i centrum konferencyjne. W samym budynku dworca funkcjonują obecnie kasy biletowe, poczekalnia oraz szereg obiektów usługowych czyniąc z niego, wg kategoryzacji PKP PLK, odpowiednik obiektu o klasie „premium”.

Warto również wspomnieć o inwestycji zrealizowanej na zlecenie Urzędu Miejskiego w Tucholi, a obejmującej remont otoczenia oraz budynku dworca w Tucholi. Prace towarzyszące zakładały przebudowę układu drogowego oraz modernizację peronów wraz z dostosowaniem oświetlenia i wyznaczeniem miejsc parkingowych (w tym tych przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami). W samym budynku dokonano gruntownego remontu pomieszczeń oraz przygotowano przestrzeń, która zostanie wykorzystana jako inkubator przedsiębiorczości. Zadanie zostało dofinansowane z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014 – 2020.

Mapa 10. Dozwolone prędkości na sieci kolejowej w województwie kujawsko-pomorskim – autobusy szynowe oraz elektryczne zespoły trakcyjne



Powyższa mapa prezentuje maksymalne prędkości dla elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) oraz autobusów szynowych na liniach kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim. Zdecydowano się zaprezentować dane dla tego typu pojazdów ze względu na ich powszechne wykorzystanie w przewozach o zasięgu regionalnym, a także w wielu relacjach międzyregionalnych. Jak widać pojazdy mogą rozwijać najwyższe prędkości na odcinkach LK131, w przebiegu na północ od Inowrocławia aż do samej granicy województwa, gdzie dopuszcza się przejazd z prędkością oscylującą między 140 a 160 km/h. Ponadto należy wskazać jeszcze dwa odcinki, które pozwalają na osiągnięcie podobnie wysokich prędkości co na magistralnej LK131. Pierwszym z nich jest odcinek LK353 od granicy województwa przez Mogilno do Inowrocławia, natomiast drugim jest odcinek na LK18 pomiędzy Włocławkiem a Aleksandrowem Kujawskim. Łączna długość odcinków, na których składy pasażerskie mogą osiągać prędkości w granicach 140 – 160 km/h wynosi 145 km (11,0% sieci). Maksymalne prędkości w przedziale 110 – 130 km/h są ustalone dla części linii magistralnych oraz większości linii pierwszorzędnych. W województwie kujawsko-pomorskim obowiązują one na 24,5% linii kolejowych, a szczególnie ważnymi szlakami o takich parametrach są odcinki LK131 na południe od Inowrocławia, LK353 od Inowrocławia przez Toruń aż do granicy województwa, LK18 od Włocławka na południe oraz pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, a także LK201 na odcinku Maksymilianowo – Wierzucin. Trzecią grupą, w której prędkości kursowania pociągów pozwalają jeszcze na prowadzenie ruchu stosunkowo sprawnie, są linie kolejowe o parametrach eksploatacyjnych w przedziale od 70 do 100 km/h. Sieć kolejowa przebiegająca przez teren województwa kujawsko-pomorskiego w 33,3% (439,8 km) długości odpowiada omawianym ograniczeniom. Zdarza się, iż są to linie intensywnie wykorzystywane w ruchu regionalnym, takie jak np. LK207, LK208 i LK18 na odcinku od granicy województwa poprzez Nakło nad Notecią do Bydgoszczy. Wszystkie pozostałe linie kolejowe o dozwolonej prędkości maksymalnej poniżej 70 km/h charakteryzują się niewielkimi przewozami lub ich brakiem. Wprowadzanie bardziej restrykcyjnych ograniczeń prędkości wpływa m.in. na zmniejszanie przepustowości na szlakach, przekładając się na zmniejszenie efektywności kosztowej połączeń. Należy pamiętać, iż dozwolona prędkość pośrednio mówi o stanie technicznym infrastruktury kolejowej – miejsca oznaczone na mapie jako 0 km/h oznaczają, że właśnie z ww. powodu nie należy prowadzić tam ruchu (taka sytuacja widoczna jest na LK241, na odcinkach linii nr LK208, LK206, LK356 i LK209 – łącznie 126,1 km, około 9,5% sieci).

Obecny stan sieci kolejowej jednoznacznie przekłada się na problemy w zakresie ograniczenia przepustowości szlaków kolejowych, szczególnie w relacjach lokalnych. W województwie kujawsko-pomorskim UTK wskazał cztery tzw. „wąskie gardła” zmniejszające możliwości przewozowe kolei. Pierwszym z nich jest brak trapezowych przejść rozjazdowych oraz nierówna długość odstępów występująca w szczególności na LK18 pomiędzy Cierpicami i Solcem Kujawskim. Wskazane elementy umożliwiają wyprzedzanie składów na stacjach, co z jednej strony pozwala na utrzymanie ruchu w razie wystąpienia awarii czy też wykonywania prac torowych, a z drugiej przyspieszenia przejazdu szybszych pociągów mimo obecności wolniejszych pojazdów na szlaku (szczególnie istotne przy łączeniu ruchu towarowego i pasażerskiego). Kolejnym utrudnieniem na sieci kolejowej, przebiegającej przez region, jest jednotorowy odcinek LK353 pomiędzy stacjami Toruń Miasto a Toruń Wschodni. Podczas elektryfikacji tego ciągu zdecydowano się pozostawić jedynie jeden tor na 200 metrowym odcinku, przebiegającym w tunelu. Była to powszechna praktyka pozwalająca ograniczyć zakres i koszt inwestycji, której skutkiem było ograniczenie przepustowości danego szlaku. Obecnie w ramach projektu BiT-City II planowana jest modernizacja stacji Toruń Wschodni i Toruń Miasto wraz z dobudową drugiego toru na omawianym odcinku.. UTK wskazuje również na znaczące problemy wynikające ze słabej widoczności w obrębie przejazdów kolejowych, odcinkowych ograniczeń prędkości oraz złego stanu podtorza na odcinku Grudziądz – Gardeja (granica województwa) w ciągu linii kolejowej nr 207. Na pozostałych odcinkach tej linii prace modernizacyjne prowadzone były w ramach inwestycji wspieranych ze środków RPO, zarówno w perspektywie 2007 – 2013, jak i 2014 – 2020. W związku z czym prowadzenie ruchu w relacji Toruń Wschodni – Chełmża – Grudziądz znacznie się poprawiło. Ostatnim „wąskim gardłem”, wymienionym w publikacji UTK, jest most na Wiśle w Grudziądzu, który znajduje się w przebiegu LK208. Cały obiekt wymaga gruntownego remontu. W 2017 r. PKP PLK przeprowadziła remont podpór, który co prawda uchronił ten odcinek przed obniżeniem prędkości dopuszczalnej do 20 km/h, ale nie poprawił stanu torowiska oraz sąsiadującej z nim jezdnii.

Tabor kolejowy

Inwestycje w nowoczesny tabor kolejowy zahamowały wzrost średniego wieku pojazdów kolejowych eksploatowanych na sieci kolejowej w całym kraju. W przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych zaobserwowany jest spadek średniego wieku pojazdów - średni ich wiek w 2022 r. zmniejszył się względem 2021 r. z 25,79 lat 24,43 lat. Stały wzrost średniej wieku zaobserwowano na przestrzeni 5 ostatnich lat wyłącznie w spalinowych zespołach trakcyjnych (źródło: Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2022 r., Urząd Transportu Kolejowego).

Sytuacja taborowa w województwie kujawsko-pomorskim wpisuje się w ogólnokrajowe trendy. Średni wiek taboru wykorzystywanego przez operatorów do realizacji usług publicznych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, zawartych z Województwem Kujawsko-Pomorskim, wg stanu na 2023 r. wynosi 19,5 roku, przy czym w przypadku pojazdów spalinowych średnia ta jest niższa (18 lat) od EZT (20 lat).

Przewozy na liniach nieelektryfikowanych są realizowane głównie przy pomocy pojazdów jednoczłonowych serii SA106 (13 sztuk) oraz dwuczłonowych serii SA133 (4 sztuki), do których dołączane są wagony doczepne serii SA123 (5 sztuk). Są to pojazdy o prostej, niemodułowej konstrukcji wyprodukowane w latach 2002 – 2012 przez polskiego producenta taboru szynowego – Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Pozostałe pojazdy wykorzystywane w ruchu regularnym na liniach nieelektryfikowanych to pojazdy używane o niemieckim rodowodzie; są to spalinowe zespoły trakcyjne serii VT628.4 (6 sztuk z lat 1994 – 1995).

W przypadku pojazdów zasilanych energią elektryczną połowę z nich stanowią nowoczesne zespoły trakcyjne bydgoskiego producenta. Są to pojazdy z rodzin ELF i ELF2 (EN76KP, EN76, EN96A i 22WEg) oddane do użytkowania w latach 2014 – 2022. Pozostałe pojazdy to elektryczne zespoły trakcyjne najpopularniejszych serii EN57, EN71 i ED72, z których najmłodszy został wyprodukowany w 1995 r., zaś najstarszy pochodzi z 1967 r.

Spośród 54 pojazdów kursujących po torach regionu, 33 (61%) to pojazdy przekazane operatorom Arriva RP sp. z o.o. (18) i POLREGIO S.A. (15) do realizacji zadania przewozowego przez organizatora przewozów - Województwo Kujawsko-Pomorskie. Województwo jest właścicielem: 13 autobusów szynowych serii SA106, 5 wagonów doczepnych serii SA123, 4 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii ED72A, 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN76, 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 22WEg. Tabor nabywany przez Województwo Kujawsko-Pomorskie po 2012 r. spełnia wymagania postawione postanowieniami Technicznych

Specyfikacji Interoperacyjności – są to pojazdy w pełni klimatyzowane, energooszczędne oraz przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności, bezpiecznego transportu rowerów. W zależności od aktualnego poziomu technologicznego w momencie ich produkcji wyposażone są w systemy: informacji pasażerskiej, dynamicznego rozkładu jazdy, pętli indukcyjnej, zliczania podróży, Wi-fi. Pozostałe pojazdy przystosowywane są do ww. wytycznych w stopniu, w jakim jest to możliwe uwzględniając ich konstrukcję, w trakcie prowadzonych tzw. napraw rewizyjnych.

Średni wiek pojazdów należących do Województwa Kujawsko-Pomorskiego wynosi 15 lat. Wiek pojazdów przeznaczonych do realizacji zadania przewozowego na liniach kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim, stanowiących własność operatorów Arriva RP sp. z o.o. i POLREGIO S.A. wynosi odpowiednio 21 i 31 lat.

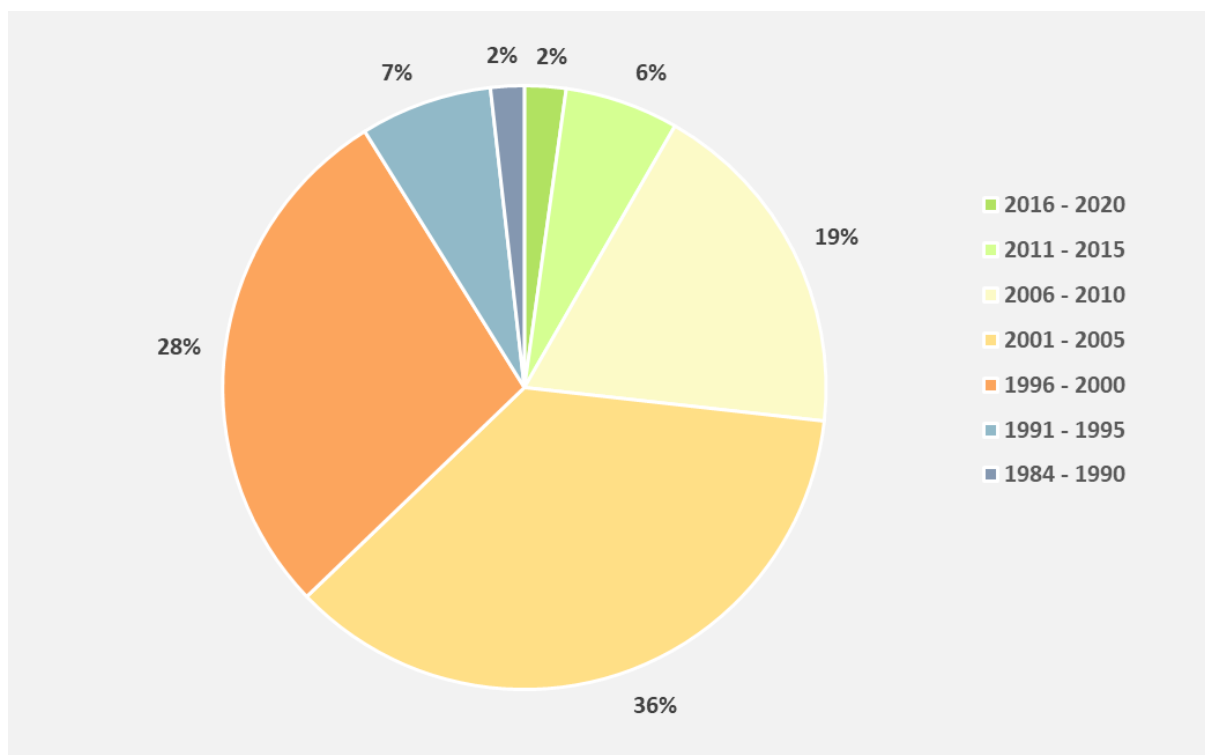
Zakup fabrycznie nowego taboru stanowi wyzwanie dla budżetu województwa. Dotychczas podejmowane przedsięwzięcia taborowe obejmowały inwestycje w tabor tzw. zeroemisyjny, co możliwe było dzięki dużej dostępności programów na dofinansowanie dostaw tego typu pojazdów. Pojazdy spalinowe, będące własnością Województwa są już znacznie wyeksploatowane; wkrótce konieczna będzie ich wymiana.

Tabor autobusowy

Celem określenia obecnego stanu taboru regionalnych przewoźników autobusowych w grudniu 2020 r. zdecydowano się zwrócić do nich z prośbą o udostępnienie podstawowych danych o swoich pojazdach. Odpowiedzi pozwoliły na ustalenie próby badawczej na poziomie 721 pojazdów o różnej charakterystyce (głównie były to typowe autobusy pasażerskie wykorzystywane w przewozach regionalnych, aczkolwiek szczególnie w przypadku przewoźników działających na mniejszą skalę zdarzały się znacznie mniejsze pojazdy wykorzystywane głównie w ruchu lokalnym). Analizując wiek tych pojazdów widoczny jest znaczny udział autobusów wyprodukowanych w latach 2001-2005 (36%) oraz 1996-2000 (28%) co razem daje 64% w całkowitej liczbie pojazdów wykorzystywanych przez tych przewoźników. Autobusy charakteryzują się znacznie krótszą żywotnością aniżeli np. pojazdy szynowe i czas ich intensywnej eksploatacji wynosi około 15 do 20 lat, w związku z czym najbliższe lata wymagają od przewoźników pilnych inwestycji w obszarze wymiany swojego taboru. Należy przy tym wspomnieć, iż wiek pojazdów bezpośrednio warunkuje jego niezawodność, stopień przystosowania do obsługi osób z niepełnosprawnościami bądź z czasowymi trudnościami w poruszaniu się, a także określa pewien standard przekładający się na komfort podróży. Również w tym względzie z uwagi na potrzebę poprawy konkurencyjności transportu publicznego względem komunikacji indywidualnej konieczna jest ciągła poprawa jakości proponowanych usług.

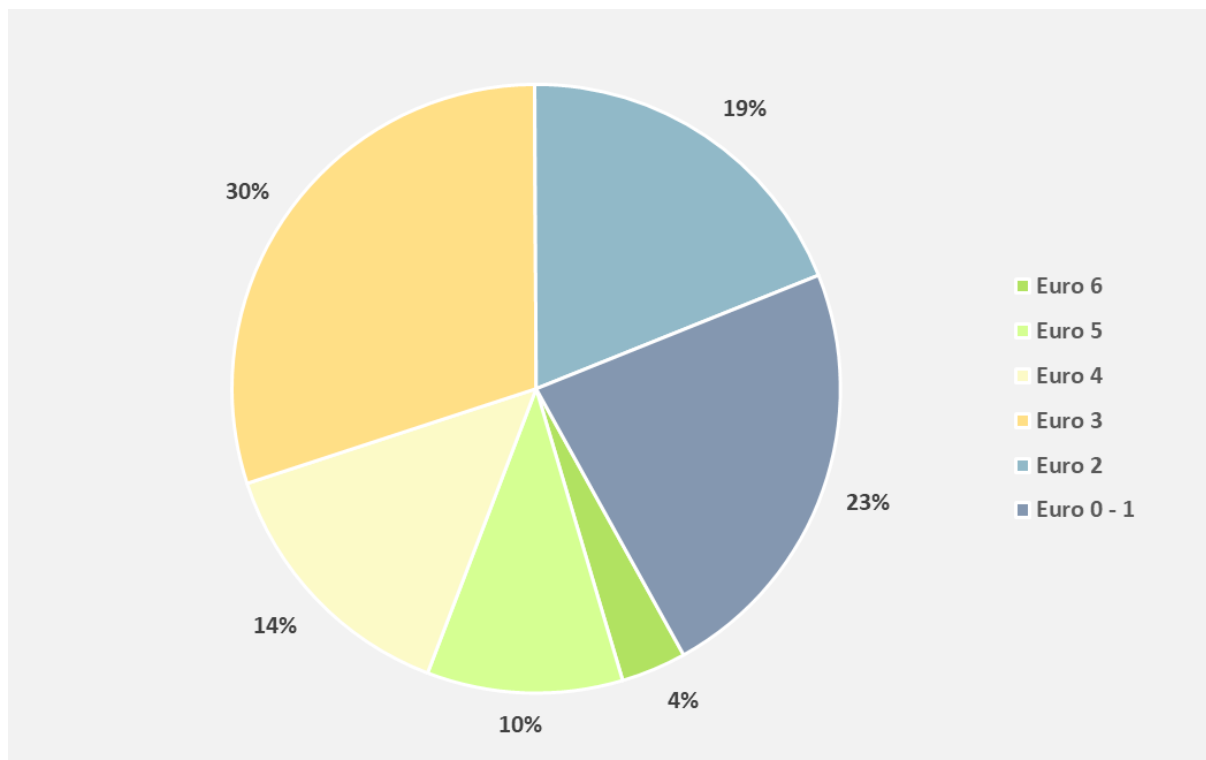
Poważnym problemem części przewoźników jest zużyty tabor. Struktura pojemnościowa autobusów często nie jest dostosowana do potrzeb przewozowych. Wartości współczynników wykorzystania zdolności przewozowej transportu autobusowego (określonej liczbą miejsc siedzących) charakteryzują się niewielkimi liczbami, bo z reguły wynoszącymi od kilku do kilkunastu procent. Innym czynnikiem, wpływającym na jakość usługi przewozowej, jest dostęp do informacji pasażerskiej. Przewoźnicy ogłaszają rozkłady jazdy w Internecie, ale brak jest jednolitości i powiązania rozkładów jazdy pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami autobusowymi i kolejowymi. Poza tym w Internecie nie zawsze dostępna jest informacja o cenach za przejazdy w relacjach określonych rozkładem jazdy. Taka sytuacja skutkuje tym, że pasażer nie może uzyskać informacji o dogodnym połączeniu pomiędzy różnymi liniami komunikacyjnymi. Informacje na temat połączeń autobusowych pasażer może uzyskać poprzez aplikacje i strony internetowe.

Rysunek 1. - Struktura wiekowa pojazdów w taborze regionalnych przewoźników autobusowych (XII 2020 r.)



Drugim aspektem powiązanim z potrzebą ciągłej poprawy stanu taboru wśród przewoźników jest stopniowe ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Jednym z mierników mierzących efektywność tego procesu jest udział autobusów spełniających najbardziej restrykcyjne normy emisji spalin w ogólnej liczbie pojazdów. Obecnie w województwie kujawsko-pomorskim jedynie 4% autobusów w taborze przewoźników spełnia normę emisji Euro 6, natomiast jedynie 10% nieco starszą – Euro 5. Widoczny jest znaczny udział pojazdów klasyfikujących się w kategoriach od Euro 0 do Euro 3 (łącznie 72% z ogółu), które to nie odpowiadają współczesnym wymogom dotyczącym emisji. Redukowanie stopnia zanieczyszczenia środowiska poprzez zmniejszenie tzw. śladu węglowego to oprócz zakupu niskoemisyjnych autobusów również rozbudowywanie floty ku pojazdom zeroemisyjnym. Tego typu rozwiązania są już wdrażane w wielu polskich miastach, aczkolwiek w systemach autobusowego transportu regionalnego w Polsce żaden z przewoźników nie informował o wprowadzeniu do użytkowania pojazdu elektrycznego czy też wodorowego. Wydaje się jednak, iż główną osią działań w zakresie wymiany taboru autobusowego u przewoźników regionalnych jest zakup istotnej liczby pojazdów spełniających normy emisji spalin Euro 6 oraz stopniowe wdrażanie rozwiązań zeroemisyjnych.

Rysunek 2. - Tabor regionalnych przewoźników autobusowych wg norm EURO (XII 2020 r.)



2.3 Uwarunkowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego z punktu widzenia obecnej realizacji przewozów pasażerskich w województwie

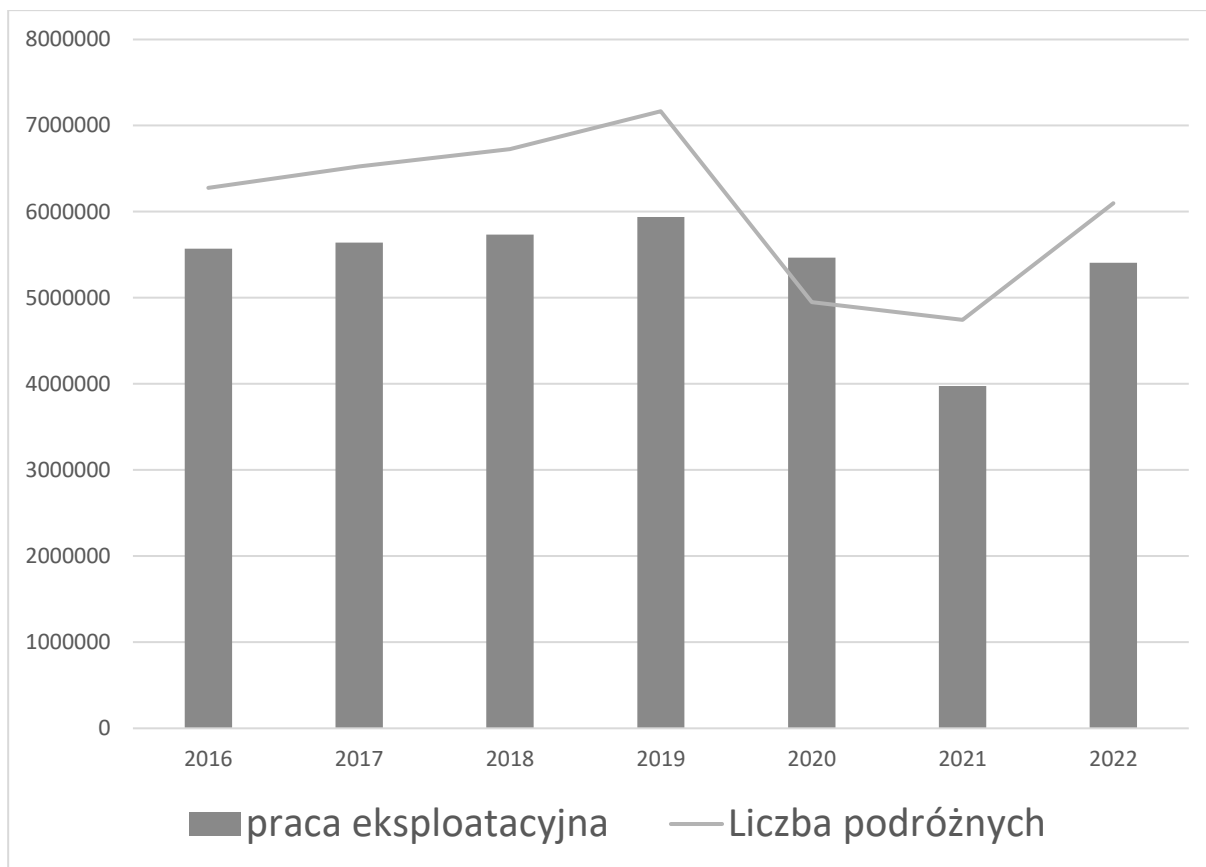
(aktualizacja treści)

Komunikacja kolejowa

Od 2007 roku na rynku pasażerskich przewozów kolejowych funkcjonuje dwóch operatorów: POLREGIO S.A. (wcześniej o nazwie: PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i POLREGIO sp. z o.o.) oraz Arriva RP Sp. z o.o.

W październiku 2022 r. zawarto ośmioletnie umowy o świadczenie usług publicznych w publicznym transporcie zbiorowym z ww. operatorami, które mają obowiązywać do 14 grudnia 2030 r.

W ostatnich latach obserwowany był pozytywny trend wzrostu liczby podróżnych w kolejowych przewozach pasażerskich. Był on skorelowany z systematycznym wzrostem pracy eksploatacyjnej. Załamanie nastąpiło na przełomie I i II kwartału 2020 r. kiedy to wybuchła w Polsce i na świecie pandemia COVID-19.



W 2022 r. nastąpiła odbudowa rynku przewozów pasażerskich do poziomu zbliżonego w 2019 r. Na tak duże zainteresowanie transportem kolejowym miało wpływ wiele czynników - zaczęto znosić obostrzenia sanitarne, które w różnym zakresie funkcjonowały jeszcze w 2021 r. Większa frekwencja w pociągach to również efekt wojny w Ukrainie – kolej obsługiwała dużą grupę uchodźców uciekających przed wojną. Konsekwencją agresji Federacji Rosyjskiej był również znaczny wzrost cen paliw i inflacja – czynniki te mobilizowały coraz większą grupę osób do poszukiwania alternatywnych, tańszych możliwości dojazdu do pracy, uczelni czy na wakacje. Nie bez znaczenia dla sukcesu przewozów pasażerskich w 2022 r. były również oferty specjalne przewoźników, które pozwalały optymalizować koszty podróży.

W 2022 r. usługi w zakresie publicznego kolejowego transportu zbiorowego, na podstawie obowiązujących umów rocznych, świadczyło dwóch operatorów kolejowych – POLREGIO S.A. na liniach zelektryfikowanych i Arriva RP Sp. z o.o. na liniach niezelektryfikowanych. W roku 2021 Województwo, jako organizator pasażerskiego transportu kolejowego, realizowało połączenia na 9 liniach kolejowych o łącznej długości 828,838 km (kilometraż tylko w granicach województwa), w następujących relacjach:

- LK18 Kutno – Piła Główna (Kutno – Włocławek – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Główna – Piła Główna) – w granicach województwa (POLREGIO),
- LK27 Nasielsk – Toruń Wschodni (Sierpc – Sępole – Lipno – Lubicz – Toruń Wschodni) (Arriva),
- LK131 Chorzów Batory – Tczew (Inowrocław – Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie – Tczew – Gdynia Główna) – od Inowrocławia do granicy województwa (POLREGIO),
- LK201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port (Bydgoszcz Główna – Wierzchucin - Szlachta) (Arriva),
- LK207 Toruń Wschodni – Malbork (Toruń – Chełmża – Grudziądz) – od Torunia do Grudziądza (Arriva),
- LK208 Działdowo – Chojnice (Brodnica – Laskowice Pomorskie i Wierzchucin – Tuchola – Chojnice) (Arriva),
- LK209 Bydgoszcz Wschód – Kowalewo Pomorskie (Bydgoszcz Główna – Unisław Pomorski – Chełmża) (Arriva),
- LK215 Laskowice Pomorskie – Bąk (Laskowice Pomorskie – Osie – Szlachta – Czersk) (Arriva),
- LK353 Poznań Wschód – Skandawa (Poznań Główny – Inowrocław – Toruń Główny i Toruń Główny – Iława Główna – Olsztyn Główny) – w granicach województwa (POLREGIO).

Tabela 5. Średnie potoki pasażerskie w przewozach kolejowych 2019 - 2021

Nr linii kol.	Nazwa linii kolejowej	Odcinek	Roczna liczba pasażerów		
			2019	2020	2021
18	KUTNO – PIŁA GŁÓWNA	Kutno - Włocławek	69 000	106 000	*
		Włocławek – Toruń Gł.	624 000	762 000	261 000
		Toruń Główny – Bydgoszcz Gł.	1 464 000	1 126 000	638 000
		Bydgoszcz Gł. – granica z woj. wlkp.	1 433 000	1 022 000	666 000
27	NASIELSK – TORUŃ WSCHODNI	granica woj. kuj-pom. – Toruń Gł.	32 000	6 000	*
201	NOWA WIEŚ WIELKA – GDYNIA PORT	Bydgoszcz Gł. - Wierzchucin	488 000	353 000	364 000
		Wierzchucin - granica woj. kuj-pom.	1 000	300	*
207	TORUŃ WSCHODNI - MALBORK	Toruń Gł. - Grudziądz	519 000	382 000	282 000
208	DZIAŁDOWO - CHOJNICE	Brodnica - Grudziądz	153 000	108 000	104 000
		Grudziądz – Laskowice Pom.	179 000	123 000	131 000
		Wierzchucin - Chojnice	110 000	80 000	88 000
209	KOWALEWO POMORSKIE – BYDGOSZCZ WSCHÓD	Chełmża – Bydgoszcz Wschód	39 000	32 000	20 000
215	LASKOWICE POMORSKIE - BAK	Laskowice Pom. - granica woj. kuj-pom.	18 000	15 000	9 000
131	CHORZÓW BATORY - TCZEW	Inowrocław – Bydgoszcz Główna	391 000	177 000	204 000
		Bydgoszcz Gł. – Laskowice Pom.	1 410 000	826 000	700 000
		Laskowice Pom. – granica z woj. pom.	157 000	148 000	73 000
353	POZNAŃ WSCHÓD - SKANDAWA	Mogilno - Inowrocław	237 000	218 000	101 000
		Inowrocław – Toruń Gł.	411 000	319 000	184 000
		Toruń Gł. – Jabłonowo Pom.	1 492 000	812 000	644 000
Wielkość pracy eksploatacyjnej			8 884 487,539	5 467 266,611	4 523 756,000

Kolejowe potoki pasażerskie są wewnętrznie zróżnicowane, a średniodobowy potok dla wszystkich objętych przewozami odcinków wynosi 442 podróży. Najwyższe wartości notowane na sieci to odcinki wewnątrzmiastowe w Bydgoszczy (Bydgoszcz Główna – Bydgoszcz Leśna – Bydgoszcz Bielawy – Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Łęgowo; wartości 1 680 – 2 120 pasażerów) i Torunia (Toruń Kluczyki – Toruń Główny – Toruń Miasto – Toruń Wschodni; 1 369 – 1 543 pasażerów). Najintensywniej użytkowane odcinki poza miastami to:

- Bydgoszcz Główna – Maksymilianowo – Wudzyn (1 043 – 2 074 pasażerów; 4 odcinki),
- Bydgoszcz Łęgowo – Toruń Kluczyki (1 252 – 1 524 pasażerów; 5 odcinków), przy czym na obu tych kierunkach natężenie pasażerów jest wprost proporcjonalne do bliskości Bydgoszczy (co nie jest takie oczywiste w przypadku relacji Bydgoszcz – Toruń),
- Bydgoszcz – Wierzchucin – Tuchola Chojnice (duże wartości powyżej 500 pasażerów do Błądzimia i powyżej 350 do Tucholi),
- Toruń Wschodni – Chełmża – Grudziądz (wartości od 722 do 815 pasażerów do Chełmży i powyżej 280 do Grudziądza),
- Bydgoszcz Główna – Nakło nad Notecią – Wyrzysk Osiek (wartości ok. 725 pasażerów do Nakła nad Notecią i do 450 do Osieka),
- Toruń Główny – Aleksandrów Kujawski – Włocławek (wartości od 764 do 622 pasażerów do Włocławka i powyżej 300 do Kalisk Kujawskich),
- Bydgoszcz Główna – Żłotniki Kujawskie – Inowrocław – Mogilno – Trzemeszno (wartości od 557 do 839 pasażerów do Janikowa i 285 do Trzemeszna przy czym odcinki kończące się w Mogilnie osiągają wartości bliskie pół tys. pasażerów),
- Bydgoszcz Główna – Maksymilianowo – Laskowice Pomorskie – Warlubie – Smętowo (wartości od 524 do 763 pasażerów do Laskowic i 277 do Warlubia) z przekierowaniem na Grudziądz w Laskowicach Pomorskich (ok. 260 pasażerów),
- Toruń Wschodni – Kowalewo Pomorskie – Wąbrzeźno (wartości od 290 do 398 pasażerów).

Pozostałe odcinki charakteryzują się wyraźnie mniejszymi potokami rzędu 100 – 200 podróży. Najniższe potoki obserwuje się odcinkach Wierzchucin – Szlachta oraz Szlachta – Laskowice Pomorskie.

Komunikacja autobusowa

Na regionalnym rynku autobusowych przewozów pasażerskich województwa kujawsko-pomorskiego wyodrębnić można trzy grupy przewoźników:

- firmy byłej grupy PKS zachowujące odrębność od pozostałych przewoźników,
- przewoźników prywatnych należący do sektora małych i średnich przedsiębiorstw,
- przewoźników komunalnych obsługujących przewozy lokalne w mieście i jego obrzeżach.

Usługi przewozowe świadczone przez ww. podmioty działające na rynku autobusowego transportu zbiorowego można podzielić na trzy główne grupy:

- przewozy świadczone na obszarze największych miast i w ich bezpośrednim sąsiedztwie w ramach komunikacji miejskiej lub podmiejskiej – charakteryzują się one zazwyczaj dużymi potokami pasażerskimi oraz stosunkowo krótkimi odcinkami pokonywanymi przez pasażerów,
- przewozy regionalne, które swoim zasięgiem łączą miasta i miejscowości zawierające się w granicach jednego województwa. Zdarza się jednak, iż z uwagi na znaczną siłę powiązań ośrodków (zazwyczaj miejskich) wykształcają się istotne, wymagające regularnych przewozów o charakterze regionalnym, relacje transportowe przekraczające granice województw (przykładem mogą być tutaj przewozy realizowane przez PKS Chojnice na trasie Chojnice – Sępólno Krajeńskie),
- międzyregionalne lub dalekobieżne połączenia autobusowe, najczęściej łączące największe miasta w Polsce, lokalizacje turystyczne, a także destynacje zagraniczne.

Z badań i dostępnych danych wynika, że w województwie kujawsko-pomorskim:

- średni wiek pojazdów wśród największych przewoźników w regionie wynosi 19 lat,
- koszt jednego wozokilometra w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w transporcie autobusowym wynosi 5,92 zł,

- wg stanu na dzień 30.06.2023 r. w okresie od stycznia do maja 2023 r. przewoźnicy, operatorzy i organizatorzy sprzedali łącznie 117.046 szt. biletów jednorazowych z ulgą ustawową i 190.082 szt. biletów miesięcznych z ulgą ustawową. Oznacza to, że stosunek sprzedaży biletów jednorazowych z ulgą ustawową do biletów miesięcznych z ulgą ustawową wynosi 0,62.

Dane Generalnego Pomiaru Ruchu wykonywanego przez GDDKiA przedstawiają wartość średniodobowego ruchu rocznego autobusów na odcinkach dróg krajowych oraz wojewódzkich, jednakże nie ma możliwości by oddzielić poszczególne grupy rodzajowe opisane powyżej. W związku z tym, najwyższe wyniki w 2015 r. w województwie kujawsko-pomorskim na drogach krajowych prezentują 4 odcinki, przebiegające przez miasto Inowrocław (ul. Dworcowa, Staszica, Laubitz, Poznańska - przedział 287 – 566 autobusów dziennie), które jest zarówno ważnym węzłem w komunikacji regionalnej, (przebiegają przez nie trasy połączeń regionalnych) jak również obsługiwane jest przez lokalny system komunikacji miejskiej. Poza odcinkami typowo miejskimi, najwyższe wartości prezentują odcinki – Lubicz DW552 – Lubicz DW657 (276 pojazdów), Zławieś Wielka – Toruń (230), Bydgoszcz – Strzyżawa (191) i Toruń – Grębocin (189). W przypadku dróg wojewódzkich, najbardziej obciążonymi odcinkami, poza siecią miejską, są odcinki: Bydgoszcz – Skrzyżowanie na Miedzyń (215), Trzciniec – DK10 (196) i Ciechocinek – Odolion (133). Rozkład przestrzenny jasno ukazuje, iż największy ruch autobusów widoczny jest na drogach prowadzących do największych miast regionu – Bydgoszczy i Torunia. Niemal każda z dróg prowadzących do nich, charakteryzuje się co najmniej średniodobową liczbą 100 autobusów, przy czym wyraźnie odznacza się ciąg DK80, wskazując na silne przepływy pomiędzy stolicami oscylujący w granicach 150 – 200 pojazdów w ciągu doby. Poza ruchem do stolic województwa kujawsko-pomorskiego, wyróżnić należy również ruch w ciągu DK25 i DK15, szczególnie intensywny w okolicach Inowrocławia a także odcinek na drodze wojewódzkiej nr 266 Ciechocinek – Odolion. By odpowiednio scharakteryzować poszczególne składowe systemu autobusowego transportu zbiorowego należy zaznaczyć, iż (w przeciwieństwie do transportu kolejowego) przebiegi poszczególnych linii komunikacyjnych wyznaczane są zarówno z inicjatywy organizatorów przewozów publicznych, jak i w ramach działalności komercyjnej (poprzez składanie wniosków o zezwolenia na przewóz osób w określonych relacjach). Wielu ekspertów wskazuje, że z uwagi na ograniczone możliwości finansowe JST, rozdrobnienie odpowiedzialności na każdy ze szczebli administracji samorządowej oraz szybkiego rozwoju motoryzacji indywidualnej, nastąpiła degradacja przewozów autobusowych, pogłębiając ostatecznie wykluczenie komunikacyjne na terenach, gdzie prowadzenie linii transportu publicznego nie wiązało się z uzyskaniem odpowiedniego wyniku ekonomicznego. Proces ten postępuje i będzie wzmacniany m.in. poprzez wpływ na oferty przewozowe poszczególnych przewoźników pandemii COVID-19.

Średniodobowe potoki pasażerskie w transporcie autobusowym są zróżnicowane i wahają się od 0 do 1349 osób. Największe potoki pasażerów obserwuje się na wlotowych odcinkach linii komunikacyjnych do największych miast. Najbardziej obciążonym odcinkiem był tu odcinek DK10 Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń (wartości około 1 300 pasażerów), na którym to zbiegały się aż 23 linie komunikacyjne dwóch przewoźników.

- Ponadto bardzo duże wartości natężenia potoku pasażerów obserwuje się dla odcinków: Inowrocław – Tupadły (wylot z miasta na południe; 1 109 pasażerów, 5 przewoźników i 22 linie),
- Włocławek – Szpetal Górny (wylot z miasta w kierunku Lipna; 1 058 pasażerów, 3 przewoźników i 24 linie),
- Bydgoszcz – Brzoza (wylot z miasta na Inowrocław i Łabiszyn; 1 039 pasażerów; 3 przewoźników i 14 linii).

Wartości powyżej 500 pasażerów średniodobowo ma w przypadku Bydgoszczy 5 wlotów z 10, Torunia 4 wloty z 7, Włocławka 4 wloty z 9, Grudziądza 1 wlot z 6 i Inowrocławia 3 wloty z 9. Wysokie wartości potoków utrzymują się także na przedłużeniu tego typu odcinków.

Najważniejszymi z nich w kontekście ich długości i natężenia są:

a) dla Bydgoszczy:

- Bydgoszcz – Strzyżawa – Zławieś Wielka – Górsk – Toruń (- Strzyżawa – Dąbrowa Chełmińska),
- Bydgoszcz – Brzoza – Łabiszyn – Oporówek (- Brzoza – Nowa Wieś Wielka),
- Bydgoszcz – Białe Błota – Rynarzewo – Szubin,

- Bydgoszcz – Łochowo – Łochowice,
 - Bydgoszcz – Kruszyn – Strzelewo – Ślesin – Trzeciewnica – Nakło nad Notecią – Lubaszcz – Sadki,
 - Bydgoszcz – Osówiec – Wąwelnio – Sicienko,
 - Bydgoszcz – Bożenkowo – Koronowo,
 - Bydgoszcz – Osielsko – Borówno,
- b) dla Torunia:
- Toruń – Górsk - Zławieś Wielka – Bydgoszcz;
 - Toruń – Mała Nieszawka,
 - Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Dobrzejewice – Obrowo – Czernikowo – Wygoda (-Dobrzejewice – Łążyn – Zębowo),
 - Toruń – Grębocin – Rogówko – Gronowo – Wielka Łąka – Kowalewo Pomorskie,
 - Toruń – Łysomice – Ostaszewo – Grzywna – Chełmża,
 - Toruń – Różankowo – Łubianka – Przeczno,
- c) dla Włocławka:
- Włocławek – Szpetal Górny – Fabianki – Cyprianka – Łochocin (- Szpetal Górny – Nasiegniewo – Krojczyn – Dyblin – Strachoń),
 - Włocławek – Kowal – Dąbrówka – Chojny,
 - Włocławek – Nowa Wieś – Kruszyn – Śmiłowice – Chocień – Chodecz,
 - Włocławek – Brześć – Lubraniec,
 - Włocławek – Wieniec,
- d) dla Inowrocławia:
- Inowrocław – Tupadły – Janowice – Kruszwica (- Tupadły – Krusza Zamkowa – Ludzisko – Balice),
 - Inowrocław – Cieślin – Pakość – Bielawy,
 - Inowrocław – Sławęcinek – Jaksice – Złotniki Kujawskie – Tarkowo Górne,
 - Inowrocław – Szadłowice – Wierzchosławice – Gniewkowo,
 - Inowrocław – Jacewo,
- e) dla Grudziądza:
- Grudziądz – Dragacz – Dolna Grupa – Fletnowo – Warlubie (- Dolna Grupa – Górna Grupa – Grupa),
 - Grudziądz – Gać – Marusza – Pokrzywno – Okonin.

W przypadku Grudziądza warto zaznaczyć, że liczniejsze potoki generuje Brodnica (5 ciągów), Nakło nad Notecią (5 ciągów), Świecie (3 ciągi), Tuchola (3 ciągi). Z pozostałych odcinków występujących poza strefą ciężych miast prezydenckich warto zauważyć krótkie potoki, jakie generuje poza przywołanymi powyżej Żnin, Rybin (4 ciągi), Chełmno, Mogilno, Aleksandrów Kujawski, Radziejów (2 ciągi). Warto podkreślić, że 3 miasta tj. Brodnica, Chełmno i Świecie posiadają odcinki wlotowe o natężeniu powyżej 500 pasażerów średniodobowo (odpowiednio 2, 2 i 1 kierunek) i są to jedyne takie przypadki poza odcinkami dośrodkowymi względem miast prezydenckich. Z 2786 odcinków sieci autobusowego transportu publicznego o znaczeniu regionalnym, dla 300 odcinków, nie odnotowano sprzedaży biletów miesięcznych w październiku 2019 roku, co stanowi 10,7% ogółu analizowanych odcinków. Na dalszych 147 odcinkach potok podróźnych wynosił 5 pasażerów lub mniej (5,3%). Są to przykłady odcinków, których sens ekonomiczny może być łatwo podważony, jednakże uboga lub szczątkowa podaż oferty transportowej nie jest w stanie wygenerować istotnych potoków pasażerskich, które decydują o efektywności ekonomicznej danej linii komunikacyjnej. Wartość średnia dla dobowego potoku pasażerskiego na odcinkach regionalnej sieci autobusowej wynosi 118 pasażerów.

Zezwolenie na wykonywanie przewozów pasażerskich posiada także duża grupa małych i średnich prywatnych firm przewozowych, dysponujących minibusami i autobusami. Zdarza się, że działalność firm jest związana tylko z przewozami pasażerskimi, a czasami jest to działalność pomocnicza. Cechą charakterystyczną usługi przewozowej realizowanej środkami o małej pojemności jest lepsza dostępność w czasie i przestrzeni w przypadku małych potrzeb przewozowych. Na podstawie zawartych umów samorząd województwa przekazuje przewoźnikom wykonującym autobusowe przewozy pasażerskie dopłaty w związku ze sprzedażą biletów z ulgą ustawową. Umowy zawierane są na 1 rok.

4. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA DLA USŁUG UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

4.1. Źródła i podstawy ustalenia planu rozwoju sieci komunikacyjnej

(aktualizacja treści)

Plan rozwoju sieci komunikacyjnej dla województwa kujawsko-pomorskiego opracowany został w oparciu o prognozowane potrzeby transportowe, przy założeniu stabilizacyjnego scenariusza rozwoju gospodarczego kraju i województwa. Scenariusz ten uznano za najbardziej prawdopodobny.

Przy określaniu planu rozwoju sieci komunikacyjnej wykorzystano także najważniejsze, strategiczne dokumenty wyznaczające kierunki działań w zakresie transportu Unii Europejskiej, kraju i województwa.

Przy konstruowaniu planu wzięto pod uwagę rzeczywiste potrzeby mieszkańców, w celu jak najlepszego zaspokojenia ich potrzeb przewozowych. Badania potrzeb były prowadzone przy tworzeniu pierwotnego Planu Transportowego. Z uwagi na zmiany jakie nastąpiły w skutek pandemii COVID-19 oraz sytuacji gospodarczej w kraju i na świecie, koniecznym będzie przeprowadzenie nowych, kompleksowych badań potrzeb mieszkańców.

Istnieje pewna korelacja pomiędzy rozwojem publicznego transportu zbiorowego i infrastruktury drogowej. Od jakości infrastruktury drogowej uzależniona jest jakość świadczonych usług publicznym transportem autobusowym. Stąd też w celu właściwego zdefiniowania modelu transportowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, który był podstawą sformułowania rozwoju sieci linii publicznego transportu zbiorowego, niezbędne było określenie najbardziej prawdopodobnego scenariusza rozwoju infrastruktury drogowej. Podstawą opracowania tego scenariusza były przede wszystkim wspomniane wcześniej strategiczne dokumenty krajowe i wojewódzkie, dotyczące zakładanego rozwoju infrastruktury drogowej w województwie kujawsko-pomorskim oraz wyniki obliczeń efektywności tych inwestycji, dokonane za pomocą modelu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego.

Przed sformułowaniem planu rozwoju sieci linii publicznego transportu zbiorowego, weryfikacji poddano wszystkie przewidziane w województwie liniowe inwestycje w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury transportu publicznego. Planowane działania podzielono na dwie grupy:

- a) działania strategiczne, które powinno przewidzieć się w planach rozwoju województwa:
 - działania o charakterze krajowym (ponadregionalnym), dotyczące głównie naprawy lub modernizacji ważnych linii kolejowych związanych z podniesieniem prędkości eksploatacyjnej,
 - działania o charakterze lokalnym istotne z punktu widzenia wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, takich jak: budowa nowych przystanków kolejowych i modernizacja istniejących,
- b) działania z zakresu infrastruktury kolejowej o charakterze regionalnym zapisane w strategicznych dokumentach województwa.

4.2. Opis sieci komunikacyjnej

(aktualizacja treści)

Podstawą konstrukcji planu rozwoju sieci linii komunikacyjnych dla wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, oprócz znajomości aktualnych i przyszłych potrzeb transportowych mieszkańców, były następujące założenia:

- a) najważniejszym celem analizowanych przewozów jest umożliwienie sprawnego przemieszczania się mieszkańców ze stolic powiatów do stolic województwa i odwrotnie oraz pomiędzy stolicami i ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi powiatów,
- b) układ linii publicznego transportu zbiorowego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich stanowiących szkielet dla funkcjonowania całego publicznego transportu zbiorowego w województwie. Układ ten winien być zsynchronizowany w zintegrowanych węzłach przesiadkowych z liniami komunikacyjnymi:
 - międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich (głównie poprzez strategiczne zintegrowane węzły przesiadkowe zlokalizowane w pięciu miastach prezydenckich),

- powiatowych przewozów pasażerskich (głównie poprzez podstawowe i uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe zlokalizowane w stolicach powiatów); linie te z kolei powinny być zintegrowane z liniami gminnych przewozów pasażerskich.
- c) zgodnie ze Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego, kluczową rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywa kolej, jako środek transportu do sprawnego przemieszczania się mieszkańców na większe odległości.
- d) linie komunikacyjne wojewódzkich przewozów pasażerskich, bez względu na rolę jaką odgrywają w poszczególnych połączeniach transportowych, kwalifikuje się do dwóch kategorii: kolejowe – jako linie podstawowe i autobusowe – jako linie uzupełniające.
- e) w obszarach, w których nie ma możliwości, bądź nie są uzasadnione ekonomicznie kolejowe wojewódzkie przewozy pasażerskie, przewiduje się realizację tych przewozów w ramach transportu autobusowego.
- f) ze względu na specyfikę systemu transportu kolejowego przewiduje się wykonywanie przewozów pasażerskich wykraczających poza województwo kujawsko-pomorskie poprzez realizację wojewódzkich przewozów pasażerskich do najbliższej stacji poza granicę województwa, bądź w porozumieniu z organizatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich województw ościennych do uzgodnionej stacji końcowej, w taki sposób, by zapewnić maksymalnie sprawną podróż dla mieszkańców województwa (najlepiej bez przesiadek).
- g) zakłada się możliwość:
 - wydłużenia lub skrócenia poszczególnych linii transportu autobusowego,
 - wprowadzenia alternatywnych tras przejazdu w ramach danej linii autobusowej.

Przyjęto, że sieć linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego, realizowanych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich składać się będzie z:

- a) 16 linii kolejowych,
- b) 192 linii autobusowych, w tym:
 - 64 linie o charakterze użyteczności publicznej,
 - 128 linii uzupełniających, realizowanych na podstawie zezwoleń (komercyjnych).

W stosunku do poprzedniego Planu Transportowego w aktualizacji odchodzi się od sztywnego określania planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej, jak i zalecanej liczby kursów.

Plan Transportowy jest dokumentem wieloletnim i praktyka jego stosowania pokazała jak bardzo na przestrzeni lat zmieniają się potrzeby przewozowe. Priorytetem jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla zaspokojenia podstawowych potrzeb przewozowych tj. dowozu i odwozu do szkół i pracy.

Tabela 6. Wykaz linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym

Lp.	Relacja/trasa przebiegu
1	Toruń – Zelgno – Wąbrzeźno
2	Toruń– Łubianka – Warszewice – Chełmża – Kowalewo Pomorskie
3	Toruń – Łubianka – Chełmno
4	Chełmno – Stolno – Grudziądz
5	Toruń – Chełmża - Chełmno – Świecie
6	Bydgoszcz – Inowrocław – Osięciny
7	Trzemeszno – Mogilno – Barcin
8	Mogilno – Strzelno – Ciechrz – Inowrocław
9	Mogilno – Strzelno – Inowrocław
10	Bydgoszcz – Inowrocław – Piotrków Kujawski
11	Bydgoszcz – Inowrocław – Brześć
12	Inowrocław – Mierucin – Mogilno
13	Bydgoszcz – Szubin – Żnin – Rogowo
14	Inowrocław – Markowice –Strzelno

15	Mogilno – Gębice – Orchowo
16	Mogilno – Dębina – Janikowo
17	Inowrocław – Piechcin – Żnin
18	Mogilno – Barcin – Bydgoszcz
19	Włocławek – Chodecz – Kłodawa
20	Aleksandrów Kujawski – Wieniec – Włocławek
21	Włocławek – Dobrzyń nad Wisłą – Tuchówek
22	Włocławek – Lipno – Rypin – Brodnica
23	Włocławek – Lubraniec – Izbica Kujawska
24	Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek – Włocławek
25	Włocławek – Izbica Kujawska – Włocławek
26	Włocławek – Koneck – Aleksandrów Kujawski
27	Włocławek – Nieszawa – Aleksandrów Kujawski
28	Przemystka – Aleksandrów Kujawski – Włocławek
29	Włocławek – Radziejów – Przemystka
30	Radziejów – Aleksandrów Kujawski – Toruń
31	Nowe Miasto Lubawskie – Brodnica – Toruń
32	Nowe Miasto Lubawskie – Tereszewo – Brodnica
33	Golub-Dobrzyń – Świątosław – Toruń
34	Golub-Dobrzyń – Brzuze – Rypin
35	Golub-Dobrzyń – Małki – Brodnica
36	Brodnica – Świecie – Boleszyn
37	Brodnica – Wąpielsk – Brodnica
38	Brodnica – Bartniczka – Lidzbark
39	Brodnica – Toruń – Bydgoszcz
40	Brodnica – Małki – Wrocki
41	Golub-Dobrzyń – Ciechocin – Toruń
42	Golub-Dobrzyń – Małszyce – Toruń
43	Bydgoszcz – Toruń – Lipno – Włocławek
44	Bydgoszcz – Toruń – Golub-Dobrzyń – Rypin
45	Toruń – Kowalewo Pomorskie – Golub-Dobrzyń – Rypin
46	Lipno – Lisek – Włocławek
47	Lipno – Trutowo – Toruń
48	Rypin – Lipno – Włocławek
49	Toruń – Lipno – Rypin
50	Włocławek – Lipno – Rypin
51	Włocławek – Lipno – Golub-Dobrzyń
52	Toruń – Lipno – Włocławek
53	Toruń – Czernikowo – Lipno
54	Włocławek – Lisek – Lipno
55	Rypin – Osiek – Brodnica
56	Skepe – Lipno – Czernikowo – Toruń
57	Toruń – Makowiska – Lipno
58	Przemystka – Piotrków Kujawski – Wierzbiniek – Radziejów – Przemystka
59	Izbica Kujawska – Lubraniec – Brześć Kujawski – Machnaczy
60	Nakło nad Notecią – Sępólno Krajeńskie – Kamień Krajeński
61	Bydgoszcz – Szubin – Żnin – Rogowo – Gniezno
62	Sępólno Krajeńskie – Koronowo – Bydgoszcz
63	Radziejów – Brzeska Strefa Ekonomiczna – Włocławek
64	Aleksandrów Kujawski – Brzeska Strefa Ekonomiczna – Włocławek

Dodatkowo aktualizacja Planu Transportowego dopuszcza uruchamianie nowych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie autobusowym w przypadku wystąpienia uzasadnionych potrzeb przewozowych. Podstawą uruchomienia nowej linii komunikacyjnej jest łączne spełnienie następujących warunków:

- nowa linia musi łączyć co najmniej dwa miasta powiatowe,
- umożliwi zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych tj. dowóz do placówek oświatowych lub medycznych o zasięgu ponadlokalnym,
- na większości trasy przebiegu nie funkcjonuje inne połączenie komunikacyjne (kolejowe lub na podstawie zezwolenia),
- sytuacja finansowa Województwa pozwala na wyasygnowanie dodatkowych środków lub wystąpi pomoc finansowa samorządów lokalnych,
- linia spełnia założony w Strategii Rozwoju Województwa model 60/90,
- w przypadku linii wykraczających poza granice województwa pod warunkiem uzgodnienia przez województwa właściwe ze względu na przebieg tych linii.

W takiej sytuacji zakłada się uruchomienie połączenia na dwuletni okres próbny. Jeżeli w tym okresie frekwencja na linii komunikacyjnej będzie potwierdzała swoją zasadność, wówczas trasa taka zostanie dodana do wykazu linii komunikacyjnych.

Mapa 11. Linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie autobusowym

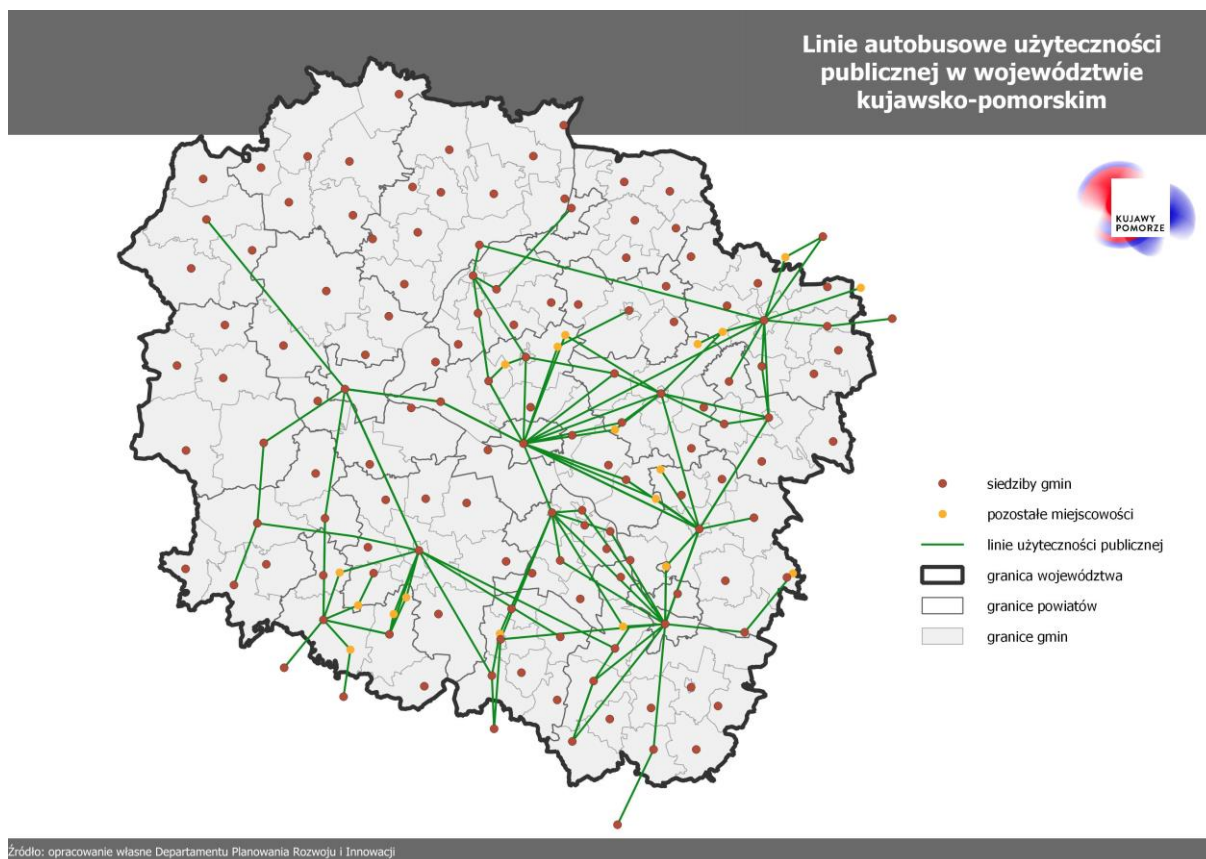


Tabela 7. Wykaz linii kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym

L.p.	Linia Komunikacyjna
1	(Piła) Wyrzysk Osiek - Bydgoszcz - Toruń - Włocławek - Kaliska Kuj. - Kutno (Łódź)
2	(Poznań) Gniezno - Mogilno - Inowrocław - Toruń - Jabłonowo Pom. (Olsztyn)
3	(Poznań) Wągrowiec - Kcynia – Szubin Bydgoszcz

4	(Poznań) Gniezno - Mogilno - Inowrocław - Bydgoszcz
5	Kcynia - Nakło nad Notecią - Sępólno Kraj. - Chojnice
6	Żnin - Inowrocław - Kruszwica
7	Bydgoszcz - Unisław Pom. - Chełmża
8	Toruń - Chełmża - Grudziądz - Kwidzyn (Malbork)
9	Bydgoszcz - Terespol Pom./Świecie - Laskowice Pom. - Smętowo (Gdynia)
10	Bydgoszcz - Wierzchucin - Tuchola - Chojnice
11	Bydgoszcz - Wierzchucin - Szlachta - Czersk
12	Czersk - Szlachta - Laskowice Pom. - Grudziądz - Jabłonowo Pom. – Brodnica (Działdowo)
13	Jabłonowo Pom. - Brodnica - Rypin
14	Toruń - Czernikowo - Lipno - Skępe - Sierpc
15	Chojnice - Wierzchucin - Laskowice Pom. - Grudziądz
16	Toruń - Otłoczyn - Ciechocinek

Powyższy wykaz linii komunikacyjnych określa najdłuższe możliwe relacje transportowe. Jednakże z przyczyn związanych z obiegiem taboru lub ograniczeniami po stronie infrastruktury kolejowej, które uniemożliwią uruchamianie połączeń we wskazanych relacjach, dopuszcza się ich skracanie lub czasową zmianę przebiegu. Stworzenie jak najdłuższych relacji podyktowane jest minimalizacją uciążliwości w podróży związanych z przesiadkami.

Miejscowości wskazane w nawiasach położone na obszarach ościennych województw stanowią rekomendowaną stację docelową. Realizacja połączeń do tych miejscowości możliwa będzie wyłącznie w przypadku uzgodnienia z odpowiednim województwem zasad organizacji i finansowania tychże linii. W przypadku braku porozumienia przewiduje się uruchamianie połączeń do pierwszej stacji węzłowej położonej w granicach województwa ościennego.

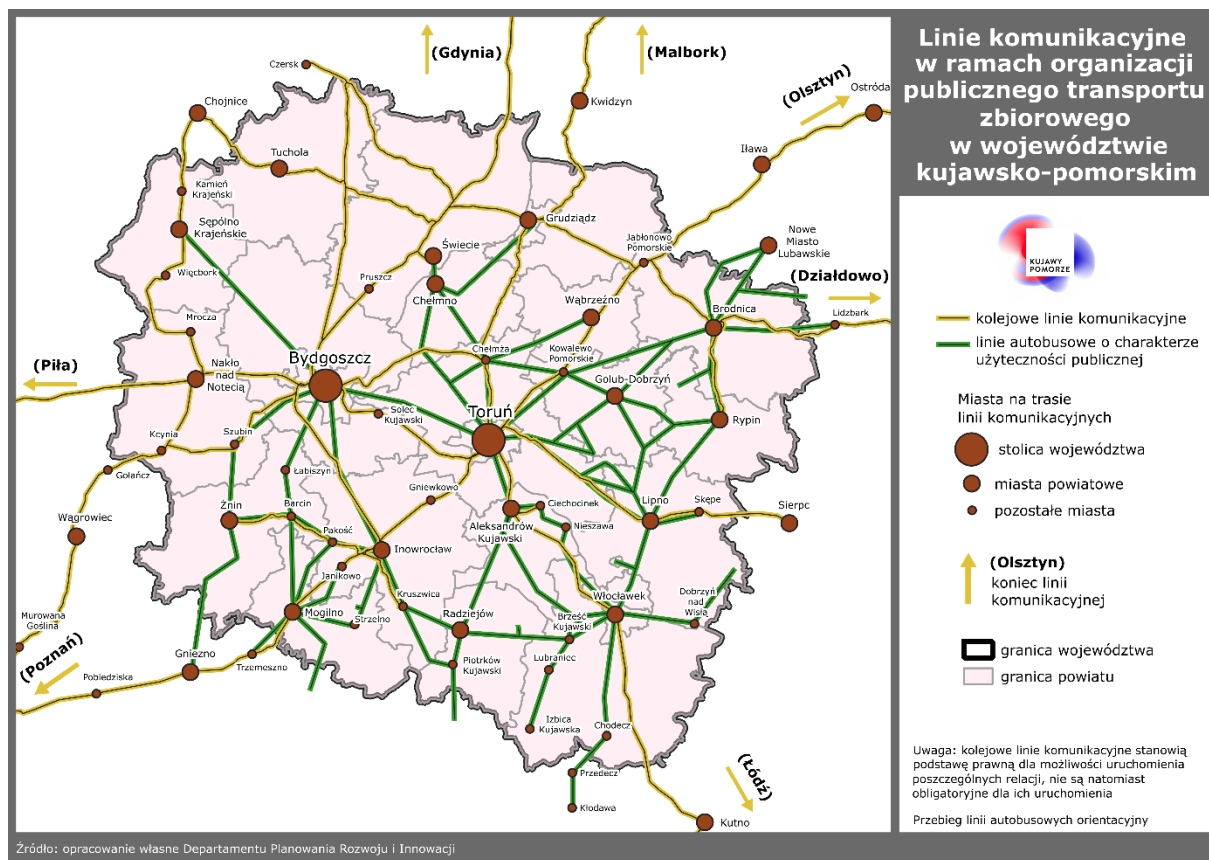
Linie komunikacyjne, na których nie jest prowadzony ruch pasażerski, a które zostały ujęte w wykazie, nie należy traktować jako obligatoryjne zobowiązanie do uruchomienia połączeń. Ujęcie wskazanych tras w dokumencie stanowić będzie podstawę do analiz w odrębnych opracowaniach co do zasadności społeczno-ekonomicznej przywrócenia ruchu pasażerskiego jak i rozmów z zarządcą infrastruktury kolejowej w sprawie remontu tychże tras.

Ostateczna decyzja o przywróceniu połączeń na danej linii kolejowej, skutkująca ogłoszeniem postępowania na wybór operatora świadczącego usługi publiczne będzie uzależniona od łącznie spełnienia następujących warunków:

- minimalna prędkość szlakowa linii nie niższa niż 70 km/h (prędkość mierzona na odcinkach prostych poza ograniczeniami miejscowymi),
- czas przejazdu z największej miejscowości położonej na analizowanej trasie do jednego z dwóch miast stołecznych Województwa będzie krótszy niż 90 minut, chyba że analizy wykażą istotneciążenie w innym kierunku,
- wykonana analiza społeczno-ekonomiczna potwierdza, że najefektywniejszym środkiem transportu do obsługi danej linii komunikacyjnej jest transport kolejowy,
- sytuacja finansowa Województwa jako organizatora będzie pozwalała na sfinansowanie dodatkowych połączeń.

W stosunku do poprzedniego Planu Transportowego, odstępuje się od wskazywania na liniach komunikacyjnych konkretnych nazw stacji, zastępując je nazwą miejscowości. Pozwala to na elastyczne tworzenie relacji pociągów w przypadku gdy w danej miejscowości funkcjonuje kilka stacji – np. Toruń Główny, Toruń Wschodni. W ten sposób możliwe będzie, w zależności od potrzeb lub uwarunkowań technicznych, uruchamianie połączeń do punktów obsługi podróżnych położonych najbliżej najbardziej zurbanizowanych części miejscowości. Odstępuje się również od podziału na linie podstawowe i uzupełniające.

Mapa 12. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej (autobusowe i kolejowe)



Aktualizacja Planu Transportowego uwzględni również wykaz linii autobusowych funkcjonujących w oparciu o zezwolenia. Są to połączenia, które przewoźnicy autobusowi uruchamiają na zasadach komercyjnych co oznacza, że potoki pasażerskie na tych trasach są na tyle wysokie, że pozwalają na pokrycie kosztów wpływami z biletów. Są to połączenia istotne dla zapewnienia spójności komunikacyjnej wewnętrznej i zewnętrznej województwa. W związku z tym przewiduje się, że w przypadku zrzeknięcia się zezwolenia przez któregokolwiek z przewoźników i całkowitego zaprzestania realizacji przewozów na zasadach komercyjnych, Organizator może uruchomić w to miejsce przewozy o charakterze użyteczności publicznej o ile zostanie to potwierdzone potrzebami przewozowymi.

Tabela 8. Wykaz linii komunikacyjnych realizowanych na podstawie zezwoleń

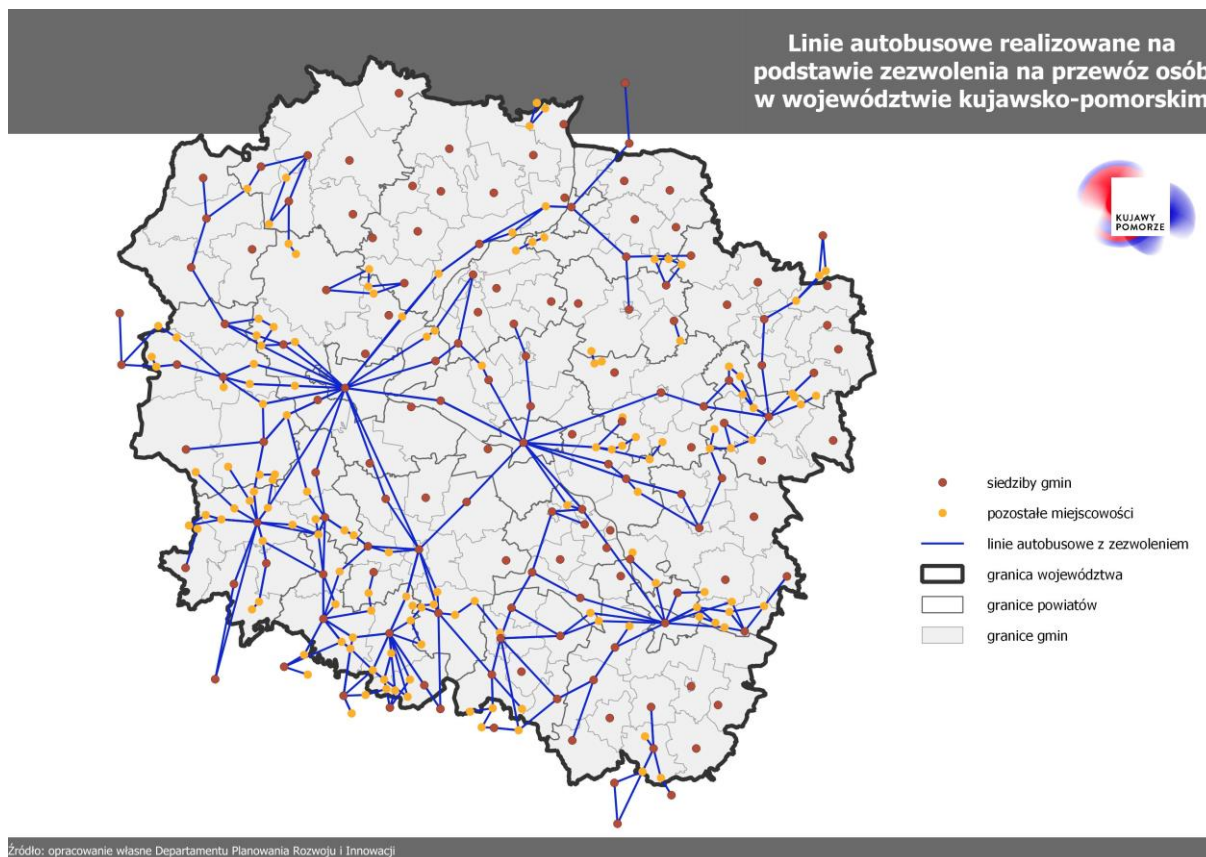
1.	Ciechocinek - Aleksandrów Kujawski – Radziejów
2.	Mogilno - Dąbrowa - Barcin - Bielawy – Piechcin
3.	Mogilno - Kwieciszewo - Gębice – Orchowo
4.	Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek-Włocławek
5.	Barcin - Piechcin - Pakość – Inowrocław
6.	Brodnica - Jajkowo - Bratuszewo - Nowe Miasto Lubawskie
7.	Budziszewo – Ryszewo – Gąsawa – Żnin
8.	Bycz-Piotrków Kujawski-Kruszwica-Inowrocław
9.	Bydgoszcz - Czarze - Dębowiec – Chełmno
10.	Bydgoszcz - Dąbrowa Chełmińska - Unisław – Chełmno
11.	Bydgoszcz - Gruczno - Świecie - Górna Grupa – Grudziądz
12.	Bydgoszcz - Inowrocław - Strzelno - Kuśnierz – Wilczyn

13.	Bydgoszcz - Łabiszyn – Barcin
14.	Bydgoszcz - Mrocza - Więcbork - Sępólno Krajeńskie - Kamień Krajeński
15.	Bydgoszcz - Rynarzewo - Lubostroń – Barcin
16.	Bydgoszcz - Sicienko - Samsieczno – Mrocza
17.	Bydgoszcz - Toruń – Ciechocinek
18.	Bydgoszcz – Tur - Nakło nad Notecią
19.	Bydgoszcz - Zławieś Wielka – Toruń
20.	Bydgoszcz - Żnin – Gniezno
21.	Bydgoszcz - Łochowo – Potulice - Nakło n/Notecią – Paterek
22.	Bydgoszcz - Potulice - Nakło nad Notecią
23.	Bydgoszcz – Rynarzewo – Szubin - Kcynia
24.	Bydgoszcz – Rynarzewo – Szubin – Sobiejuchy - Żnin
25.	Bydgoszcz – Ślesin - Nakło n/Notecią – Mrozowo - Kraczk
26.	Bydgoszcz – Ślesin - Nakło nad Notecią
27.	Bydgoszcz – Trzeciewnica – Świecie – Sartowice - Grudziądz
28.	Bydgoszcz - Złotniki Kujawskie - Inowrocław
29.	Choceń - Chodecz – Kłodawa
30.	Dębowa Łąka - Łobdowo - Dębowa Łąka
31.	Dobrzejewice - Zębowo - Łążyn - Miliszewy – Dobrzejewice
32.	Dobrzejewice – Zębowo – Miliszewy – Łążyn
33.	Gniezno - Rogowo – Żnin
34.	Gostycyn - Lucim - Mąkowsko – Tuchola
35.	Grudziądz - Gardeja – Kwidzyn
36.	Inowrocław - Markowice – Strzelno
37.	Inowrocław - Strzelno - Miradz - Przyjezierze
38.	Inowrocław - Strzelno - Ostrowo – Przyjezierze
39.	Inowrocław – Strzelno – Ostrowo - Wilczyn
40.	Izbica Kujawska - Lubraniec – Machnacz
41.	Jabłonowo Pomorskie - Radzyń Chełmiński – Grudziądz
42.	Janowiec Wielkopolski - Juncewo - Damasławek – Żnin
43.	Koronowo - Karolewo Pruszcz - Wudzyn - Serock – Koronowo
44.	Królikowo – Brzyskorzystewko - Żnin
45.	Kruszwica - Inowrocław - Gniewkowo – Toruń
46.	Kruszwica - Kobylniki - Bożejewice – Kruszwica
47.	Kruszwica - Bródzki - Wola Wapowska - Przemystka - Radziejów
48.	Książki - Rywałd - Blizno - Budziszewko – Książki
49.	Lubieniec – Przysypka - Dąbrowice
50.	Mogilno - Bielice - Gębice - Orchowo – Szydłowiec
51.	Mogilno - Bielice – Trzemeszno
52.	Mogilno - Gębice - Wola Kożuszkowa – Strzelno
53.	Mogilno - Strzelce - Trląg – Janikowo
54.	Mogilno - Strzelno - Skulsk
55.	Mogilno - Twierdzin - Dąbrowa - Wolice – Barcin
56.	Mogilno – Lubiń - Trzemeszno
57.	Mrocza - Słupowo - Trzemiętowo - Teresin - Sicienko - Wojnowo – Bydgoszcz
58.	Nakło n/Notecią - Sadki - Wyrzysk – Łobżenica
59.	Nowe Miasto Lubawskie - Brzozie Lubawskie – Brodnica
60.	Orchowo - Gębice – Mogilno
61.	Pakość - Mierucin - Mogilno – Bielice
62.	Piechcin - Kościelec – Inowrocław

63.	Piechcin – Pakość - Barcin – Inowrocław
64.	Podwiesk - Sosnówka – Szynych
65.	Przemystka - Radziejów - Topólka – Lubraniec
66.	Przemystka - Zaryń - Sadlno - Piotrków Kujawski – Przemystka
67.	Raciążek - Aleksandrów Kujawski – Radziejów
68.	Radziejów - Dobre - Osiecin - Radziejów
69.	Rogowo - Żnin - Szubin-Bydgoszcz
70.	Rychława - Kamionka - Osiny – Rychława
71.	Rypin - Długie - Radziki Duże - Czyżewo – Rypin
72.	Rypin - Kiełpiny - Radziki Duże - Czyżewo – Rypin
73.	Rypin - Michałki - Świedziebnia - Michałki – Rypin
74.	Rypin - Nadróż - Brzuze - Somsioy - Obory – Ugoszcz
75.	Rypin - Nadróż - Obory - Chrostkowo – Lipno
76.	Rypin - Osiek – Brodnica
77.	Rypin - Radomin - Wąpielsk – Rypin
78.	Rypin - Stawiska – Świedziebnia
79.	Rypin – Czyżewo - Radziki Duże – Czyżewo - Rypin
80.	Sępólno Krajeńskie - Pamiętowo - Kęsowo – Tuchola
81.	Sierakowo - Srebrniki - Orzechowo
82.	Skulsk - Jeziora Wielkie - Strzelno - Kwieciszewo – Mogilno
83.	Skulsk - Kruszwica - Szarlej – Inowrocław
84.	Stodólno - Sławsk Wielki
85.	Strzelno - Sukowy - Stodólno – Strzelno
86.	Strzelno – Orchowo – Gębice - Mogilno
87.	Szubin - Tur – Bydgoszcz
88.	Szydłowiec - Orchowo - Gębice – Mogilno
89.	Szydłowiec – Orchowo – Linowiec - Strzelno
90.	Talarkowo - Tomisławice - Radziejów - Przemystka
91.	Toruń - Chełmża - Papowo Biskupie
92.	Toruń - Ciechocinek – Toruń
93.	Toruń - Czernikowo - Kikół – Lipno
94.	Toruń - Czernikowo - Osówka – Lipno
95.	Toruń - Dobrzejewice - Ciechocin – Elgiszewo
96.	Toruń - Dobrzejewice - Mazowsze – Działyń
97.	Toruń - Golub-Dobrzyń – Rypin
98.	Toruń - Łubianka - Wybczyk – Unisław
99.	Toruń - Obrowo - Czernikowo – Kikół
100.	Toruń - Wygoda – Ciechocinek
101.	Toruń - Zławieś Wielka – Bydgoszcz
102.	Trzemeszno - Trzemżał – Mogilno
103.	Tuchola - Gostycyn - Mała Klonia - Wielki Mędromierz – Tuchola
104.	Wąbrzeźno - Radzyń Chełmiński – Grudziądz
105.	Wierzbin - Topólka - Lubraniec - Brześć Kujawski – Włocławek
106.	Wilczyn - Gaj – Strzelno
107.	Wilczyn-Wójcin-Strzelno
108.	Włocławek - Dobrzyń nad Wisłą – Wylazłowo
109.	Włocławek - Bachorzewo - Dobrzyń nad Wisłą
110.	Włocławek - Bądkowo – Zakrzewo
111.	Włocławek - Nasięgniewo - Dobrzyń nad Wisłą - Chalin – Tłuchowo
112.	Włocławek - Nasięgniewo - Dyblin - Chalin – Tłuchowo

113.	Włocławek - Nasiegniewo - Glewo – Zakrzewo
114.	Włocławek - Rachcin - Bobrowniki - Bobrownickie Pole
115.	Włocławek - Radziejów - Kryńsk – Przemystka
116.	Włocławek - Wysocin – Osiećciny
117.	Włocławek-Fabianki-Zaduszniki
118.	Wyrzysk - Dębno - Dębionek - Nakło n/Notecią
119.	Zasady - Sadłowo – Rypin
120.	Zbijewo - Przedecz - Kłodawa - Chodecz – Chocień
121.	Żnin - Gąsawa – Budziszaw
122.	Żnin - Januskowo - Chomętowo - Gąbin – Wąsosz
123.	Żnin - Słębowo - Juncewo – Damasławek
124.	Żnin - Sulinowo – Dziewierzewo
125.	Żnin - Szczepanowo – Barcin
126.	Żnin - Wenecja - Dąbrowa – Mogilno
127.	Żnin-Słębowo - Sielec – Damasławek
128.	Żnin – Szczepanowo - Jadowniki Rycerskie - Żnin

Mapa 13. Linie autobusowe uzupełniające (zezwożenia)



4.3 Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest zastosowanie autobusów o alternatywnych źródłach zasilania

(dodanie nowego punktu)

Na liniach komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zakłada się stopniowe ujednoczanie standardów wyposażenia pojazdów. Należy dążyć do dostosowania taboru do obsługi osób z niepełnosprawnością, wyposażenia każdego miejsca siedzącego w pasy bezpieczeństwa, a docelowo wprowadzić w każdym pojeździe wymóg wygospodarowania miejsca na wózek inwalidzki.

Pożądanym standardem jest zapewnienie w pojazdach klimatyzacji i możliwości bezgotówkowych płatności za bilety.

Na obecnym etapie nie przewiduje się wymogu zastępowania pojazdów o napędzie spalinowym pojazdami napędzanymi gazem ziemnym m.in. ze względu na niedostateczną liczbę i lokalizację dostępnych stacji tankowania. Obecnie stosowane w produkcji autobusów napędy elektryczne i gazowe nie sprawdzają się przy specyfice linii wojewódzkich (długie dystanse). Zalety alternatywnych paliw doskonale się sprawdzają w transporcie miejskim. Biorąc jednak pod uwagę dynamikę rozwoju technologicznego w branży motoryzacyjnej pod kątem wykorzystania technologii bateryjnej, należy się spodziewać znacznego zwiększenia wydajności (zasięgu) takich pojazdów oraz obniżenia kosztów ich zakupu i eksploatacji w przyszłości. W związku z tym, Województwo organizując linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej będzie docelowo dążyło do stopniowego zastępowania tradycyjnych pojazdów o napędzie spalinowym autobusami o napędzie elektrycznym o ile ta technologia będzie miała uzasadnienie w transporcie regionalnym.

5. DOSTĘPNOŚĆ DO ŚRODKÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ DO PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

5.3 Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonych zdolnościach ruchowych

(aktualizacja)

Stosowanie ułatwień w dostępie do publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej warunkuje Konstytucja RP. Artykuł ten formułuje zasadę polityki państwa (art. 69) zobowiązującą władze do zapewnienia m.in. tej grupie pomocy w przysposobieniu do komunikacji społecznej. Oprócz przepisów Konstytucji, również Uchwała Sejmu RP z dnia 1 sierpnia 1997 r. (Karta Praw Osób Niepełnosprawnych – paragraf 1 punkt 8) nakłada obowiązek władz do m.in. zapewnienia im swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu.

Pożądanymi przedsięwzięciami dotyczącymi ułatwienia osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych dostępu do publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim są:

- a) dotyczące infrastruktury przystankowej i dworców:
 - umieszczenie na tablicach przystankowych numeru przystanku i numeru telefonu do organizatora przewozów alfabetem Braille’a (oprócz zapisu standardowego),
 - przystosowanie wysokości platform przystankowych w celu ułatwienia wejścia i wyjścia ze środka transportowego dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej, osób starszych oraz osób z wózkami dziecięcymi,
 - stosowanie specjalnych żółtych płyt z wyżłobieniami w celu ułatwienia identyfikacji miejsca oczekiwania dla osób niewidomych i niedowidzących,
 - montowanie specjalistycznych wind oraz podjazdów dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w miejscach o różnych poziomach wysokości (schody).

Wymienione zadania powinny dotyczyć każdego przystanku komunikacyjnego wojewódzkich przewozów pasażerskich, których właścicielem/zarządcą jest Województwo Kujawsko-Pomorskie. Montaż specjalistycznych wind oraz podjazdów dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w miejscach o różnych poziomach wysokości (schody) z uwagi na koszty winien być wdrażany w pierwszej kolejności realizowany w miejscach o największej wymianie pasażerskiej. Miejsca te i zakres ich wyposażenia powinien zostać ustalony poprzez szczegółowe analizy przez organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich.

- b) dotyczące środków transportowych:
 - wymiana taboru na pojazdy częściowo lub w pełni niskopodłogowe oraz dostosowanie minimum jednego członu pociągu do obsługi osób z niepełnosprawnościami (poszerzony korytarz przedziału,

obniżona wysokość okien i uchwytów drzwi, ergonomiczne miejsce na wózek inwalidzki, specjalistyczna toaleta),

- instalowanie w pojazdach samo wysuwanych ramp ułatwiających wjazd i wyjazd ze środka transportowego dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wraz ze specjalnie wyznaczonymi miejscami zatrzymania dla tych osób wyposażonych w pas bezpieczeństwa do przypięcia wózka oraz przycisk sygnalizacyjny chęci opuszczenia środka transportowego,
- wdrażanie systemów zapowiadania głosowego, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na zewnątrz,
- instalowanie wewnętrznych wyświetlaczy w środkach transportowych zawierających niezbędną informację pasażerską,
- wymiana zwykłych statycznych tablic kierunkowych na elektroniczne wyświetlacze numeru i docelowego kierunku linii.

Zakłada się, że minimum 10% środków transportowych na autobusowych i 100% na kolejowych liniach przewozów wojewódzkich potokach pasażerskich powinny być w pełni przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych (w tym osób o dużych trudnościach w samodzielnym przemieszczaniu się). Natomiast wyposażenie o którym mowa w trzech pozostałych planowanych zadaniach, powinien posiadać docelowo każdy środek transportowy wykorzystywany w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

5.4 Zintegrowane węzły przesiadkowe

(aktualizacja)

Na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich planuje się utworzenie 47 zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, zintegrowany węzeł przesiadkowy stanowi miejsce na dogodną i komfortową zmianę środka transportowego, wyposażony w niezbędną do pełnej obsługi podróży infrastrukturę i urządzenia.

Najważniejszymi zadaniami tych węzłów będzie integracja:

- różnych systemów publicznego transportu zbiorowego (kolejowego i autobusowego) lub różnych linii jednego systemu wojewódzkich, powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich,
- systemów publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich z indywidualnymi środkami transportu – samochód, rower, urządzenia transportu osobistego,
- linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami ponadregionalnymi (przewozów pasażerskich międzynarodowych i międzywojewódzkich) oraz lokalnymi (głównie przewozów pasażerskich powiatowych oraz w uzasadnionych przypadkach – przewozów gminnych).

Integrację tą należy osiągnąć poprzez stworzenie podróżnym możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego. W przypadku przesiadek z/na rower należy ułatwić integrację poprzez budowę zadanych parkingów rowerowych. Połączenie publicznego transportu zbiorowego z indywidualnym, poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy, zwiększa zasięg dostępności mieszkańcom województwa do publicznego transportu zbiorowego i tym samym wzmacnia rolę tego transportu poprzez zwiększenie liczby potencjalnych jego użytkowników.

Należy przy tym zwrócić uwagę na prawny brak możliwości stworzenia węzłów przesiadkowych autobus-kolej, w których to transport autobusowy pełniłby funkcję dowozową do stacji kolejowej. Pomimo że przewozy autobusowe i kolejowe funkcjonują w oparciu o rozkłady jazdy, to tylko w przypadku przewozów kolejowych prawnie możliwe są skomunikowania tj. wzajemne oczekiwanie na siebie pociągów nawet w wypadku opóźnienia jednego z nich. Nie istnieją aktualnie przepisy, umożliwiające integrację (skomunikowania) rozkładów jazdy autobusów z pociągami. Odjazd autobusu niezgodnie z rozkładem jazdy zgłoszonym na zezwoleniu jest naruszeniem zezwolenia, a tym samym podstawą do nałożenia kary na przewoźnika. Innym utrudnieniem jest odmienna procedura zmiany rozkładów jazdy autobusów, całkowicie niezależna od zmian na

kolei. Zarządca infrastruktury kolejowej ma obowiązek publikacji zmian w rozkładzie jazdy na 21 dni przed wejściem ich w życie. Jest to za krótki czas na rozpatrzenie wniosków o zmiany zezwoleń na połączenia autobusowe. Wymagają one bowiem nie tylko zatwierdzenia przez Marszałka Województwa, ale także uzgodnień ze odpowiednimi samorządami na trasie przejazdu oraz ogłoszenia z wyprzedzeniem nowego rozkładu jazdy.

Na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich ustalono trzy klasy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w zależności od roli jakie one będą pełnić w przewozach pasażerskich na terenie województwa. Są to węzły:

- strategiczne, o znaczeniu krajowym i ważnym wojewódzkim – zlokalizowane w miastach prezydenckich na terenie województwa, w liczbie 12 sztuk (Bydgoszcz – 6 szt., Toruń – 3 szt., Włocławek – 1 szt., Inowrocław – 1 szt., Grudziądz – 1 szt.); w części tych węzłów przecinają się linie międzynarodowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich przewozów pasażerskich, pozostałe natomiast mają bardzo istotne znaczenie w połączeniach komunikacyjnych stolic województwa,
- podstawowe, o podstawowym znaczeniu w przewozach wojewódzkich i powiatowych, w liczbie 25 sztuk, które oprócz stolic powiatów obejmują miejsca o największej wymianie pasażerów w ciągu doby, z których w ciągu doby korzysta nie mniej niż 750 podróżnych;
- uzupełniające, o mniejszym znaczeniu w przewozach wojewódzkich w liczbie 12 sztuk, z których w ciągu doby korzysta nie więcej niż 750 i nie mniej niż 500 podróżnych.

Lp.	Strategiczne zintegrowane węzły przesiadkowe	Integrowane transportowe systemy
1.	Bydgoszcz Bielawy	A, K, S, R
2.	Bydgoszcz Błonie	A, K, S, R
3.	Bydgoszcz Główna	A, K, S, R, T
4.	Bydgoszcz Leśna	A, K, S, R
5.	Bydgoszcz Wschód	A, K, S, R, T
6.	Grudziądz	A, K, S, R, T
7.	Inowrocław	A, K, S, R
8.	Toruń Główny	A, K, S, R
9.	Toruń Miasto	A, K, S, R, T
10.	Toruń Wschodni	A, K, S, R, T
11.	Włocławek	A, K, S, R
12.	Bydgoszcz Żółwin****	A, K, S, R
Lp.	Podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe	
1.	Aleksandrów Kujawski	A, K, S, R
2.	Barcin**	A, S, R
3.	Brodnica	A, K, S, R
4.	Chełmno	A, S, R
5.	Chełmża	A, K, S, R
6.	Golub Dobrzyń	A, S, R
7.	Jabłonowo Pomorskie	A, K, S, R
8.	Janikowo	A, K, S, R
9.	Kowalewo Pomorskie	A, K, S, R
10.	Laskowice koło Świecia	A, K, S, R
11.	Lipno*	A, S, R
12.	Maksymilianowo	A, K, S, R
13.	Mogilno	A, K, S, R
14.	Mrocza**	A, S, R
15.	Nakło nad Notecią	A, K, S, R
16.	Radziejów	A, S, R
17.	Rypin*	A, S, R
18.	Sępólno Krajeńskie*	A, S, R

19.	Świecie***	A, S, R
20.	Terespol Pomorski	A, K, S, R
21.	Tuchola	A, K, S, R
22.	Warlubie	A, S, R
23.	Wąbrzeźno	A, S, R
24.	Złotniki Kujawskie	A, S, R
25.	Żnin**	A, S, R
Lp.	Uzupelniające zintegrowane węzły przesiadkowe	
1.	Brzoza (koło Bydgoszczy)	A, K, S, R
2.	Lubicz*	A, S, R
3.	Ostromecko	A, S, R
4.	Pakość	A, S, R
5.	Piotrków Kujawski	A, S, R
6.	Pruszcz Pomorski	A, K, S, R
7.	Solec Kujawski	A, K, S, R
8.	Strzelno	A, S, R
9.	Szubin**	A, S, R
10.	Świekatowo	A, K, S, R
11.	Wierzchucin	A, K, S, R
12.	Unisław Pomorski****	A, K, S, R
<p>Przyjęto oznaczenia: A – autobus, K – kolej, S – indywidualny transport samochodowy, R – rower, T – Tramwaj</p> <p>*w odrębnych analizach należy rozważyć lokalizację węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym ** w ramach odrębnych analiz należy rozważyć możliwość integracji istniejącego transportu autobusowego z kolejowym w przypadku wykazania zasadności przywrócenia przewozów kolejowych *** w przypadku budowy linii kolejowej do centrum Świecia – węzeł winien integrować transport kolejowy z pozostałymi **** w przypadku realizacji inwestycji kolejowych wzmacniających węzłową funkcję wskazanej lokalizacji</p>		

Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas, przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej kraju oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów, korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróże, kończących podróże, bądź przesiadających się w trakcie podróży).

Zakłada się, że integracja pomiędzy liniami wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami ponadwojewódzkich przewozów pasażerskich (międzynarodowych i międzywojewódzkich), będzie organizowana głównie w zintegrowanych węzłach o znaczeniu strategicznym (ewentualnie podstawowym). Natomiast integracja linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami powiatowymi, będzie miała miejsce w zintegrowanych węzłach o znaczeniu podstawowym, przede wszystkim zlokalizowanych w stolicach powiatów. Dopuszcza się także zintegrowanie w wybranych węzłach przesiadkowych wojewódzkich przewozów pasażerskich z ważnymi liniami gminnych przewozów pasażerskich, co przyczyni się do zwiększenia zasięgu podróży publicznym transportem zbiorowym mieszkańcom małych miejscowości i terenów wiejskich oraz zapewni im się lepszą dostępność tym transportem do stolic powiatów i województwa. Miejsca i sposób urządzania tych punktów przesiadkowych zależą będą od porozumienia między organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich a danym organizatorem i operatorem przewozów lokalnych.

Ważnym zagadnieniem, ze względu na bardzo dobrą sprawność przesiadania się na wszystkich klasach zintegrowanych węzłów, powinno być uzyskanie możliwie jak największej wartości tzw. współczynnika

skomunikowania poszczególnych rodzajów środków transportowych i linii komunikacyjnych. Wyrażony jest on w procentach i wskazuje jaki jest udział zsynchronizowania środków transportowych na poszczególnych liniach transportowych w stosunku do wszystkich połączeń w analizowanej jednostce czasu. Wyznaczenie tego parametru dla poszczególnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest możliwe dopiero po ustaleniu z danymi operatorami i przewoźnikami szczegółowych rozkładów jazdy.

Integracja linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z indywidualnym transportem samochodowym powinna być wykonana poprzez budowę na wszystkich wyznaczonych zintegrowanych węzłach przesiadkowych parkingów dwóch typów:

- P&R (Park&Ride; Parkuj samochód osobowy – jedź środkami transportu publicznego),
- K&R (Kiss&Ride; zatrzymaj lub zaparkuj na krótki czas samochód w celu wysadzenia pasażerów przesiadających się do środków publicznego transportu zbiorowego i odjedź).

Pojemność tych parkingów powinna być określona dla każdego zintegrowanego węzła przesiadkowego indywidualnie, w zależności od potrzeb transportowych. Potrzeby te będzie można określić na podstawie obserwacji terenowych i badań zajętości parkingów w obszarze danego zintegrowanego węzła przesiadkowego.

Oprócz wyżej wymienionych węzłów, w Planie Transportowym zakłada się wspieranie działań nad rozbudową lub tworzeniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych w obszarze wszystkich znaczących obszarów miejskich w województwie, w tym renowacje stacji kolejowych. Infrastruktura tych węzłów jest w części zarządzana przez PKP S.A. i PKP-PLK S.A., a w części przez lokalne samorządy. Doświadczenia krajów zachodnich wskazują, że warto oddać węzeł w zarządzanie samorządowi lokalnemu. Doświadczenia wskazują również, że w przypadku bliskiego położenia względem siebie dworców autobusowych i kolejowych ich zintegrowanie w jeden węzeł z reguły nie nastręcza specjalnych trudności. Ewentualne problemy z ich integracją ogniskują się głównie na kwestiach związanych z prawem własności, brakiem odpowiednich powierzchni i najczęściej z brakiem wystarczających środków finansowych poszczególnych właścicieli lub zarządców.

W celu lepszej integracji systemu transportu indywidualnego z systemami publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim powinno się dążyć do tworzenia i właściwego organizowania parkingów na samochody osobowe nie tylko w obszarze wszystkich zintegrowanych węzłów przesiadkowych publicznego transportu zbiorowego, ale także w pobliżu wszystkich dworców kolejowych i autobusowych. Możliwość bezpiecznego pozostawienia na nich samochodu powinna zachęcać kierowców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

Przy dworcach kolejowych i autobusowych parkingi typu K&R powinny stanowić popularną formę dostępu do publicznych usług transportowych, gdzie pasażer jest wysadzany lub odbierany przez kierowcę samochodu. Parking tego typu powinien być zlokalizowany możliwie najbliżej wejścia do dworca i wyposażony w kilka miejsc postojowych o możliwości krótkotrwałego parkowania samochodu. W przypadku dużych dworców, gdzie występuje znaczne prawdopodobieństwo odprowadzenia osoby z bagażem na peron, powinny to być parkingi z większą liczbą miejsc postojowych i możliwością dłuższego czasu parkowania (od 15 nawet do 30 minut).

6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW I FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

6.2 Zasady organizacji rynku przewozów

(aktualizacja)

Zasady organizacji i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po 31 grudnia 2016 roku reguluje Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o Publicznym Transporcie Zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, 2666, z 2023 r. poz. 1003, 1234.1343 ze). Powyższa ustawa wprowadziła pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz operatora publicznego transportu zbiorowego. Operatorem jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do świadczenia usług przewozowych na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 4 ust. 1 pkt 8). Natomiast organizatorem

na wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w świetle ustawy jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego (art. 4 ust. 1 pkt 9).

Do podstawowych zadań organizatora należą trzy obszary tematyczne wskazane w art. 8 Ustawy, dotyczące publicznego transportu zbiorowego:

- planowanie rozwoju,
- organizowanie,
- zarządzanie.

W zakresie planowania organizator odpowiedzialny jest za prognozowanie potrzeb przewozowych i rynku przewozów pasażerskich oraz opracowanie i uaktualnianie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla wojewódzkich przewozów pasażerskich powinien być na bieżąco monitorowany i aktualizowany w miarę potrzeb. Podstawą jego opracowania powinny być prognozy ruchu przewozów pasażerskich i potrzeb przewozowych oraz wyniki analiz optymalizacyjnych układu linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego, wykonane dla trzech pięcioletnich okresów prognozy oraz trzech scenariuszy rozwoju gospodarczego kraju i województwa. Prognozy potrzeb przewozowych oraz najbardziej korzystne z punktu widzenia celów transportowych układy linii komunikacyjnych, powinny być wyznaczane poprzez analizy symulacyjne za pomocą uaktualnionego modelu transportowego województwa kujawsko – pomorskiego.

Uaktualniony Plan Transportowy powinien zapewniać poprawę poziomu obsługi komunikacyjnej mieszkańców województwa realizowanej poprzez wojewódzkie przewozy pasażerskie publicznym transportem zbiorowym.

Przy planowaniu wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy brać pod uwagę także:

- zakładane główne cele rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego w tym szczególnie dotyczące publicznego transportu zbiorowego zawarte w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+,
- możliwości finansowe budżetu samorządowego,
- przewidywany poziom rentowności układu linii komunikacyjnych,
- poprawę jakości środowiska naturalnego,
- zgodność z założeniami zawartymi w Krajowym Planie Transportowym.

W ramach organizowania publicznego transportu zbiorowego na organizatorze ciążyą obowiązki wynikające z art. 15 Ustawy obejmujące 12 pozycji. Dotyczą one:

- badania i analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowania działań zmierzających do realizacji istniejącego Planu Transportowego,
- - zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w tym monitorowania działań związanych z jego rozwojem,
- określania sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ustalania stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów,
- określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,

- przygotowania i przeprowadzenia postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawierania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalania opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalania sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywania zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

W ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym organizator odpowiada w szczególności za:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocenę i kontrolę realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- kontrolę nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 ustawy,
- współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analizę realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy w ramach transportu kolejowego odbywa się we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie określonym przepisami ustawy z dnia 29 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Istotne jest objęcie jednolitymi zasadami przewozów kolejowych i autobusowych w tym taryf opłat za przejazdy. Należy podkreślić, że przepisy prawa nie dają pełnej możliwości kształtowania usług użyteczności publicznej w układzie możliwie najkorzystniejszym dla użytkowników, ponieważ nie dają organizatorowi instrumentów oddziaływania na przewoźników innych, niż zakontraktowanych przez niego. Przewoźnik z kolei, nierealizujący pasażerskich przewozów wojewódzkich, nie podlega ustalonym zasadom przez organizatora, ale jednocześnie nie może też korzystać z pomocy finansowej. Tak więc segment usług przewozowych składać się będzie z usług regulowanych na zasadzie użyteczności publicznej i nieregulowanych. Zasady kooperacji poszczególnych przewoźników odbywać się będą na zasadzie dobrowolności. Należy podkreślić, że efektywne zarządzanie segmentem usług przewozowych wymagać będzie stworzenia systemu współpracy obu rodzajów usług: regulowanych na zasadzie użyteczności publicznej i nieregulowanych.

Dla prawidłowej realizacji wyżej wymienionych obowiązków proponuje się ich realizację przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego i funkcjonujący w nim departament właściwy ds. organizacji transportu publicznego – jako odrębnej komórki, niepowiązanej osobowo z innymi zadaniami niezwiązanymi bezpośrednio z transportem publicznym przy jednoczesnej ścisłej współpracy z departamentami właściwymi do spraw planowania rozwoju województwa, infrastruktury drogowej i finansów.

Pozwoli to na optymalną realizację polityki transportowej oraz zapewni w sposób właściwy realizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Wewnętrzna struktura organizacyjna tej komórki powinna zapewnić efektywne planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na terenie województwa, w tym zarządzanie działaniami o charakterze rynkowym. Pracownikami tej komórki powinna być wysoko wykwalifikowana kadra,

posiadająca umiejętności między innymi: oceny procesów transportowych oraz funkcjonowania różnych systemów transportowych, w tym szczególnie publicznego transportu zbiorowego, oceny zjawisk w aspekcie społecznym potrzeb przewozowych, umiejętności wykorzystywania nowoczesnych narzędzi (informatyka, obsługa baz danych, modelu transportowego), umiejętności tworzenia platformy kontaktów z operatorami, przewoźnikami, pasażerami, umiejętności menadżerskie itp.

Zakres działalności Departamentu obejmować winien, oprócz zadań wymienionych wcześniej, a zawartych w art. 15 i 43 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, m.in.:

- a) kształtowanie zintegrowanego i spójnego systemu przewozów na terenie województwa w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich,
- b) koordynację i integrację wojewódzkich przewozów pasażerskich z powiatowymi i miejskimi przewozami (ewentualnie ważnymi gminnymi),
- c) ustalanie i egzekwowanie przyjętych standardów przewozowych,
- d) monitorowanie rynku przewoźników i rynku usług,
- e) ustalanie linii strategicznych na których realizowane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej o wyższym standardzie i ich integrację z przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi,
- f) obsługa i aktualizowanie modelu transportowego,
- g) stymulowanie zarządców tej infrastruktury do wymaganej modernizacji, napraw, remontów, bieżącego utrzymania, utrzymania przejezdności itp. (we współpracy z departamentem właściwym ds. infrastruktury drogowej),
- h) kontrolowanie stanu technicznego infrastruktury kolejowej i drogowej wykorzystywanej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz stymulowanie z zarządcami tej infrastruktury wymaganej modernizacji, napraw, remontów, bieżącego utrzymania, utrzymania przejezdności itp.,
- i) pełnienie funkcji regulatora rynku,
- j) współpracę z organizatorami ponadregionalnych przewozów pasażerskich: międzywojewódzkich, międzynarodowych oraz w sąsiadujących województwach,
- k) stałą współpracę z zarządcami infrastruktury punktowej (głównie dworców autobusowych i kolejowych) oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- l) prowadzenie kampanii i akcji promujących publiczny transport zbiorowy przez media tradycyjne i elektroniczne (prasa, TV, radio, strona internetowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego, portale społecznościowe itp.),
- m) prowadzenie edukacji w zakresie:
 - bezpiecznych postaw podczas podróży i proekologicznych zgodnie z zasadami polityki zrównoważonego rozwoju transportu,
 - przysługujących praw podróżnym (Dz. U. UE Nr 181/2011),
 - przysługujących praw i obowiązków operatorom i przewoźnikom (Dz. U. UE Nr 1370/2007);
 - poprawy bezpieczeństwa publicznego.

Województwo Kujawsko-Pomorskie poprzez swoje struktury organizacyjne w urzędzie marszałkowskim będzie decydować o liniach komunikacyjnych, relacjach i liczbie połączeń w poszczególnych relacjach w wojewódzkich przewozach pasażerskich z uwzględnieniem różnych okresów doby, tygodnia i roku oraz o standardzie środków transportowych. Czynnikiemami decydującymi o wyborze strategii w funkcjonowaniu linii w wojewódzkich przewozach pasażerskich będą:

- wyniki cyklicznych badań dotyczących napełnienia potokami pasażerskimi środków transportowych oraz potrzeb i zachowań transportowych mieszkańców województwa,
- wyniki analiz symulacyjnych wykonanych za pomocą modelu transportowego województwa, umożliwiające prognozowanie potrzeb transportowych oraz optymalizację układu linii komunikacyjnych i optymalizację funkcjonowania poszczególnych linii.

Minimalna dobowa liczba kursów w ramach poszczególnych linii publicznego transportu zbiorowego wynikać będzie z przyjętych standardów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w województwie (patrz rozdz. 9), przy czym zagadnienie szczegółowych rozkładów jazdy i ich koordynacji będzie zadaniem

departamentu właściwego ds. organizacji transportu publicznego. Do jego zadań należy także nie tylko inicjowanie i nadzór nad realizacją działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie, zawartych w Planie Transportowym, ale także definiowanie szczegółowych zadań oraz zakresu projektów wykonawczych dotyczących tego rozwoju. Istotnymi elementami wspomagającymi i ułatwiającymi wykonywanie przez departament właściwy do organizacji transportu w zakresie planowania, organizowania i zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, będzie cyfrowy symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego, wraz z bazą danych.

Przewiduje się, iż w trakcie realizacji Planu Transportowego prowadzony będzie także monitoring mający na celu dostosowanie tras i parametrów funkcjonowania (pojemność środka transportu, liczba kursów, godziny poszczególnych kursów) poszczególnych linii do bieżących potrzeb transportowych mieszkańców, celem zapewnienia im przede wszystkim maksymalnie sprawnego przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi powiatami.

Operatorzy, którzy uzyskali dostęp do rynku wojewódzkich przewozów pasażerskich, powinni być regularnie kontrolowani, podobnie jak inne podmioty uczestniczące w realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich. Zakłada się, że skuteczna kontrola jest niezbędnym warunkiem właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w województwie. Za nierespektowanie postanowień kontraktów realizowanych przewozów powinny być nakładane kary ustalone w umowie i administracyjne.

W tabeli przedstawiono przyjęte zasady monitorowania przez organizatora bieżących zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego. Celem tego monitorowania jest:

- ocena realizacji Planu Transportowego w ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym,
- bieżące podejmowanie działań zwiększających efektywność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- zapewnienie odpowiedniego poziomu świadczenia usług przewozowych oraz spełnienia w tym zakresie pożądanego standardów (patrz rozdz. 9).

Tabela 9. Zasady monitorowania zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi

Lp.	Rodzaj ocenianego zdarzenia	Sposób oceny	Sposób monitorowania	Częstotliwość
1	Ocena i kontrola realizacji usług przewozowych	Stopień zgodności z umową lub ustaleniami realizacji przewozów w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> • rozkładów jazdy, • punktualności, • marszrutyzacji, • prędkości komunikacyjnych, • standardów przewozów dotyczących operatorów i przewoźników zawartych w Tabela 11 • awaryjności, niezawodności. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezpośrednia kontrola realizacji przewozów, • Raportowanie przez operatorów 	Zgodnie z rocznym planem kontroli
2	Kontrola przestrzegania przez operatorów i przewoźników zasad wymienionych w art. 46 Ustawy	Stopień spełnienia warunków wymienionych w art. 46 Ustawy oraz odnoszących się do tego artykułu standardów zawartych w Tabela 11	<ul style="list-style-type: none"> • Bezpośrednia kontrola realizacji przewozów, 	

3	Ocena potrzeb aktualizacji rozkładów jazdy	Stopień dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców oraz spełnienia w tym zakresie standardów zawartych w Tabela 11	<ul style="list-style-type: none"> • analizy przy wykorzystaniu symulacyjnego modelu transportowego województwa; • badania marketingowe dotyczące popytu na przewozy pasażerskie i preferencji transportowych mieszkańców • na podstawie zgłaszanych postulatów przez podróżnych 	
4	Ocena realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych	<ul style="list-style-type: none"> • Stopień dostosowania do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców: rozkładów jazdy pojemności i jakości środków transportowych • Stopień spełnienia standardów dot. zaspokajania potrzeb przewozowych zawartych w Tabela 11 	<ul style="list-style-type: none"> • analizy przy wykorzystaniu symulacyjnego modelu transportowego województwa; • badania marketingowe dotyczące popytu na przewozy pasażerskie i preferencji transportowych mieszkańców • na podstawie zgłaszanych postulatów przez podróżnych 	
5	Ocena potrzeb dokonywania zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych	Stopień dostosowania przebiegu danej linii do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> • analizy przy wykorzystaniu symulacyjnego modelu transportowego województwa; • badania marketingowe dotyczące popytu na przewozy pasażerskie i preferencji transportowych mieszkańców • na podstawie zgłaszanych 	

			postulatów przez podróżnych	
6	Kontrola nad przestrzeganiem wymaganych standardów świadczenia usług przewozowych zawartych w Planie transportowym dotyczących zarządców infrastruktury przystankowej	Stopień dostosowania infrastruktury przystankowej do wymaganych standardów zawartych w Tabeli 11	Bezpośrednia kontrola infrastruktury przystankowej i ich zarządców	

W celu podniesienia jakości usług przewozowych w województwie, operatorzy przewozów autobusowych będą musieli dokonać stopniowej wymiany środków transportowych na nowe lub młodsze, spełniające wymagane standardy pasażerskich usług przewozowych w województwie kujawsko-pomorskim (patrz rozdz. 9). Zakłada się również dalszą wymianę taboru kolejowego na nowoczesne środki transportowe.

Małe wartości prognozowanych natężeń potoków pasażerskich oraz dążenie do obniżenia kosztów realizacji przewozów pasażerskich wymagają dostosowania pojemności środków przewozowych do rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. Tym samym zaleca się, by w miarę możliwości technicznych i operacyjnych, w oparciu o bieżący monitoring liczby pasażerów w poszczególnych kursach, stosować środki transportowe o mniejszej pojemności, tj. szynobusy w transporcie kolejowym oraz mikrobusy (w rozumieniu krótkiego autobusu) w transporcie drogowym.

Poprawę jakości usług przewozowych w województwie ma zapewnić również sukcesywne doposażanie środków transportowych w nowe urządzenia, niezbędne do wdrożenia nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej i systemu taryfowo-biletowego w województwie oraz do podniesienia bezpieczeństwa i komfortu podróży, a także umożliwienia przewożenia roweru itp.

Planuje się, że większości tego typu wymogów Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego będzie oczekiwał w zawieranych umowach o świadczenie usług przewozowych.

Poprawę usług przewozowych planuje się także uzyskać poprzez sukcesywną i znaczną poprawę jakości infrastruktury przystankowej, w tym zintegrowanych węzłów przesiadkowych, dworców, wybranych stacji itp. Zakłada się również, że organizacja rynku przewozów użyteczności publicznej oparta będzie na integracji różnych rodzajów transportu, tj. kolejowego, autobusowego i indywidualnego (samochód, rower) oraz docelowo różnych operatorów i przewoźników realizujących zadania przewozowe na terenie kraju, województwa, powiatów i gmin a szczególnie na terenie średnich i dużych miast. Efekty integracji systemów transportowych są korzystne nie tylko dla pasażerów, ale również dla organizatorów transportu w województwie. Są także bardzo ważne z punktu widzenia pozyskiwania potencjalnych użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Operatorzy transportu, funkcjonujący w zintegrowanym, strategicznym dla województwa systemie, będą mogli wykorzystywać zalety spójnej organizacji.

Integracja różnych systemów, operatorów i organizatorów przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa, za którą będzie odpowiadać Województwo, powinna polegać między innymi na:

- koordynacji zadań przewozowych na zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz w innych punktach przesiadania się pasażerów,
- koordynacji rozkładów jazdy na obszarze województwa (w zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz w innych planowanych punktach przesiadania się pasażerów),
- wprowadzaniu jednolitego systemu informacji pasażerskiej w przewozach autobusowych,

- integracji i jednorodności systemów taryfowo-biletowych, w tym wprowadzaniu zintegrowanego biletu wojewódzkiego, umożliwiającego realizowanie podróży w dowolnych relacjach wszystkimi środkami publicznego transportu zbiorowego, realizowanych w ramach sieci użyteczności publicznej (wymaga to zawarcia porozumienia, między innymi z organizatorami komunikacji miejskiej w poszczególnych miastach oraz organizatorami przewozów pasażerskich w powiatach),
- koordynacji zasad i czasu dostępu do przystanków i dworców,
- wprowadzeniu jednolitej polityki parkingowej dla integracji systemów publicznego transportu zbiorowego z indywidualnym,
- integracji systemów wojewódzkich przewozów pasażerskich z systemami przewozów powiatowych i województw ościennych oraz z systemami międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów, przede wszystkim w zakresie przestrzennym, rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej.

6.2. Określenie przewidywanego trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Operator przewozów pasażerskich na określonych wojewódzkich liniach publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich, zarówno kolejowych jak i drogowych, może zostać wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym:

- a) w wyniku przetargu, zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, 1812, 1933, 2185, z 2023 r. poz. 412, 825.1710 ze),
- b) koncesji na usługi, zgodnie z ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 140),
- c) bezpośredniego zawarcia umowy w przypadku, gdy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a,
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

Wyłaniany operatorzy powinni spełniać wysokie wymagania jakości usług przewozowych i jakości dotyczące eksploatowanych środków transportowych, w tym ich wpływ na środowisko naturalne. Przy wyborze operatora przewozów na danej linii bądź liniach wojewódzkich przewozów pasażerskich w drodze przetargu oraz bezpośredniego zawarcia umowy, powinny decydować między innymi następujące czynniki:

- szacowany koszt jednostkowej pracy eksploatacyjnej,
- dotychczasowa jakość wykonywanych usług przewozowych,
- stan liczbowy środków transportowych o danej pojemności umożliwiających w sposób optymalny i płynny realizację usług przewozowych na danych liniach,
- spełnienie wymaganych standardów usług przewozowych zawartych w Planie Transportowym oraz warunków wymienionych w art. 46 ustawy,
- spełnienie dodatkowych warunków określonych przez organizatora, jak np.: zakup nowoczesnego taboru, doposażenie środków transportowych w odpowiednie urządzenia, dostosowanie środków transportowych do zintegrowanego jednorodnego systemu informacji pasażerskiej, czy systemu taryfowo-biletowego itd.

Przy wyborze operatora, w trybie udzielenia koncesji na usługi przewozowe, obowiązuje przede wszystkim spełnienie przez niego standardów dotyczących jakości przewozów przyjętych w Planie Transportowym oraz spełnienie warunków wymienionych w art. 46 ustawy.

Operatorowi nie przysługuje prawo wyłączne do przewozów na danej sieci czy linii, natomiast organizator może przewidzieć powiązanie świadczenia usług na liniach nierentownych z wykonywaniem przewozów na innych liniach rentownych. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w Planie Transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne lub o niskiej rentowności.

Przedsiębiorcy, którzy chcą wykonywać regularne usługi przewozowe na danej linii komunikacyjnej, na własne ryzyko muszą zgłosić organizatorowi taki zamiar. Organizator transportu ma obowiązek wydania przedsiębiorcy potwierdzenia zgłoszenia. Odmowa wydania może nastąpić jedynie w ustawowo określonych przypadkach. W przypadku transportu kolejowego podstawą wykonywania przewozów, niemających charakteru użyteczności publicznej, jest decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do sieci kolejowej. Organem uprawnionym do wydania takiej decyzji w świetle Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 602 ze zm.) jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Ustalenie sposobu i trybu wyboru operatora do realizacji przewozów pasażerskich, wykraczających poza obszar województwa kujawsko – pomorskiego (szczególnie kolejowych), ze względu na brak ogólnych uwarunkowań prawnych, wymaga indywidualnych uzgodnień z organizatorami przewozów województw ościennych (i ewentualnie dalszych), najlepiej w drodze:

- porozumienia regulującego zasady finansowania i organizacji połączeń na odcinku stycznym przy założeniu rozliczania każdego z połączeń do granicy administracyjnej województw lub na zasadzie wymiany pracy eksploatacyjnej (kompensacja) lub
- uchwały sejmików województw o przekazaniu drugiemu województwu zadania w zakresie organizacji przewozów na stycznym odcinku na okres tożsamy z obowiązującym u strony przejmującej długości trwania umowy z operatorem wskazanym do obsługi danej linii komunikacyjnej.

6.3 Źródła i formy finansowania transportu publicznego

(aktualizacja)

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej określone zostało w rozdziale 6 ustawy art. 50 ust. 1, pkt 1, 2, 3. Finansowanie w województwie kujawsko-pomorskim może polegać na:

- a) pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego (wyjątkowo także przez organizatora w przypadku wprowadzenia zintegrowanego biletu wojewódzkiego),
- b) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przepisy ustawy (art. 51.) określają trzy następujące źródła i formy finansowania usług przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej:

- a) wpływy bezpośrednie ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020, poz. 8),
- b) środki finansowe budżetu państwa w formie dotacji celowej w tym:.

- środki przekazywane przez wojewodę stanowiące zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,
 - środki przekazywane przez wojewodę z funduszu rozwoju przewozów autobusowych zgodnie z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych,
 - środki przekazywane przez Bank Gospodarstwa Krajowego na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym,
- c) środki finansowe budżetu Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego przeznaczone na rekompensaty w zakresie poniesionych strat przez operatora z tytułu:
- poniesionych kosztów realizacji usług przewozowych nie zrekompensowanych z innych źródeł,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem dodatkowych przywilejów w kosztach przejazdu narzuconych przez organizatora (np. dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów, wprowadzenie zintegrowanego biletu wojewódzkiego itp.),
 - osiągnięcia przez operatora tak zwanego rozsądnego zysku za wykonanie usług przewozowych – sposób wyliczenia wysokości „rozsądnego” zysku zostanie określony w okresie późniejszym w drodze rozporządzenia przez odpowiedniego ministra do spraw finansów; do czasu tego ustalenia proponuje się przyjęcie 6%, analogicznie jak zakłada się aktualnie w przewozach kolejowych w województwie kujawsko – pomorskim.

W ramach wojewódzkich przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przyjmuje się, że ich podstawowym źródłem finansowania będą wpływy z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, uzupełnione o środki własne województwa.

Uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej ujętych w Planie Transportowym zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r., poz. 295.), bez względu na formę wyboru operatora przewozów na tych liniach. Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta odnosi się także do uprawnień określonych innymi ustawami w szczególności:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r., poz. 295),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2023 r. poz. 1100),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2039 ze zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1820),
- Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2022 r., poz. 2205),
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (Dz.U. z 2023 r., poz. 900),
- Ustawa z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy o działaczach opozycji antykomunistycznej oraz osobach represjonowanych z powodów politycznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r., poz. 388),
- Ustawa z 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. z 2022 r., poz.1339 ze zm.),

W przypadku wyboru operatora przewozów pasażerskich w drodze przetargu, istotne będzie prawidłowe szacowanie poziomu kosztów jednostkowych pracy eksploatacyjnej, która będzie jednym z podstawowych mierników wyboru operatora przewozów na danej linii i jednocześnie podstawą szacowania kosztów umowy na realizację określonych przewozów (przy założonej pracy eksploatacyjnej). Jest to istotne zarówno z punktu widzenia zapewnienia operatorowi odpowiedniej rentowności świadczenia usług, jak i racjonalnego wydatkowania środków publicznych przez organizatora (z budżetu samorządu województwa kujawsko - pomorskiego). Bardzo przydatnymi do tego celu powinny być m.in. wyniki analiz symulacyjnych, wykonanych

za pomocą modelu transportowego oraz wyniki cyklicznych kontroli funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, dotyczące przede wszystkim liczby przewiezionych pasażerów, wpływów za bilety, optymalizacji przewozów pod względem eksploatacyjnym (np. właściwy dobór środków transportowych i częstotliwości ich kursowania, rzeczywiste koszty eksploatacji poszczególnych środków transportowych, poszczególne koszty dodatkowe związane z utrzymaniem taboru itp.).

Przy szacowaniu kosztów jednostkowych pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach komunikacyjnych, należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

- poziom wpływów ze sprzedaży biletów, wynikający m.in. z przewidywanej liczby podróży,
- opłaty za korzystanie z przystanków komunikacyjnych, dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, infrastruktury kolejowej bądź drogowej,
- opłaty za udostępnianie środków transportowych będących własnością samorządu województwa kujawsko-pomorskiego,
- zwiększone koszty amortyzacji przy ewentualnym zakupie nowych środków transportowych;
- koszty utrzymania urządzeń wymaganych przez organizatora,
- koszty poniesione na doposażenie środków transportowych w celu spełnienia standardów wymaganych przez organizatora,
- utracone przychody z tytułu wdrożenia przez organizatora zintegrowanego biletu wojewódzkiego,
- ewentualne dodatkowe koszty narzucone przez organizatora, w tym np. dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów.

Utracone przychody z tytułu wdrożenia zintegrowanego biletu wojewódzkiego wynikają z potrzeby udzielenia przez organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich dodatkowych ulg za przejazdy na danych liniach realizowanych na podstawie tego biletu. Ze względu na planowaną stopniową wymianę parku taborowego w autobusowych wojewódzkich przewozach pasażerskich, przez operatorów tych przewozów, zakłada się zwiększone koszty eksploatacyjne tych operatorów, którzy zakupią nowe autobusy o odpowiednim standardzie wyposażenia (patrz. rozdz. 9), o równoważność zwiększonych kosztów amortyzacji (w stosunku do obecnych). Dodatkowe składowe kosztów eksploatacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich transportem drogowym, mogą także wynikać z kosztów poniesionych na doposażenie środków transportowych w odpowiednie urządzenia i ich utrzymanie.

Rekompensaty ze środków budżetu samorządu województwa kujawsko – pomorskiego będą wypłacone tylko operatorom wykonującym przewozy na liniach o charakterze użyteczności publicznej, ujętych w Planie Transportowym.

Rekompensatę, o której mowa wyżej, wypłaca operatorowi organizator na podstawie trybu określonego w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (łącznie z dokumentacją potwierdzającą wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów) oraz po weryfikacji przez organizatora dokumentów i ewentualnej wprowadzonej przez niego korekcie wysokości należnej rekompensaty (art. 53. i 54. ustawy).

W sytuacji, gdy operator zostanie wybrany w trybie udzielenia koncesji, organizator nie może rekompensować wszystkich poniesionych kosztów, łącznie z prawem do tzw. rozsądnego zysku. Organizator będzie jedynie udzielał rekompensat z tytułu stosowania przez operatora ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Biorąc pod uwagę rosnące koszty organizacji transportu publicznego, zwłaszcza w transporcie kolejowym, jako potencjalne źródło finansowania należy wskazać dotacje gminne i powiatowe do transportu organizowanego przez województwo kujawsko-pomorskie. Docelowo należy przyjąć minimalną i maksymalną wielkość pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach komunikacyjnych, która pozwoli zapewnić podstawowe potrzeby przewozowe. Zwiększenie liczby połączeń ponad limit maksymalnej pracy eksploatacyjnej powinno następować tylko przy solidarnym partycypowaniu w kosztach takich połączeń przez samorządy szczebla powiatowego i gminnego.

7. ELEMENTY WSPOMAGAJĄCE PANOWANIE, ORGANIZOWANIE I ZARZĄDZANIE WOJEWÓDZKIMI PRZEWOZAMI PASAŻERSKIMI

7.1 Zintegrowana baza danych transportu publicznego

(aktualizacja)

Z punktu widzenia organizatora publicznego transportu zbiorowego, niezwykle ważne jest gromadzenie w jednym miejscu wszystkich niezbędnych danych, umożliwiających właściwe organizowanie i zarządzanie przewozami pasażerskimi, w tym zarządzanie systemem informacji pasażerskiej. W tym celu w województwie kujawsko-pomorskim powinna zostać utworzona informatyczna zintegrowana baza danych transportu publicznego dla województwa kujawsko-pomorskiego.

Do najważniejszych danych gromadzonych w tej bazie powinny należeć:

- a) zbiór danych o zawartych umowach na świadczenie usług przewozowych, w tym forma zawarcia tych umów z organizatorem,
- b) kompleksowe dane o poszczególnych operatorach, m.in.:
 - nazwę operatora i jego dane kontaktowe,
 - potencjał operatora (liczba poszczególnych środków transportowych, ich rodzaj, wiek, stan techniczny, urządzenia zwiększające bezpieczeństwo i komfort podróży, wpływ eksploatacji tych środków na środowisko naturalne itp.),
 - jakość świadczonych usług (dane o punktualności i liczbie zrealizowanych przejazdów),
 - rodzaj świadczonych usług transportowych wraz z zasięgiem terytorialnym tych usług,
 - dane taryfowo-biletowe, w tym ceny biletów, rodzaje płatności, obowiązujące ulgi i zwolnienia z opłat,
 - regulaminy przewozu osób i bagażu,
 - ułatwienia i udogodnienia w środkach transportowych dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - procedury wnoszenia skarg przez podróżnych.
- c) wykaz i szczegółowy opis linii komunikacyjnych autobusowych i kolejowych, obsługiwanych przez poszczególnych operatorów wraz z aktualnymi rozkładami jazdy,
- d) zbiór danych o infrastrukturze kolejowej (długości odcinków, parametry techniczne, stan techniczny, wprowadzone ograniczenia itd.),
- e) wykaz sieci przystanków (dworce, zintegrowane węzły przesiadkowe, przystanki, przystanki na żądanie) i ich szczegółowy opis dotyczący m.in.: położenia, infrastruktury, wyposażenia, stanu technicznego obiektów i urządzeń, przypisane im rozkłady jazdy itd.,
- f) dane niezbędne do utrzymania systemu informacji pasażerskiej,
- g) zbiory wyników badań transportowych,
- h) dane o zagospodarowaniu przestrzennym województwa,
- i) dane demograficzne itp.

Wspomniana baza danych powinna być na bieżąco uaktualniana i w miarę potrzeb rozszerzana. Powinna być zintegrowana z bazą danych modelu transportowego dla województwa oraz mieć techniczne możliwości korzystania w sposób automatyczny z zasobów krajowych baz danych dotyczących publicznego transportu zbiorowego, w tym np. Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

7.2 Symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego

(aktualizacja)

Symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego zostanie zrealizowany na potrzeby opracowania niniejszej aktualizacji Planu Transportowego, w za pomocą odpowiednich programów komputerowych. Z pomocą modelu i nowoczesnych narzędzi informatycznych uzyskamy możliwość planowania w sposób efektywny procesów transportowych, w tym szczególnie w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w województwie. Umożliwi on między innymi:

- dokonywanie szczegółowej diagnozy funkcjonowania systemów transportowych w województwie,
- określanie potrzeb transportowych mieszkańców,
- symulowanie dowolnej hipotetycznej zmiany w systemach transportowych lub w zagospodarowaniu przestrzennym w województwie i określenia ich wpływu na zmiany sposobu podróżowania mieszkańców, w tym np.: wykorzystanie określonych połączeń kolejowych, konsekwencji spowodowanych hipotetycznym zlikwidowaniem określonego połączenia kolejowego, wybudowania nowego przystanku, wybudowania nowej drogi samochodowej itd.,
- optymalne planowanie (przy zadanych, określonych kryteriach) rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie,
- optymalne kształtowanie polityki w zakresie inwestycji transportowych, w tym także budowy dróg czy inwestycji w infrastrukturę kolejową.

Symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego odzwierciedlać będzie w zapisie komputerowym: graficznie (mapy) i tekstowo (tabele) między innymi:

- przebieg i szczegółowy opis cech techniczno-eksploatacyjnych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i ważniejszych gminnych,
- przebieg wszystkich tras i połączeń kolejowych wraz z ich charakterystyką, opisem punktów obsługi podróży,
- przebieg tras, połączeń i przystanków publicznej komunikacji autobusowej (połączenia o znaczeniu ponadpowiatowym), podział obszaru województwa na rejony transportowe, w ramach których wydzielone zostaną miasta (w tym duże i średnie z dalszym podziałem na charakterystyczne części) i pozostałe obszary w ramach poszczególnych gmin,
- szczegółową charakterystykę ww. rejonów, w tym pod względem liczby i struktury mieszkańców, liczby miejsc pracy, edukacji, handlu, usług, rekreacji i innych atrakcyjności z punktu widzenia celów podróży, zarówno mieszkańców województwa, jak i osób przyjezdnych,
- funkcjonowanie transportu samochodowego, w tym natężenia ruchu na poszczególnych drogach województwa, strukturę rodzajową pojazdów, warunki ruchu,
- funkcjonowanie transportu publicznego (kolejowego i autobusowego), w tym wielkości potoków pasażerskich na poszczególnych trasach, strukturę podróży, stopień wykorzystania zdolności przewozowych,
- zachowania transportowe mieszkańców (liczba podróży w dobie, opis celów i sposobu realizacji podróży, w tym wybór środka transportowego do podróży itp.),
- charakterystykę zewnętrznego ruchu samochodowego (tranzytowego, ruchu generowanego przez mieszkańców województwa oraz absorbowanego przez województwo), w tym natężenia ruchu i strukturę rodzajową pojazdów,
- charakterystykę zewnętrznych potoków pasażerskich kolejowych i autobusowych (tranzytowych, generowanych przez mieszkańców województwa oraz absorbowanych przez województwo), w tym wielkości tych potoków oraz strukturę podróży,
- obiegowanie taboru kolejowego przy jednoczesnym najbardziej optymalnym ich wykorzystaniu pod względem ekonomicznym i eksploatacyjnym.

Zasadnicze dane do modelu dla stanu istniejącego pozyskane zostaną na podstawie badań terenowych, w tym badań ankietowych mieszkańców. Bazę danych modelu należy aktualizować na bieżąco, w celu możliwości wykorzystania go do bieżących analiz transportowych, racjonalnego podejmowania decyzji w zakresie funkcjonowania przewozów pasażerskich w województwie, a także uaktualniania Planu Transportowego.

Za obsługę i utrzymanie modelu odpowiedzialny będzie departament właściwy do spraw transportu publicznego we współpracy z departamentami właściwymi do spraw infrastruktury drogowej i planowania rozwoju województwa. Pracownicy obsługujący ten model powinni być w tym zakresie przeszkoleni.

7.3 Podsystem ITS Zarządzania publicznym transportem zbiorowym

(wykreślony)

8. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

(aktualizacja)

System informacji pasażerskiej odgrywa nie tylko istotną rolę w dobrej obsłudze pasażerów publicznego transportu zbiorowego, ale stanowi również jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z usług tego transportu. Prosty, czytelny, zrozumiały i co bardzo ważne „przyjazny” system dla potencjalnego pasażera, ułatwia mu wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy celem, a źródłem podróży. Najkorzystniejsze może oznaczać najkrótszy czas podróży, akceptowaną (z reguły najmniejszą) liczbę przesiadek, najkrótszą długość trasy, najmniejszą opłatę za podróż itd.

Efektywny dostęp do danych o publicznym transporcie zbiorowym wymaga odpowiedniej organizacji systemu informacji pasażerskiej. Sprawny system powinien się odznaczać kompleksowością i łatwością dostępu oraz ciągłą aktualizacją danych. Zasięg systemu powinien obejmować głównie sieć dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, przystanków, peronów i stacji kolejowych oraz środki transportowe. Elementem systemu informacji pasażerskiej powinny być również media tradycyjne i elektroniczne.

System informacji pasażerskiej powinien składać się z następujących elementów:

- oznakowania i wyposażenia środków transportowych,
- oznakowania i wyposażenia stanowisk wymiany pasażerów (dworce, węzły przesiadkowe, stacje i perony, przystanki).

Zakres pożądanej informacji w miejscach wsiadania i wysiadania pasażerów oraz wewnątrz środków transportowych przedstawiono w Tabeli 10.

Tabela 10. Zakres pożądanej informacji pasażerskiej

Miejsce informacji	Zakres informacji	
	Minimalny	Rozszerzony
Przystanki	<ul style="list-style-type: none"> • logo oraz dane kontaktowe do organizatora przewozów; • nazwa i numer przystanku; • rozkład jazdy; • adresy serwisów internetowych platform informacyjnych z kodem QR; • dane kontaktowe do operatora przewozów. 	<ul style="list-style-type: none"> • dane kontaktowe do operatora w alfabecie Braille'a;
Węzły przesiadkowe, w tym zintegrowane węzły przesiadkowe	<ul style="list-style-type: none"> • logo oraz dane kontaktowe do organizatora przewozów; • nazwa i numer przystanku oraz peronu; • rozkład jazdy; • adresy serwisów internetowych platform informacyjnych z kodem QR; • dane kontaktowe do operatora przewozów; • cennik opłat za podróż w najpopularniejszych relacjach; • wykaz ulg ustawowych; 	<ul style="list-style-type: none"> • schemat węzła w formie mapy obszaru, zawierającej lokalizację przystanków (peronów), parkingów samochodowych i rowerowych; • schematy sieci komunikacyjnej oraz powiązania z liniami lokalnych przewozów pasażerskich oraz z liniami międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich (miejsca przesiadek, przystanki na żądanie itp.); • dynamiczna informacja o prognozowanym czasie przyjazdu środka transportowego;

		<ul style="list-style-type: none"> informacja drogowskazowa (prowadząca podróżnego, np. dworce, węzły przesiadkowe);
Środki transportowe	<ul style="list-style-type: none"> nazwa i logo operatora; dane kontaktowe do operatora przewozów; herb województwa; nazwa i logo organizatora; nazwa miejscowości docelowej (kierunku jazdy); nazwy ważnych przystanków pośrednich; plan przebiegu linii z wykazem wszystkich przystanków pośrednich; regulamin przewozu osób i bagażu; cennik opłat oraz wykaz ulg i zwolnień. 	<ul style="list-style-type: none"> plan sieci komunikacyjnej zawierający miejsca przesiadek; informacja wizualna i głosowa o następnych przystankach i lokalizacji na trasie; informacja wizualna i głosowa o sytuacjach nadzwyczajnych (zmiana trasy, objazdy, awarie itp.); foldery informacyjne dla pasażerów zawierające m.in. rozkład jazdy, cennik biletów, dane kontaktowe operatora przewozów (z możliwością umieszczenia reklam).

- System informacji pasażerskiej w województwie kujawsko-pomorskim powinien być jednoznacznie identyfikowany. W związku z tym wymaga się wprowadzenia obowiązku stosowania herbu województwa kujawsko-pomorskiego m.in. na:
 - schematach sieci linii komunikacyjnych,
 - tablicach rozkładów jazdy,
 - przystankach autobusowych,
 - peronach i stacjach kolejowych (do uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej),
 - w środkach transportowych wykonujących wojewódzkie przewozy pasażerskie,
 - stronach internetowych o publicznym transporcie zbiorowym oraz na publicznych kontach serwisów społecznościowych.

W miejscu wymiany pasażerów (dworce, węzły przesiadkowe, stacje, przystanki i perony) do najważniejszych środków przekazu informacji pasażerskiej należy tablica przystankowa z rozkładem jazdy. Szczegółowe zapisy dotyczące treści rozkładów jazdy, trybu jego zatwierdzania, sposobu ogłaszania oraz aktualizowania zawarte są w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Wszystkie przystanki obsługujące wojewódzkie przewozy pasażerskie w województwie kujawsko-pomorskim powinny być wyposażone w tablice przystankowe według jednego, ustalonego wzoru.

Tablica z rozkładem jazdy powinna zawierać co najmniej następujące zapisy:

- logo wraz z danymi kontaktowymi organizatora i operatora,
- nazwę przystanku (peronu) wraz z jego numerem porządkowym,
- przewidywany czas dojazdu do głównych miejscowości pośrednich z oznaczeniem węzłów przesiadkowych (pogrubienie i podkreślenie nazwy miejscowości),
- adres strony internetowej organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich i adres dostępu do jego konta społecznościowego oraz kod QR z tymi informacjami,
- rozkład jazdy w dwóch językach obcych (z zaznaczeniem kursów pojazdów przystosowanych do osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonych zdolnościach ruchowych, np. autobusy niskopodłogowe).

Ze względu na małą odporność na zniszczenie przystankowych tablic z rozkładem jazdy, powinno się prowadzić stały nadzór nad siecią przystanków obejmujących sieć komunikacyjną wojewódzkich przewozów pasażerskich. Pozwoli to eliminować do możliwego minimum skutki kradzieży lub wandalizmu, będące najczęstszą przyczyną braku dostępu pasażerów do podstawowej informacji, znajdującej się na przystankach. Zintegrowane węzły przesiadkowe oraz główne węzły przesiadkowe (w szczególności dworce kolejowe i autobusowe) powinny

zapewniać szerszy dostęp do informacji pasażerskiej od typowego przystanku, w tym cennik opłat, wykaz ulg, regulamin przewozu osób i bagażu itd. Pożądana jest także instalacja na nich sprzętu wizualnego w postaci dwustronnych monitorów zawieszonych na wysięgnikach przy stanowiskach oczekiwania na środek transportowy. Ich zadaniem będzie wyświetlanie najważniejszych informacji pasażerskich dotyczących obszaru węzła przesiadkowego. Po jednej ze stron wyświetlana powinna być także informacja o prognozowanym przyjeździe środka transportowego. Jest to niezmiernie ważne w przypadku, gdy na sieci dróg lub połączeń kolejowych występują nieprzewidziane losowe zdarzenia, zaburzające płynne funkcjonowanie środków transportowych.

Pożądanym działaniem na węzłach przesiadkowych jest także utworzenie stref dostępu do bezpłatnego, bezprzewodowego Internetu. Na wspomnianych węzłach przesiadkowych wszelkie informacje dostępne dla pasażera powinny być podane w co najmniej trzech językach: polskim, angielskim i ukraińskim. W przypadku instalowania automatów biletowych należy dążyć, aby umożliwiały obsługę, oprócz w języku ojczystym, również w najbardziej popularnych językach obcych (angielski, niemiecki, francuski, hiszpański, ukraiński itp.). Stosowanie tego typu ułatwień w dostępie do informacji jest szczególnie wskazane w miejscowościach, w których występuje duży ruch turystyczny oraz w miejscowościach uzdrowiskowych. Wdrożenie proponowanego systemu informacji pasażerskiej na węzłach przesiadkowych będzie wymagało ścisłej współpracy województwa z zarządcami infrastruktury punktowej (przystanków, dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych).

Mając na względzie ciągły postęp technologiczny w informatyce oraz telefonii komórkowej, należy dążyć do stosowania kodów QR na tablicach rozkładów jazdy, umożliwiających odczytanie informacji przez smartfon. Zeskanowany kod QR może wprost przekierować użytkownika do strony internetowej, umożliwiając tym samym szybki dostęp do szerszej informacji pasażerskiej. Dodatkowo kod można wygenerować w taki sposób, aby wiadomość odczytana przez urządzenie mobilne zawierała numer infolinii pasażerskiej, przekierowanie do adresu strony internetowej z umieszczoną mapą najbliższego obszaru lub do wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych.

Równoległe z wdrażaniem nowoczesnych technik informacyjnych, rozbudowie poddać należy tradycyjny dostęp do informacji pasażerskiej, bez względu na fakt posiadania telefonu komórkowego z dostępem do Internetu. Koniecznością powinno być umieszczenie na przystankach i w środkach transportowych numeru telefonu kontaktowego do operatora, dzięki któremu pasażer będzie mógł połączyć się bezpośrednio z tą jednostką, uzyskując informację o kursach opóźnionych lub o wystąpieniu awarii danego środka transportowego. W celu zwiększenia dostępności do takiej formy powiadomień, na tablicy z rozkładem jazdy, powinno się także umieścić numer infolinii do operatora alfabetem Braille'a, dzięki czemu także osobom niewidomym i słabowidzącym, w sposób bezpośredni, umożliwi się dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.

9. POŻĄDANE STANDARDY USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

9.1 Opis standardów usług przewozowych

Rodzaje i znaczenia standardów usług przewozowych

(aktualizacja)

Określenie odpowiedniego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej oraz zapewnienie wysokiego poziomu jakości tych usług, przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Może również korzystnie wpłynąć na wzrost zadowolenia pasażerów z przebiegu podróży oraz wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

Uzyskanie pożądanego poziomu jakości w przewozach pasażerskich wymaga wielokierunkowego działania w zakresie:

- ochrony środowiska naturalnego,
- łatwej dostępności do infrastruktury przystankowej,

- dogodnej dostępności do przestrzeni publicznej środkami transportu publicznego,
- dogodnej dostępności do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- odpowiedniej konstrukcji i wyposażenia środków transportowych, zapewniających łatwą, wygodną i bezpieczną podróż,
- wygodnego dla podróżnych systemu pobierania opłat,
- zadawalającej dla pasażerów punktualności i częstotliwości kursowania środków transportowych na poszczególnych liniach komunikacyjnych,
- pełnej i nowoczesnej informacji pasażerskiej,
- odpowiedniego urządzenia i wyposażenia przystanków komunikacyjnych,
- odpowiedniego urządzenia i wyposażenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz innych miejsc przesiadania się, w tym dworców,
- zapewnienia wysokiego standardu technicznego infrastruktury kolejowej i drogowej służącej przewozom pasażerskim.

Zgodnie z postanowieniami art. 776 Kodeksu Cywilnego przewoźnik obowiązany jest do zapewnienia podróżnym odpowiadających rodzajowi transportu warunków bezpieczeństwa i higieny oraz takich wygód, jakie ze względu na rodzaj transportu uważa się za niezbędne. Podstawowe standardy jakościowe świadczonych usług w ramach publicznego transportu zbiorowego, obligujące przewoźników do ich przestrzegania, zawiera również Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Organizatorów, operatorów i przewoźników dodatkowo obowiązują przepisy Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Standardy kolejowych usług przewozu osób zawarto również w Krajowym planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym. Ramowe standardy w regularnych przewozach osób określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, m.in. wymóg:

- czytelnego oznakowania środków transportowych, wykonujących usługi przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępniania rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (na wszystkich przystankach, których rozkład jazdy dotyczy),
- publikowania cenników opłat lub taryf oraz regulaminów przewozu.

Ochrona środowiska naturalnego

(aktualizacja)

Ruch drogowy i kolejowy są jednymi z głównych czynników wpływających na ekosystem otaczający człowieka. Zarówno emitowane substancje w procesie eksploatacji środków transportowych, jak i energia akustyczna, mogą w sposób znaczący oddziaływać na środowisko naturalne powodując zanieczyszczenia powietrza, wód i gleb, wzrost hałasu komunikacyjnego i towarzyszące drgania oraz zmiany w mikroklimacie. Dopuszczalny poziom zanieczyszczania środowiska określają przepisy:

- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. 2021 poz. 845),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112).

Zakłada się, że docelowo środki transportowe eksploatowane w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich, pod względem emisji, spalin będą spełniać minimum normę EURO 6 oraz aktualne standardy pod względem hałasu i bezpieczeństwa biernego i czynnego.

Sieć połączeń opisanych w aktualizacji planu nie zakłada znaczącego wzrostu pracy przewozowej. Nie będzie więc negatywnie oddziaływać na środowisko.

Warunki techniczne i wyposażenie środków transportowych

(aktualizacja)

W ramach zapewnienia wysokiego poziomu standardu jakości w usługach przewozowych, zakłada się stopniową wymianę autobusów i kolejowych środków transportowych, świadczących wojewódzkie usługi przewozu pasażerów na nowe, spełniające wszystkie zakładane standardy. Średnia wieku wszystkich środków transportowych nie powinna przekraczać 10 lat dla taboru autobusowego oraz 20 lat dla taboru kolejowego.

Postuluje się preferowanie ekologicznych środków transportowych, w przypadku autobusów – z napędem LNG, CNG, hybrydowym, szczególnie na liniach transportowych na terenach przyrodniczo chronionych, jak np. obszary Borów Tucholskich. Z uwagi na dynamicznie rozwijającą się technologię pojazdów o napędzie elektrycznym należy zakładać, że będzie to docelowo podstawowy napęd w przyszłych pojazdach, stopniowo wypierający napęd LNG, CNG i hybrydowy. Ze względu na wciąż początkową fazę rozwoju technologii napędu wodorowego należy poczekać na jego upowszechnienie się w transporcie regionalnym.

Nowe środki transportu drogowego powinny być wyposażone w systemy zapobiegające poślizgowi kół w momencie ruszenia (ASR), blokowania kół w trakcie gwałtownego hamowania (ABS), wyslizgiwania się kół podczas pokonywania łuków (ESP) itp., minimalizując prawdopodobieństwo zaistnienia niebezpiecznego zdarzenia. Istotna z punktu widzenia komfortu pasażera jest pojemność środka transportowego. Operatorzy przewozów powinni umieszczać informację o nominalnej pojemności pojazdu w formie plakietki zawierającej dane o miejscach siedzących oraz stojących (w przypadku pociągów). Pojemność ta powinna być dostosowana do największego potoku pasażerskiego, jaki występuje na danej linii komunikacyjnej, na której dany środek transportowy kursuje.

Minimalna pojemność środka transportowego na liniach wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym powinna zapewniać miejsca siedzące dla maksymalnej, możliwej liczby pasażerów na poszczególnych odcinkach danej linii. Natomiast w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, ze względu na mniejszą elastyczność w podmianie taboru, dopuszcza się brak zapewnienia wszystkim pasażerom miejsca siedzącego. Tworząc rozkład jazdy należy dążyć, aby odcinki, na których część podróży odbywa się na stojąco była jak najkrótsza, tj. nie przekraczająca 30 minut.

Warunkiem koniecznym jest pełne oznakowanie każdego środka transportowego, wykonującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w województwie. W sposób wyraźny należy umieścić na zewnętrznych i wewnętrznych ścianach pojazdu nazwę oraz logo operatora, a także dodatkowo na zewnętrznej ścianie herb województwa kujawsko-pomorskiego. Każdy pojazd musi być też wyposażony w urządzenia związane z informacją pasażerską (patrz Tabela 10.), w tym regulamin przewozów, cennik opłat, wykaz ulg oraz dane kontaktowe operatora publicznego transportu zbiorowego. Dane te powinny być dostępne dla każdego pasażera w formie nie tylko wywieszanej informacji wewnątrz pojazdu, ale również w postaci dokumentu. Docelowo powinno się dążyć do skompresowania tych danych do poręcznego folderu, który pasażer będzie mógł nieodpłatnie wziąć ze sobą z pokładu pojazdu.

W celu wprowadzenia nowoczesnej informacji pasażerskiej, decydując się na zakup taboru autobusowego, należy wyposażać pojazdy także w elektroniczne wyświetlacze kierunku jazdy, tablice bądź monitory LCD wyświetlające dynamicznie informację pasażerską, w odbiorniki GPS i nadajniki GPRS itp. (patrz rozdz. 8).

Pożądanym jest, aby na liniach o największych potokach pasażerskich, środki transportowe charakteryzowały się wyjątkowo dużym komfortem (np. zamontowana klimatyzacja, regulowane siedzenia, podłokietniki, zagłówki itp.) i bezpieczeństwem podróży, a także pełną dostępnością dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz możliwością przewozu wózków dziecięcych (patrz rozdz. 5). Stosowanie w środkach transportu publicznego dodatkowego wyposażenia, poprawiającego bezpieczeństwo podróży, jest obecnie zabiegiem pożądanym społecznie.

Działania poprawiające komfort psychiczny podróżnych, związany z zapewnieniem bezpieczeństwa podróży, to głównie instalacja systemu monitoringu wizyjnego wewnątrz pojazdów. Pomimo, że system ten nie poprawia w sposób bezpośredni bezpieczeństwa, odstrasza potencjalnych chuliganów od niepożądanych czynów.

W celu uzyskania odpowiedniego standardu bezpieczeństwa przewozów pasażerskich, pożądane jest również sukcesywnie wdrażanie pasów bezpieczeństwa w autobusach. Uważa się, że prowadzenie odpowiednich kampanii reklamowych, zachęcających społeczeństwo do korzystania z możliwości zapięcia się pasem bezpieczeństwa, przyczyni się do poszerzenia zakresu ich stosowania. Pasy bezpieczeństwa powinny znaleźć się w każdym busie (krótkim autobusie) i autobusie podwyższając standard bezpieczeństwa biernego. Innym dodatkowym wyposażeniem w pojazdach poprawiających bezpieczeństwo pasażerów powinno być:

- montaż młotków pokładowych umożliwiających wybicie oznaczonych szyb o zmniejszonej hartowności (podatnych do szybkiego kruszenia się),
- instalacja wyjść awaryjnych w autobusach i każdym z członów pociągów,
- stosowanie czytelnego oznakowania ewentualnej drogi ewakuacyjnej.

W ramach wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju transportu w województwie kujawsko-pomorskim zakłada się szersze wykorzystanie roweru, jako środka transportowego do podróży w powiązaniu z transportem publicznym. Stąd wszystkie środki publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym powinny mieć wydzieloną przestrzeń, wyposażoną w specjalne haki umożliwiające zaczepienie roweru. Dzięki temu rowerzysta będzie mógł dojechać do przystanku (głównie z terenów o niskiej gęstości zaludnienia), a następnie odbywać podróż wraz ze swoim rowerem środkiem publicznego transportu zbiorowego.

Liczba stanowisk na rowery powinna być uzależniona od rozmiaru pojazdu kolejowego, ale nie powinna być mniejsza niż 4.

Z uwagi na zmniejszoną przestrzeń pasażerską autobusów, zaleca się w ich przypadku montaż tylnych zewnętrznych bagażników. Sprowadza się to do konieczności pomocy pasażerom w ich obsłudze przez kierowcę pojazdu, co będzie skutkowało wydłużeniem czasu postoju na przystankach. Ustalenie, na których liniach pożądane byłoby montowanie takich bagażników, wymaga szczegółowych analiz potrzeb transportowych

System pobierania opłat

(aktualizacja)

System taryfowo-biletowy oparty będzie głównie na biletach okresowych oraz jednorazowych, których docelowa cena ujednoczona dla wszystkich operatorów i uzależniona będzie od zasięgu podróży (liczby przebytych kilometrów). Kanałami dystrybucji biletów w przewozach będą kasy biletowe dworców autobusowych i kolejowych. Przewiduje się również możliwość zakupu biletu bezpośrednio w pojeździe (po wejściu do autobusu w kabinie kierowcy lub, w przypadku przewozów kolejowych, u kontrolera biletów).

Zakłada się stopniowe wdrażanie w województwie kujawsko-pomorskim nowoczesnych form płatności, w tym w pierwszej kolejności:

- poprzez zakup biletu w formie elektronicznej przez Internet; w przypadku transportu autobusowego wpłynie to znacznie na skrócenie czasu postoju autobusu na przystanku,
- za pomocą bezdotykowej karty płatniczej PayPass i PayWave,
- za pomocą smartfona (technologia NFC – Near Field Communication).

W przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, prowadzenie wszystkich ww. kanałów dystrybucji biletów, zostały zostało obligatoryjnie wpisane do obowiązków operatorów od 2023 r.

W przypadku przewozów autobusowych dwie ostatnie formy płatnicze wymagają wyposażenia kierowców (kontrolerów) w odpowiednie czytniki pobierające należność za przejazd.

Docelowo zakłada się także wprowadzenie zintegrowanego biletu wojewódzkiego, umożliwiającego realizowanie podróży w dowolnych relacjach wszystkimi środkami publicznego transportu zbiorowego realizującymi przewozy na terenie województwa. (opłata odbywałaby się za pomocą karty płatniczej lub smartfonu).

Do realizacji tego zadania nieodzowna będzie współpraca pomiędzy organizatorem i operatorami świadczącymi usługi w ramach przewozów wojewódzkich oraz operatorami i organizatorami przewozów na obszarze miast, w których funkcjonuje komunikacja miejska oraz organizatorami przewozów pasażerskich na obszarze

wybranych powiatów. W pierwszej fazie zakłada się wdrożenie tego biletu na przejazdy okresowe (głównie miesięczne).

Punktualność i częstotliwość kursowania

(aktualizacja)

Środki publicznego transportu zbiorowego, wykonujące kursy w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich po konkretnej trasie linii komunikacyjnej, poruszać się powinny według ściśle określonego rozkładu jazdy. Regularność ruchu, na którą składają się punktualność i częstotliwość kursowania, uznawana jest za bardzo ważny czynnik, mający wpływ na funkcjonowanie danej linii komunikacyjnej i jeden z kluczowych czynników stanowiących o atrakcyjności tej linii.

Z punktu widzenia pasażera nie tylko czas jazdy, ale także punktualność jest zasadniczym kryterium oceny efektywności transportu publicznego. Na podstawie obserwacji stwierdza się, że kursy przyspieszone, względem godzin odjazdu w rozkładzie jazdy, są niechętnie tolerowane przez podróżnych. Uwarunkowane jest to głównie tym, że pasażerowie zmierzają na przystanek o określonej porze w celu dotarcia do niego na wyznaczoną godzinę odjazdu środka transportowego. Częstym zjawiskiem wśród pasażerów jest planowanie podróży na przystanek „w ostatniej chwili”. Nie dopuszcza się więc przyspieszonych odjazdów z przystanków w stosunku do rozkładu jazdy. W transporcie autobusowym, istniejące przepisy nie dopuszczają jakichkolwiek odstępstw od rozkładu jazdy. Natomiast zakłada się następujące dopuszczalne opóźnienia odjazdu o nie więcej niż 7 minut w transporcie kolejowym.

Częstotliwość kursowania środków publicznego transportu zbiorowego uzależniona jest głównie od natężenia ruchu pasażerskiego oraz możliwości przepustowych, jakie występuje na danej linii komunikacyjnej, ale może zależeć także od:

- natężenia ruchu środków transportowych, eksploatowanych przez innych przewoźników na danych liniach,
- elastyczności oferowanego połączenia (możliwości przesiadki),
- pory dnia,
- rodzaju dnia tygodnia (dzień roboczy, dzień wolny od pracy, święto),
- okresu sezonowego (dni nauki szkolnej, sezon urlopowy, ferie zimowe, pory roku itp.),
- stopnia priorytetu w przewozach na danej linii (w przypadku przewozów kolejowych),
- przepustowości infrastruktury kolejowej i ograniczeń związanych z prowadzonymi pracami remontowymi (np. prowadzenie ruchu tylko po jednym torze).

Oferta przewozowa, a wraz z nią częstotliwość kursowania, musi być przede wszystkim dostosowana do popytu na świadczone usługi, a w przypadku przewozów kolejowych, także do możliwości technicznych i przepustowości odcinków sieci kolejowej. Jednak nie może być mniejsza niż kilka kursów w ciągu doby dla każdego kierunku, tak aby umożliwić pasażerom powrót do źródła podróży. Bardzo ważnym jest przy tym czas odjazdu, aby był dostosowany do potrzeb pasażerów, aby zapewnić im dojazd do celu w oczekiwanej godzinie (dotyczy podróży obowiązkowych do pracy, szkoły itd.). Na mniej popularnych liniach, łączących peryferyjne obszary wiejskie, liczba kursów na jednym kierunku może wynosić od 2 do 4 na dobę (głównie o poranku i w godzinach wieczornych).

Minimalna liczba kursów autobusowych w jednym kierunku dla linii powinna wynosić 4. W uzasadnionych przypadkach, np. gdy potrzeby przewozowe są zaspokajane linią o podobnym przebiegu, dopuszcza się uruchomienie mniejszej liczby kursów.

Warunki techniczne i wyposażenie przystanków, zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz dworców

(aktualizacja)

W Planie Transportowym zakłada się stopniowe podnoszenie standardów wszystkich przystanków, węzłów przesiadkowych i dworców, których właścicielem jest województwo. W przypadku przystanków lub dworców,

których właścicielem jest inny podmiot, Województwo będzie dążyło do pełnienia roli ciała doradczego, celem ustandaryzowania wyposażenia i warunków technicznych.

W zakresie finansowania z budżetu samorządu województwa przewiduje się podniesienie standardów wszystkich przystanków autobusowych, położonych na drogach wojewódzkich, poprzez zapewnienie:

- wiaty lub innej formy zadaszenia, zapewniającej ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, wykonaną w technologii zmniejszającej podatność na akty wandalizmu,
- kilku miejsc siedzących pod zadaszeniem,
- utwardzonej powierzchni przystanku o długości, zależnej od liczby podróżnych oraz wyniesionej ponad jezdnię tak, aby ułatwić wsiadanie do środków transportowych,
- zatoki przystankowej umożliwiającej zatrzymanie się najdłuższego autobusu korzystającego z danego przystanku lub kilku autobusów jednocześnie, jeśli wynika to z natężenia ruchu tych środków transportowych,
- utwardzonej drogi dojścia do przystanku – chodniki długości po 50 m dla każdej ze stron dojścia do przystanku (jeśli zachodzi taka potrzeba) o szerokości 1,5 m,
- oświetlenia w standardzie LED, wyposażonego w panele słoneczne, jako źródło zasilania energią (przyczyni się to do redukcji kosztów związanych z doprowadzeniem sieci elektrycznej i stałych kosztów związanych ze zużyciem energii elektrycznej),
- widoczności rozkładu jazdy,
- stojaków lub parkingi na rowery lub boksy na rowery,
- informacji pasażerskiej (patrz rozdz. 8),
- pojemnika na odpady komunalne,
- posiadanie elementów zieleni pełniących funkcje: obniżania temperatury o w obrębie węzła, dawanie cienia użytkownikom oraz estetyczne.

Zasady i charakter wyposażenia peronów kolejowych zostały określone w odrębnych dokumentach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem).

Zintegrowane węzły przesiadkowe oraz dworce powinny być wyposażone w infrastrukturę, zapewniającą pełną obsługę podróżnych, a w szczególności w miejsca postojowe dla pojazdów i rowerów, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, poczekalnie, toalety, punkty małej gastronomii (w razie możliwości) i nowoczesne systemy informacyjne itd.

Wzorcowy zintegrowany węzeł przesiadkowy i dworzec powinny spełniać następujące kryteria:

- integrację przestrzenną, tzw. Zwartość,
- bardzo dobrą rozpoznawalność przez podróżnych i jednoznaczne oznakowanie,
- wyposażenie w parkingi typu „Park&Ride”, „Kiss&Ride” oraz „Bike&Ride” o pojemnościach dostosowanych do potrzeb podróżnych,
- zapewnienie bezpłatnego parkingu strzeżonego dla osób posiadających bilety miesięczne - dopuszcza się pobór opłat tylko wobec osób bez biletów okresowych,
- wyposażenie w nowoczesny i kompleksowy system informacji pasażerskiej (patrz rozdz. 8),
- zrozumiałe i możliwie jak najkrótsze drogi przemieszczenia się pomiędzy poszczególnymi środkami transportowymi, bez potrzeby pokonywania dużych różnic wysokości. Zakłada się, że czas na przejście z jednego peronu przystankowego, w węzle do innego, nie może przekraczać kilku minut (zalecane 3 min.), co przekłada się na maksymalną odległość między nimi około 180-200 m i powinna być tym mniejsza, im bardziej lokalny charakter ma podróż,
- połączenia pomiędzy peronami nie powinny przy tym krzyżować się z ciągami drogowymi o dużych natężeniach ruchu,
- spełnienie wymogów dotyczących osób z niepełnosprawnościami, o ograniczonych zdolnościach ruchowych i starszych (windy, ruchome schody, pochylnie, nawierzchnie dotykowe itp.),

- zapewnienie dużego poczucia bezpieczeństwa osobistego podróżnym (monitoring, służby porządkowe) oraz bezpieczeństwa wynikającego z ruchu poszczególnych środków transportowych,
- wyposażenie w dodatkowe, atrakcyjne funkcje dla podróżnych (np. punkty usługowe i handlowe).

Węzły powinny jednocześnie spełniać wysokie kryteria jakości przestrzeni publicznej pod względem architektonicznym i estetycznym.

Coraz więcej osób decyduje się na korzystanie z hulajnóg elektrycznych. Cały proces wywołał widoczne zmiany w krajobrazie miast i otworzył kolejny rozdział w myśleniu o mobilności miejskiej. Zaparkowane hulajnogi zajmują przestrzeń, która wcześniej mogła spełniać inne cele, a jednocześnie w pewnym stopniu mogą zastąpić inne środki transportu, przez które zajmowana jest większa przestrzeń.

Hulajnoga elektryczna to stosunkowo innowacyjny środek transportu. W związku z tym nie ma pewności czy jej popularność jest chwilową modą, czy stałym trendem. W przypadku utrzymania się popularności hulajnóg elektrycznych, należy wyposażać węzły przesiadkowe także w parkingi do hulajnóg, a w pojazdach kolejowych wydzielać miejsce do bezpiecznego odłożenia urządzenia.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej i drogowej

(aktualizacja)

Infrastruktura kolejowa i drogowa wykorzystywana w przewozach pasażerskich, szczególnie na liniach wojewódzkich, powinna charakteryzować się wysokim standardem technicznym. Jest to podstawowy warunek zapewniający w funkcjonowaniu publicznego transportu w województwie:

- płynnego ruchu środków transportowych,
- wysokiego komfortu podróżowania,
- wymaganej prędkości komunikacyjnej środków transportowych.

Osiągnięcie powyższych celów wymaga w stosunku do wyżej wymienionej infrastruktury:

- nadania priorytetu w działaniach związanych z jej modernizacją, rozbudową, przebudową itp.,
- zapewnienie szybkiej realizacji bieżących napraw, remontów itp.,
- zapewnienie pełnej przejezdności przez cały rok.

Obserwując dotychczasowe modernizacje linii kolejowych na terenie Polski, można w wielu przypadkach stwierdzić przewymiarowanie inwestycji. W szczególności dotyczy to infrastruktury na liniach o znaczeniu lokalnym. Brak perspektyw dla tych tras co do obsługi ich połączeniami dalekobieżnymi poddaje pod wątpliwość celowość budowy długich, niejednokrotnie przekraczających 200 m platform peronowych. Generuje to nie tylko wysokie koszty inwestycyjne, ale też zwiększa koszty bieżącego utrzymania (oświetlenie, odśnieżanie itp.). W ruchu lokalnym, biorąc pod uwagę zasoby taborowe województwa oraz operatorów kolejowych, wydaje się uzasadnionym budowa peronów o maksymalnej długości 100 m, z zachowaniem ewentualnej rezerwy pod przyszłą rozbudowę.

To samo dotyczy maksymalnej prędkości szlakowej na liniach lokalnych. Standardem PKP PLK S.A. jest dążenie do modernizacji linii kolejowych do prędkości szlakowej 120 km/h. W wielu przypadkach oznacza to całkowitą przebudowę infrastruktury. Ponadto w przypadku gęstego rozmieszczenia przystanków kolejowych, taka prędkość może być niemożliwa do osiągnięcia – pojazd nie zdążyłby się rozpędzić. Zdecydowanie mniejszym nakładem prac i kosztów, osiągając równie zadowalające efekty jest eliminacja punktowych ograniczeń prędkości i utrzymanie stałej prędkości 70 km/h lub wyższej.

Czas przejazdu transportem publicznym wewnątrz województwa

(nowy rozdział)

W Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ przyjęto model maksymalnie 60-minutowego dostępu do stolic województwa ze wszystkich ośrodków powiatowych i maksymalnie 90-minutowego, z dowolnej miejscowości na jego terenie. Mimo korzystnych uwarunkowań, stan obsługi komunikacyjnej regionu w relacjach z miastami stołecznymi jest wciąż w wielu

relacjach niesatysfakcjonujący – ze względu na brak lub zbyt małą liczbę połączeń, nieakceptowalnie długi czas dojazdu lub godziny połączeń. Istotą wyzwania jest więc doprowadzenie do pełnej realizacji modelu 60/90.

W przypadku miast powiatowych, z których dojazd do stolic trwa dłużej niż godzinę (Rypin, Sępólno Krajeńskie i Radziejów), problemem jest brak połączenia kolejowego tych miast ze stolicami województwa (są położone na tyle daleko, że nie jest możliwe zapewnienie dojazdu autobusem w czasie 60 minut). Brodnica posiada połączenie kolejowe z Toruniem (przez Jabłonowo Pomorskie), ale relacja kolejowa, która z zasady powinna być szybsza, jest w tym przypadku nieefektywna, gdyż konieczność przesiadki, wyraźnie dłuższy dystans do pokonania oraz mało atrakcyjna oferta przewozowa, skutkuje obserwowaną dominacją ruchu autobusowego w relacji do Torunia. Zakłada się, że czas przejazdu, wskazany w modelu 60/90, pociągiem z Brodnicy do Torunia będzie możliwy do osiągnięcia po zelektryfikowaniu linii kolejowej nr 208 na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie.

Wstępna ocena uwarunkowań technicznych linii kolejowych, przebiegających przez Rypin (LK33) i Sępólno Krajeńskie (LK281) wskazuje, że nawet w przypadku kompleksowej modernizacji odcinków linii kolejowych do tych miast, prawdopodobnie nie będzie możliwe osiągnięcie przejazdu do jednej ze stolic województwa w czasie 60 minut. Stąd decyzje o wznowieniu ruchu muszą być poprzedzone szerszą, odrębną analizą w zakresie wyboru optymalnego środka transportu obsługującego ruch do tych miast powiatowych. W przypadku Radziejowa dostęp w czasie 60 minut powinien zostać zapewniony transportem autobusowym.

Czas przejazdu transportem publicznym do stolicy kraju

(nowy rozdział)

Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3.000 hektarów, zostanie wybudowany port lotniczy, który w ramach pierwszego etapu, zgodnie z symulacjami, będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie.

Część kolejowa Programu CPK zakłada budowę 1600 km nowych linii prowadzących z 10 kierunków do portu lotniczego i Warszawy (na 670 km prędkość pociągów wynosić będzie ponad 250 km/h, na 740 km 200-250 km/h, na 190 km – 160-200 km/h). Każda z 10 kolejowych „szprych”, prowadzących do CPK, składać się będzie z nowych odcinków sieci oraz z wyremontowanych lub zmodernizowanych fragmentów istniejącej infrastruktury (podział zadań pomiędzy spółki CPK i PKP PLK). Etap zero (przed powstaniem CPK) - 140 km nowych linii, głównie na trasie Warszawa - CPK – Łódź. Pozostałe inwestycje kolejowe wpisane są w horyzont czasowy do 2040 r. Ze 120 miast zamieszkałych przez 13 mln osób, będzie możliwy bezpośredni dojazd do portu lotniczego i Warszawy w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny.

Przez województwo kujawsko-pomorskie, zgodnie z planem, przebiegać będzie szprycha nr 1 (Pomorze, Kujawy) o przebiegu CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Trójmiasto (CMK Północ) – Łęborg – Słupsk oraz Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Piła – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg.

Komponent kolejowy w obecnym kształcie jest bardzo niekorzystny dla województwa kujawsko-pomorskiego i w praktyce pogłębia jego peryferyzację w sieciach transportowych najwyższej rangi. Spośród 5 największych miast regionu, tylko Grudziądz został objęty nową linią – ale w sposób, który dezintegruje to miasto z województwem kujawsko-pomorskim, a łączy z Trójmiastem i Warszawą. Włocławek, pomimo położenia w pobliżu linii, został zmarginalizowany (brak stacji najwyższej kategorii – zaproponowano stację, jak dla miast powiatowych), Bydgoszcz i Toruń będą dostępne za pomocą zmodernizowanej linii o prędkości maksymalnej prawdopodobnie nie większej niż 160 km/h. Inowrocław pozostaje poza komponentem kolejowym.

Staranie się o bezpośrednie objęcie największych miast województwa nowo realizowaną linią, to nie tylko dążenie do zapewnienia najwyższej prędkości, ale także walka o wizerunek, a także nowo realizowaną infrastrukturę towarzyszącą, która sama w sobie jest już biegunem rozwoju. Zaproponowany układ linii wzmacnia „warszawocentriczność” struktury komunikacyjnej kraju – nie zapewnia dobrych połączeń województwa z sąsiednimi ośrodkami regionalnymi, z którymi od dekad utrwalone są zróżnicowane powiązania (ten sam problem dotyczy też innych ośrodków regionalnych). Nie zapewnia też dobrych połączeń kolejowych międzynarodowych. Wykorzystanie linii nr 18 (odcinek Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło) do programu

KDP, dezintegruje możliwość realizacji sprawnego transportu regionalnego oraz transportu towarowego. Wskazywane przez spółkę CPK zasięgi dostępności czasowej wydają się mocno przeszacowane. W rzeczywistości prawdopodobnie znacznie mniej osób znajdzie się w strefach szybkiej dostępności do stacji CPK.

W związku z powyższym za niezbędne i w pełni zasadne należy uznać podejmowanie starań o pełniejsze włączenie województwa kujawsko-pomorskiego w sieć Kolei Dużych Prędkości. Obecnie trasowana linia z CPK przez Grudziądz do Trójmiasta musi zostać uzupełniona o nową linię w najwyższych standardach z Włocławka przez Toruń do Bydgoszczy. Niezbędne jest także dążenie do zapewnienia dobrego skomunikowania obydwu miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego z sąsiednimi ośrodkami regionalnymi, zwłaszcza z Trójmiastem.

Z uwagi na to, że horyzont czasowy budowy szprych CPK wykracza poza ramy aktualizacji Planu Transportowego, należy przyjąć, że pożądanym standardem jest uzyskanie czasu przejazdu do stolicy kraju w czasie 3 h z Bydgoszczy i 2,5 h z Torunia przy wykorzystaniu linii konwencjonalnych.

Należy również podejmować działania lobbingsowe na rzecz włączenia Grudziądza do siatki połączeń dalekobieżnych oraz zapewnienia minimum jednego dziennie połączenia dalekobieżnego z Grudziądza i Inowrocławia do stolicy kraju.

9.2. Pożądany poziom świadczenia usług przewozowych w województwie

(aktualizacja)

Zalecany docelowy poziom standardu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej dla województwa kujawsko-pomorskiego zawarto w Tabeli 11. Standardy te stanowią wytyczne dla wszystkich operatorów świadczących usługi publicznym transportem zbiorowym w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich, a także dla zarządców infrastruktury przystankowej (w tym zintegrowanych węzłów przesiadkowych i dworców) wykorzystywanej w tych przewozach.

Tabela 11. Pożądany poziom świadczenia usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

Lp.	Postulat przewozowy	Przewidziane standardy
1	Ochrona środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • środki transportowe pod względem emisji spalin powinny spełniać przynajmniej normę EURO 6; • w przypadku zakupu taboru autobusowego (minimalny jednorazowy pakiet 50 szt.) – zakup pojazdów o napędzie elektrycznym; • zakup pojazdów o napędzie wodorowym w przypadku rozpowszechnienia się i obniżenia kosztów tej technologii; • przy zakupie nowych środków transportowych preferowane powinny być środki ekologiczne;
2	Dostępność infrastruktury przystankowej	<ul style="list-style-type: none"> • nowe przystanki autobusowe powinny być organizowane przede wszystkim w bezpośredniej bliskości obszaru użyteczności publicznej, jednostek oświaty, centrów handlowych i obiektów masowej rozrywki, w miejscach generujących ruch osób niepełnosprawnych oraz obszarów o dużej gęstości zaludnienia; • kolejne przystanki komunikacji autobusowej powinny być położone w odległości najkorzystniejszej do 2 km, a maksymalnie do 4 km w obszarach o niskiej gęstości zaludnienia; • przystanki kolejowe powinny być położone w odległości od siebie najkorzystniejszej do 3 km, a maksymalnie do 6 km w obszarach o niskiej gęstości zaludnienia;

		<ul style="list-style-type: none"> • na obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia dopuszcza się tworzenie nowych przystanków kolejowych w odległości poniżej 1 km; • powinno dążyć się do osiągnięcia minimalnej gęstości wszystkich przystanków publicznego transportu zbiorowego w danym powiecie województwa na poziomie 0,30/km² (z wyjątkiem obszarów o bardzo małej gęstości zaludnienia); • za maksymalną akceptowalną dostępność czasową do przystanków publicznego transportu zbiorowego uznaje się 18 minut, co przekłada się na długości: 1,25 km drogi pieszej, 3,6 km drogi przebytej rowerem i 10,2 km drogi jazdy samochodem;
3	Dostępność do stolic województwa i stolicy kraju	<ul style="list-style-type: none"> • dostępność czasowa publicznym transportem zbiorowym realizującym wojewódzkie przewozy pasażerskie do jednej ze stolic województwa (Bydgoszczy i Torunia) ze stolic powiatów powinna wynieść maksymalnie 1 h mieszkańców tych stolic, • czas dostępności do stolicy kraju kolejną nie powinien przekraczać 3,0 h z Bydgoszczy, a z Torunia – 2,5 h,
4	Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełno- sprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej	<ul style="list-style-type: none"> • wysokość platformy przystankowej powinna zapewniać do łatwe wejście do środka transportowego; • nazwa przystanku oraz infolinia do organizatora powinny być zapisany w sposób standardowy i dodatkowo w alfabecie Braille’a; • na dworcach i zintegrowanych węzłach przesiadkowych należy stosować żółte płyty z wyźłobieniami w celu ułatwienia identyfikacji miejsca oczekiwania dla osób niewidomych i niedowidzących, a także podjazdy dla wózków inwalidzkich (a w uzasadnionych przypadkach – windy); • wyposażenie głównych węzłów przesiadkowych w plany tyflograficzne, tablice multisensoryczne; • 10% środków transportowych, kursujących na liniach autobusowych o największych potokach pasażerskich, powinno być w pełni przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (w przypadku kolei – min. jeden człon pociągu na każdej z linii); • każdy środek transportowy w transporcie kolejowym powinien być wyposażony w urządzenia informacji pasażerskiej, ułatwiające dostęp do nich osobom z niepełnosprawnościami (np. urządzenia zapowiadania głosowego, wyświetlacze informacji, elektroniczne tablice kierunku jazdy itp.). W transporcie autobusowym należy dążyć, aby nowo kupowane środki transportowe miały takie wyposażenie;
5	Środki transportowe	<ul style="list-style-type: none"> • średni wiek środków transportowych w przewozach kolejowych nie powinien przekraczać 20 lat, a w autobusowych 10 lat; • maksymalne napełnienie środka transportowego w przewozach autobusowych nie powinno przekraczać 100% w stosunku do liczby miejsc siedzących (każdy pojazd powinien mieć umieszczoną na ścianie pojazdu informację o nominalnej liczbie miejsc siedzących i stojących); • każdy drogowy środek transportowy powinien posiadać: <ul style="list-style-type: none"> – regulamin przewozu osób i bagażu, cennik opłat, wykaz ulg i zezwoleń; – zezwolenie/zaświadczenie wraz z rozkładem jazdy,

		<ul style="list-style-type: none"> – pełne oznakowanie tj.: herb województwa, nazwa i logo operatora (na zewnątrz i wewnątrz pojazdu) oraz w przypadku nowych pojazdów: <ul style="list-style-type: none"> – zewnętrzne elektroniczne wyświetlacze kierunku jazdy (miejsce docelowa); – urządzenie zapowiadania głosowego kolejnych przystanków; – plan sieci komunikacyjnej zawierający miejsca przesiadek; – wewnętrzne monitory dynamicznej informacji pasażerskiej; – foldery informacyjne dla pasażerów; • przynajmniej jeden członek składu pociągów powinien być dostosowanych do przewozu rowerów, a w przypadku utrzymania się zainteresowania – także do bezpiecznego przewozu hulajnóg; • kierowcy autobusów i kontrolerzy biletów w przewozach kolejowych powinni być wyposażeni w czytniki kart płatniczych i zbliżeniowych; • na liniach o dużych natężeniach potoków pasażerskich powinny być eksploatowane środki transportowe o wyższym standardzie komfortu i bezpieczeństwa podróży – instalacja systemu klimatyzacji, Wi-Fi (nie dotyczy busów o pojemności do 16 osób); • wdrażanie monitoringu wizyjnego wewnątrz środków transportowych; • nowe środki transportu drogowego powinny posiadać pasy bezpieczeństwa dla miejsc siedzących; • wszystkie środki transportowe powinny posiadać dodatkowe wyjścia awaryjne wraz z zastosowaniem czytelnego oznakowania dróg ewakuacji;
6	System taryfowo-biletowy	<ul style="list-style-type: none"> • wdrożenie jednolitych taryf przewozowych na wszystkie środki transportowe; • zachowanie większej atrakcyjności cenowej biletów okresowych względem biletów jednorazowych; • wdrażanie nowoczesnych form płatności: <ul style="list-style-type: none"> – poprzez zakup biletu przez Internet; – za pomocą bezdotykowej karty płatniczej PayPass lub PayWave; – za pomocą smartfonu (technologia NFC);
7	Punktualność i częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> • liczby kursów oraz czasy odjazdu środków transportowych na danych liniach komunikacyjnych powinny być dostosowane do występujących natężeń potoków i potrzeb pasażerskich; • minimalna liczba par pociągów na linii kolejowej nie może być mniejsza od dwóch; • liczba kursów na danych liniach w publicznym transporcie kolejowym powinna być dodatkowo dostosowana do możliwości technicznych i przepustowości odcinków torowych, po których trasowana jest dana linia komunikacyjna; • liczba kursów w jednym kierunku na liniach w publicznym transporcie autobusowym powinna wynosić minimum 4 na dobę; • nie dopuszcza się odjazdów środków transportowych z przystanku o czasie przyspieszonym; natomiast odjazdy opóźnione mogą wynosić maksymalnie do 7 minut dla transportu kolejowego;
8	Informacja pasażerska	<ul style="list-style-type: none"> • informacja pasażerska powinna być przekazywana podróżnym za pomocą:

		<ul style="list-style-type: none">– odpowiedniego oznakowania i urządzeń znajdujących się w środkach transportowych, np. za pomocą elektronicznych wyświetlaczy lub monitorów;– urządzenia głosowego zapowiadania kolejnych przystanków itp.;– odpowiedniego oznakowania i urządzenia stanowisk wymiany pasażerów (dworce, węzły przesiadkowe, stacje i perony, przystanki), np. za pomocą urządzeń informacji dynamicznej (monitory, punkty informacyjne, biletomaty itp.);– internetowego serwisu informacyjnego (portalu) prowadzonego przez operatorów;– mobilnej strony internetowej przeznaczonej dla telefonów komórkowych i smartfonów prowadzonej przez operatorów;– aplikacji mobilnych na urządzenia przenośne (np. laptopy, tablety, smartfony) prowadzonej przez operatorów;• minimalny zakres informacji pasażerskiej na przystankach komunikacyjnych obejmuje:<ul style="list-style-type: none">– logo oraz dane kontaktowe do organizatora przewozów;– nazwę przystanku;– nazwę stanowiska;– rozkład jazdy;– adresy serwisów internetowych platform informacyjnych z kodem QR;– dane kontaktowe do operatora przewozów;• pożądanym, dodatkowym zakresem informacji pasażerskiej na przystankach komunikacyjnych powinien obejmować (wdrażany sukcesywnie):<ul style="list-style-type: none">– cennik opłat za podróż w najpopularniejszych relacjach;– wykaz ulg i zwolnień;• minimalny zakres informacji pasażerskiej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz na głównych węzłach przesiadkowych obejmuje:<ul style="list-style-type: none">– pełen zakres informacji jak na przystankach;– schemat węzła w formie mapy obszaru, zawierającej lokalizację przystanków (peronów), parkingów samochodowych i rowerowych oraz stojaków na hulajnogi;– schemat węzła w postaci planu tyflograficznego lub tablicy multisensorycznej;– schematy sieci komunikacyjnej oraz powiązania z liniami powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich oraz z liniami międzywojewódzkimi, bądź międzynarodowymi przewozów pasażerskich (miejsca przesiadek, przystanki na żądanie itp.);• pożądanym, dodatkowym zakresem informacji pasażerskiej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz na głównych węzłach przesiadkowych powinien obejmować (wdrażany sukcesywnie):<ul style="list-style-type: none">– dynamiczną informację o prognozowanych czasach przyjazdów i odjazdów różnych środków transportowych;– informację drogową (prowadzącą podróżnego np. w kierunku dworców, węzłów przesiadkowych);– automatyczne punkty informacji podróży (infokioski) oraz biletomaty;• minimalny zakres informacji pasażerskiej w środkach transportowych powinien obejmować:<ul style="list-style-type: none">– nazwę i logo operatora;
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none">– herb województwa;– nazwę i logo organizatora;– nazwę miejscowości docelowej (kierunku jazdy);– nazwy ważnych przystanków pośrednich;– regulamin przewozu osób i bagażu;– cennik opłat oraz wykaz ulg i zezwoleń;– dane kontaktowe do operatora przewozów;• pożądaną, dodatkową zakres informacji pasażerskiej w środkach transportowych powinien obejmować (wdrażany sukcesywnie w ramach zakupu nowego taboru):<ul style="list-style-type: none">– plan sieci komunikacyjnej zawierający miejsca przesiadek;– informację wizualną i głosową o następnych przystankach i lokalizacji na trasie;– informację wizualną i głosową o sytuacjach;– nadzwyczajnych (zmiana trasy, objazdy, awarie itp.);– foldery informacyjne dla pasażerów zawierające m.in. rozkład jazdy, cennik biletów oraz dane kontaktowe operatora z możliwością umieszczania reklam;• internetowy serwis informacyjny dla podróżnych prowadzony przez każdego z operatorów powinien obejmować:<ul style="list-style-type: none">– rozkłady jazdy:<ul style="list-style-type: none">– schematy linii komunikacyjnych;– wybór linii komunikacyjnej umożliwiający przejście do poszczególnych przystankowych rozkładów jazdy (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF);– wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy;– oznaczenia numerów peronów, rodzajów środków transportowych (przystosowania do przewozu osób z niepełnosprawnościami, rowerów itp.);– zasady taryfowo-biletowe:<ul style="list-style-type: none">– ceny biletów;– wykaz ulg i zezwoleń;– regulaminy przewozów;– procedury odbioru zaginionego bagażu;– procedury wnoszenia skarg, wniosków i reklamacji;– zakładka „Dodaj swoją opinię” (umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia pasażera informacji o funkcjonujących systemach transportowych oraz sugestiach i propozycjach rozwoju transportu publicznego);– wyszukiwarkę połączeń dla danej podróży (w relacji od przystanku do przystanku);– linki stron internetowych do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do informacji pasażerskich;• pasażer powinien mieć możliwość uzyskania pełnej informacji pasażerskiej z dowolnego miejsca (np. za pomocą SMS, za pomocą kodów QR umieszczanych na przystankach i dworcach, za pomocą Internetu);
--	--	--

9	Infrastruktura przystankowa	<ul style="list-style-type: none"> • przystanek autobusowy położony przy drodze krajowej lub wojewódzkiej powinien być wyposażony w: <ul style="list-style-type: none"> – znak D-15; – wiatę lub odpowiednie zadaszenie; – kilka siedzisk; – utwardzoną powierzchnię oczekiwania; – zatokę przystankową; – utwardzone drogi dościa o szerokości 1,5 m i długości min. 50 m; – oświetlenie w standardzie LED z zasilaniem słonecznym; – widoczny rozkład jazdy; – stojaki na rowery i hulajnogi lub zamykane boksy na rowery (w uzasadnionych przypadkach); – informację pasażerską (w tym tablicę informacyjną z rozkładem jazdy); • minimalne wyposażenie przystanku autobusowego poza drogami wojewódzkimi powinno obejmować: <ul style="list-style-type: none"> – znak D-15; – utwardzoną powierzchnię oczekiwania; – tablicę informacyjną z rozkładem jazdy; • tablica informacyjna z rozkładem jazdy powinna zawierać: <ul style="list-style-type: none"> – rozkład jazdy; – herb województwa kujawsko-pomorskiego; – logo lub nazwę operatora wraz z zamieszczonymi danymi teled adresowymi oraz z adresem strony internetowej; – nazwę przystanku (w tym zapisaną alfabetem Braille’a); – główne informacje napisane w języku angielskim (docelowo także w ukraińskim i innych językach); – przybliżone czasy jazdy do głównych przystanków pośrednich; – adres strony internetowej województwa kujawsko-pomorskiego, w tym numer telefonu zapisany alfabetem Braille’a; – kod QR z informacją pasażerską; • zapewnienie konstrukcji i wyposażenia przystanków kolejowych zgodnie ze standardami technicznymi przyjętymi przez PLP PLK S.A.;
10	Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce	<ul style="list-style-type: none"> • powinny być wyposażone w niezbędną dla pełnej obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, poczekalnie, toalety, punkty małej gastronomii (w razie możliwości) i nowoczesne systemy informacji pasażerskiej; • miejsca postojowe (dla samochodów, rowerów i hulajnóg) powinny być zorganizowane w formie parkingów typu: <ul style="list-style-type: none"> – „Park&Ride” o liczbie miejsc postojowych min 10; – „Kiss&Ride” o liczbie miejsc postojowych minimum 3; – „Bike&Ride” o liczbie miejsc min 10; – stojaka na hulajnogi; • pożądana liczba miejsc postojowych na poszczególnych typach parkingów powinna wynikać z potrzeb transportowych i powinna być ustalona indywidualnie na podstawie badań; • powinny posiadać zrozumiałe i możliwie jak najkrótsze drogi przemieszczenia się pomiędzy poszczególnymi środkami transportowymi. Czas na przejście z jednego peronu przystankowego

		<p>w węźle (lub parkingu) do innego, nie może przekraczać kilku minut (zalecane 3 min. – 180-200 m) i powinien być tym mniejszy, im bardziej lokalny charakter ma podróż. Połączenia pomiędzy peronami nie powinny krzyżować się z ciągami drogowymi o dużych natężeniach ruchu;</p> <ul style="list-style-type: none"> • powinny być w pełni dostosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej (np. windy, ruchome schody, pochylnie, nawierzchnie dotykowe itp. – w zależności od potrzeb); • powinny zapewniać duże poczucie bezpieczeństwa dla podróżnych (monitoring, służby porządkowe); • powinien zapewniać konstrukcję i wyposażenie zgodne ze standardami technicznymi przyjętymi przez PKP PLK S.A; • powinny charakteryzować się bardzo dobrą rozpoznawalnością przez podróżnych i czytelnym oznakowaniem;
11	Stan techniczny infrastruktury kolejowej i drogowej	<ul style="list-style-type: none"> • infrastruktura kolejowa i drogowa, wykorzystywana w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, powinna spełniać wysokie standardy techniczne i całoroczną przejezdność; • Na rewitalizowanych i modernizowanych liniach kolejowych o znaczeniu lokalnym, należy dążyć do budowy peronów o długości nieprzekraczającej 100 m (z zachowaniem rezerwy terenu pod przyszłą rozbudowę); • Należy nadać priorytet likwidacji punktowych ograniczeń prędkości jako alternatywy dla kompleksowej modernizacji linii.

10. HARMONOGRAM I FINANSOWANIE ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W WOJEWÓDZTWIE

Harmonogram poszczególnych planowanych działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim przedstawiono w Tabeli 12. Do 2015 r. zakłada się dokończenie określonych inwestycji związanych z realizacją projektu BiT City. Za realizację tych działań odpowiada Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

W drugim (2016-2020) i trzecim etapie (2021 – 2025) przewiduje się stopniowo:

- podnoszenie jakości infrastruktury przystankowej, w tym tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- dalsze podnoszenie jakości środków transportowych, poprzez wymianę starego taboru na nowy lub nowszy oraz wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży,
- aktualizację modelu transportowego i bazy danych transportu publicznego.

W czwartym etapie (2026 – 2030) przewiduje się:

- wdrażanie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej,
- wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego,
- zakup nowego taboru autobusowego.

Za realizację zadań wymienionych w drugim, trzecim i czwartym etapie harmonogramu odpowiadać będą różne podmioty zaangażowane w realizację danego zadania, w zależności od ich stopnia odpowiedzialności, czerpanych korzyści i udziału w finansowaniu, lecz kreowanie tych zadań należeć będzie do obowiązków Województwa poprzez departament właściwy ds. organizacji transportu publicznego.

Jako źródło finansowania działań dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego przewiduje się: budżet Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, budżety innych jednostek samorządu terytorialnego

poprzez pomoc finansową w formie dotacji celowej na realizację przewozów w transporcie kolejowym i autobusowym, budżet państwa i fundusze europejskie, z którego finansowane byłyby następujące działania:

- wymiana środków transportowych,
- przystosowanie kolejowych środków transportowych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych,
- przystosowanie środków transportowych do przewozu rowerów,
- zorganizowanie i odpowiednie wyposażenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, renowacja dworców i wybranych stacji kolejowych oraz przystosowanie ich do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

Trzy pierwsze grupy działań mogą być finansowane zarówno przez operatorów, jak i przez samorząd województwa, ze środków pochodzących z budżetu województwa oraz przy udziale środków pozyskanych z UE.

Natomiast czwarta grupa działań powinna być finansowana wspólnie m.in. przez zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej (np. dworców), samorządy lokalne (np. place przed dworcami) oraz PKP PLK.

Należy też podkreślić, że nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej 2021-2027 umożliwić będzie wszystkim wyżej wymienionym podmiotom pozyskanie środków finansowych na realizację projektów, ukierunkowanych na rozwój systemów publicznego transportu zbiorowego w województwie. Za przygotowanie tych projektów oraz wniosków o współfinansowanie, odpowiedzialny będzie między innymi urząd marszałkowski. Mając na uwadze powyższe zakłada się zbliżone nakłady inwestycyjne w każdym etapie (na działania związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim).

W harmonogramie nie ujęto działań planowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, związanych ze strategicznymi inwestycjami kolejowymi, które będą finansowane głównie z budżetu kraju, i za które odpowiada rząd, oraz strategicznych inwestycji drogowych, które ujmują inne dokumenty planistyczne rządowe i wojewódzkie.

Ponadto ze względu na potrzebę indywidualnej wyceny zadań, związanych z ewentualnym zakupem przez samorząd województwa środków transportowych oraz renowację obiektów kolejowej infrastruktury przystankowej, koszty te zostały pominięte w szacunkach.

Tabela 12. Harmonogram poszczególnych działań związanych z rozwojem publicznego transportu

ETAP I (do roku 2015)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Przystosowanie wybranych stacji kolejowych w Bydgoszczy i Toruniu do pełnienia roli zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach aglomeracyjnej kolei BiT-City wraz z pozostałymi, wytypowanymi w tym projekcie do modernizacji przystankami kolejowymi. 2. Budowa nowych połączeń tramwajowych w zachodniej części Torunia (do Uniwersytetu Mikołaja Kopernika) oraz budowa nowych połączeń tramwajowych do dzielnicy Fordon w Bydgoszczy w ramach realizacji projektu BiT City. 3. Wdrożenie zintegrowanego cennika za przejazdy w publicznym transporcie zbiorowym w przewozach kolejowych. 4. Zawarcie umów wieloletnich (do 2020 r.) w przewozach kolejowych. 5. Zakup min. 6 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.
ETAP II (do roku 2020)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrożenie systemu opłat za pomocą Internetu, bezdotykowej karty płatniczej i smartfonów w transporcie kolejowym. 2. Podniesienie standardu części przystanków autobusowych usytuowanych przy drogach wojewódzkich. 3. Doprowadzenie do wymiany części najstarszych środków transportu kolejowego na nowy z wymaganim w standardach usług przewozowych wyposażeniem (zakup w liczbie do ustalenia z operatorami wojewódzkich przewozów kolejowych). 4. Wyposażenie większości pojazdów kolejowych w nowoczesne urządzenia informacji pasażerskiej.

<ol style="list-style-type: none"> 5. Wyposażenie pociągów i autobusów szynowych w stanowiska umożliwiające przewożenie rowerów. Zadanie powinno objąć 50% taboru. 6. Przystosowanie większości pojazdów kolejowych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. 7. Wyposażenie pociągów w terminale kart płatniczych oraz części z nich w urządzenia monitoringu wizyjnego.
ETAP III (do roku 2025)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Zaktualizowanie symulacyjnego modelu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego. 2. Utworzenie Zintegrowanej Bazy Danych Transportu Publicznego. 3. Podniesienie standardu następnej części przystanków autobusowych usytuowanych na drogach wojewódzkich. 4. Dalsza wymiana przez operatorów niektórych środków transportu kolejowego o najgorszym stanie technicznym na nowy wraz z pełnym wyposażeniem wymaganym przez standardy jakości usług przewozowych zdefiniowane w Planie Transportowym (zakup szynobusów w liczbie do ustalenia z operatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich). 5. Przystosowanie wszystkich pociągów do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. 6. Wyposażenie wszystkich pociągów i autobusów szynowych w stanowiska umożliwiające przewożenie rowerów. 7. Wyposażenie wszystkich pociągów w terminale kart płatniczych, klimatyzację oraz części z nich w urządzenia monitoringu wizyjnego. 8. Dostosowanie dworców i wybranych przystanków kolejowych do osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym także instalacja wind i podjazdów (jeśli zachodzi taka potrzeba), regulacja wysokości platformy przystankowej.
ETAP III (do roku 2030)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Doprowadzenie do wymiany następnych środków transportu drogowego na (około 200 autobusów), spełniających wysokie normy w zakresie ochrony środowiska, komfortu oraz bezpieczeństwa podróży – w tym 100% z tych środków powinno być przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. 2. Zorganizowanie i kompletne wyposażenie podstawowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych. 3. Zorganizowanie i odpowiednie wyposażenie uzupełniających zintegrowanych węzłów przesiadkowych. 4. Renowacja wybranych najważniejszych dla wojewódzkich przewozów pasażerskich stacji kolejowych, w celu wdrożenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Działania związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego, przedstawione w Tabeli 12, powinny być w sposób ciągły monitorowane przez Województwo.

Efektem tego procesu powinien być coroczny raport, obejmujący między innymi:

- ocenę postępu w realizacji poszczególnych zadań zawartych w Planie Transportowym,
- analizę ewentualnych dokonanych zmian w stosunku do planowanych działań,
- analizę rzeczowo-finansową podjętych przedsięwzięć,
- ocenę stopnia zaawansowania projektów planowanych przedsięwzięć,
- ocenę stopnia zaangażowania i zaniedbań poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za realizację określonych zadań,
- wnioski dotyczące problemów i trudności w trakcie realizacji określonych zadań i sposoby ich uniknięcia lub rozwiązania,
- rekomendacje w zakresie niezbędnych korekt i zmian aktualnego harmonogramu dotyczącego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr LXII/864/23
Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
z dnia 23 października 2023 r.

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz środków budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczną na lata 2007-2013

Opracowano na podstawie
„Studium Transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego”
zrealizowanego w roku 2013 przez pracowników Katedry Budownictwa
Drogowego
Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy
w ramach Fundacji „Rozwój UTP”

Toruń, wrzesień 2014

Załączniki:

- Załącznik nr 1. Wykaz dokumentów, materiałów i literatury fachowej wykorzystanej przy konstruowaniu Planu Transportowego
- Załącznik nr 2. Mapa atrakcyjności transportowej województwa kujawsko-pomorskiego dla roku 2013
- Załącznik nr 3. Mapa dobowych natężeń potoków pasażerskich w publicznym transporcie kolejowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013
- Załącznik nr 4. Mapa dobowych natężeń potoków pasażerskich w publicznym transporcie autobusowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013

1. WPROWADZENIE

1.1. PODSTAWY I ZAKRES OPRACOWANIA PLANU TRANSPORTOWEGO

Publiczny transport zbiorowy odgrywa fundamentalną rolę w rozwoju gospodarczym i społecznym województwa kujawsko-pomorskiego. Państwa członkowskie Unii Europejskiej w zakresie świadczenia usług przewozowych publicznym transportem zbiorowym podlegają przepisom Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Zapisy rozporządzenia dotyczą głównie określenia sposobu podejmowania działań w sektorze pasażerskiego transportu publicznego, zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej. Za „pasażerski transport publiczny” uznaje się usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym, świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego po konsultacjach i poprawkach zostanie poddany pod akceptację Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Po publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego stanie się aktem prawa miejscowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej zwany „Planem Transportowym”) określa ogólne założenia i ramy organizacyjne funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego do roku 2025, realizującego wojewódzkie przewozy pasażerskie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oraz główne cele i kierunki jego rozwoju. Tym samym nie definiuje on szczegółowych zadań przewozowych oraz szczegółowych projektów planowanych działań transportowych w województwie. Potrzeba opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynika z ustawy z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „Ustawa”) (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, 2666, z 2023 r. poz. 1003, 1234, 1688, 1720), a także z wytycznych zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. nr 117 poz. 684). Ustawa definiuje publiczny transport zbiorowy jako powszechnie dostępny, regulowany przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Na terenie kraju świadczenie usług przewozu osób środkami transportu publicznego odbywa się zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej, uwzględniając potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Wojewódzkie przewozy pasażerskie, w myśl wymienionej wyżej Ustawy, obejmują przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, realizowany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i:

- nie wykracza poza granice jednego województwa,
- dociera do najbliższej stacji w województwie sąsiednim (w przypadku linii kolejowych), umożliwiając przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa, nie stanowi przewozów o charakterze gminnym, powiatowym, czy międzywojewódzkim.

W niniejszym Planie Transportowym do wojewódzkich przewozów pasażerskich nie zaliczono przewozów realizowanych na granicy dwóch powiatów, w tym przewozów na granicy miast grodzkich i gmin ościennych, uznając, że mają one wyraźnie charakter lokalny. W myśl art. 4 ust. 1 pkt 10 przewozy realizowane w granicach administracyjnych sąsiadujących powiatów mogą być zaliczane do powiatowych przewozów pasażerskich. Powiaty te muszą jednak w tym celu zawrzeć stosowne porozumienie, chyba, że utworzyły wcześniej związek powiatów.

Plan Transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, po której poruszać będą się środki transportu publicznego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych mieszkańców województwa,
- planowane finansowanie usług przewozowych,
- charakterystykę preferencji wyboru środków transportowych do podróży,

- wytyczne i zasady organizacji rynku przewozów (w tym przewidywany tryb wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego),
- wymagania dotyczące standardów w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- opis proponowanego systemu informacji pasażerskiej wraz z jego organizacją,
- wskazanie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan Transportowy obejmuje swoim zakresem wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przez które rozumiana jest (zgodnie z definicją z Ustawy, art. 4 ust. 1 poz. 12) „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”.

Plan Transportowy pełni następujące zasadnicze role:

- organizacyjną, polegającą na wyznaczaniu zadań dla jednostek podporządkowanych Zarządowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie realizacji celów określonych w Planie Transportowym,
- koordynacyjną, polegającą na pośrednim, inspirującym oddziaływaniu na jednostki administracyjne (samorządów szczebla lokalnego) i inne podmioty gospodarcze działające wewnątrz i w otoczeniu systemów transportowych województwa kujawsko-pomorskiego,
- negocjacyjną, polegającą na wykorzystaniu Planu jako płaszczyzny dialogu społecznego, wykorzystując zawarte w nim przesłanki merytoryczne i ogólnospołeczne dotyczące transportu,
- strategiczną, polegającą na oddziaływaniu z poziomu i w interesie województwa na poziom krajowy oraz na poziom województw ościennych w zakresie rozwiązań dotyczących przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- edukacyjną, polegającą na kształtowaniu odpowiednich zachowań transportowych mieszkańców, pożądanym z punktu widzenia osiągnięcia podstawowych celów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w całym województwie.

Zgodnie z wymienioną Ustawą, odpowiedzialność za opracowanie Planu spoczywa na wskazanych w Ustawie organach administracji rządowej (ministrze właściwym ds. transportu) oraz organach wykonawczych samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego tym organem jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Ze względu na ciągłą zmianę uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych potrzeb transportowych mieszkańców województwa, Plan Transportowy powinien być poddawany systematycznej aktualizacji. Przedkładany projekt Planu Transportowego opracowanego dla województwa kujawsko-pomorskiego powstał na bazie obszernego Studium transportowego opracowanego dla województwa oraz wyników wieloaspektowych badań, w tym badań wielkości potoków pasażerskich, badań ankietowych mieszkańców i podróżujących różnymi środkami transportowymi. Jest on wynikiem systemowego podejścia do planowania transportu, obejmującego diagnozę stanu, prognozę i syntezę. Diagnoza stanu została opracowana na podstawie analiz wyników wymienionych badań, analiz zachowań transportowych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego oraz analiz różnych procesów i zjawisk mających wpływ na funkcjonowanie transportu w województwie, w tym szczególnie publicznego transportu zbiorowego.

W analizach prognostycznych uwzględniano natomiast wszystkie najważniejsze trendy zmian w latach różnych czynników determinujących popyt oraz podaż na publiczne przewozy pasażerskie. W rozważaniach prognostycznych oraz przy konstruowaniu Planu Transportowego uwzględniono także założenia zawarte w Krajowym planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, opracowanego w zakresie linii komunikacyjnych dla międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym oraz wszelkie inne dokumenty strategiczne kraju i Unii Europejskiej, istotne z punktu widzenia realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Ponadto w analizach wzięto pod rozwagę założenia zawarte w Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego i w innych dokumentach strategicznych województwa, a także powiatów i gmin (patrz załącznik nr 1 do Planu Transportowego).

Analizy funkcjonowania systemów transportowych, zarówno w stanie istniejącym, jak i dla okresów prognostycznych, wymagały zastosowania odpowiednich narzędzi informatycznych i matematycznych. Do tego celu zbudowano i wykorzystano symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego. Złożoność bowiem procesu transportowego, jego duża losowość, a także zależność sposobu realizacji podróży przez mieszkańców od aktualnego stanu obciążenia poszczególnych sieci transportowych oraz bardzo wielu uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych, sprawiają, iż właściwe odtworzenie tego zjawiska wymaga wielu danych oraz formuł matematycznych, opisujących zarówno stronę popytu oraz podaży w transporcie, a także ich wzajemną korelację.

1.2. PODSTAWOWE DEFINICJE

- 1) **Dostępność do przestrzeni publicznej** – czas podróży od źródła do określonego miejsca w przestrzeni publicznej.
- 2) **Dostępność do sieci transportowej** (dostępność do infrastruktury przystankowej) – długość drogi lub czas dotarcia do przystanku.
- 3) **Dworzec** – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych,
- 3a) **Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA)** - instrument wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego ustanowiony na podstawie ustawy z 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464, z 2023 r. poz. 1720).
- 4) **Gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.
- 5) **Inteligentny System Transportowy (ITS)** – zbiór technologii, narzędzi i zaawansowanych rozwiązań informatycznych mających na celu świadczenie innowacyjnych usług związanych z różnymi rodzajami transportu i zarządzania ruchem środków transportowych,
- 6) **Komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - a) miasta i gminy,
 - b) miast,
 - c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.
- 7) **Korytarz transportowy** – pas skupiający trasy podróży środków transportowych lub linii komunikacyjnych oraz trasy przewozu osób i towarów.
- 8) **Linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
 - a) sieci dróg publicznych albo
 - b) liniach kolejowych, innych szynowych.– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy.
- 9) **Lokalne przewozy pasażerskie** – przewozy pasażerskie powiatowe i gminne.
- 9a) **Metropolitalne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.
- 10) **Międzynarodowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej.
- 11) **Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

- 12) **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.
- 13) **Organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- 14) **Podróż absorbowana** – podróż w której źródło podróży znajduje się poza obszarem województwa, a cel w województwie.
- 15) **Podróż generowana** – podróż, w której źródło podróży znajduje się wewnątrz obszaru województwa, a cel poza nim.
- 16) **Podróż tranzytowa** – podróż, w której źródło i cel podróży znajdują się poza obszarem województwa.
- 17) **Podział zadań transportowych** – udział poszczególnych systemów transportowych w przewozach.
- 18) **Ponadregionalne przewozy pasażerskie** – przewozy pasażerskie międzynarodowe i międzywojewódzkie.
- 19) **Popyt na przewozy pasażerskie (potrzeby przewozów pasażerskich)** – potencjalna liczba podróży odbywających podróż jako pasażer określonymi środkami transportowymi w danym czasie.
- 20) **Powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.
- 20a) **Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.
- 21) **Przepustowość elementu sieci komunikacyjnej** – największa liczba jednostek (środków) przewozowych, które mogą przejechać przez dany element w jednostce czasu.
- 22) **Przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
- 23) **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.
- 24) **Przystanek komunikacyjny** – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. nr 108, poz. 908, z późn. zm.).
- 25) **Publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.
- 26) **Punkt przesiadkowy publicznego transportu zbiorowego** – miejsce przesiadania się pasażerów na różne linie komunikacyjne.
- 27) **Rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 28) **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.
- 29) **Symulacyjny model transportowy** – zbiór rozwiązań informatycznych umożliwiających odtwarzanie potrzeb transportowych, dowolnych hipotetycznych sytuacji na sieciach transportowych w danym obszarze i czasie oraz obliczanie różnych charakterystyk transportowych.

- 30) **Tabor, pojazd** – środki transportowe.
- 31) **Transport drogowy** – transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- 32) **Transport kolejowy** – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych.
- 33) **Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.
- 34) **Wielkość potoku pasażerskiego (natężenie potoku pasażerskiego)** – liczba osób odbywających podróż jako pasażer w określonym czasie i przestrzeni.
- 35) **Wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie.
Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów województwo jest organizatorem:
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie.
- 36) **Współczynnik (stopień) wykorzystania zdolności przewozowej linii komunikacyjnej** – iloraz wartości natężenia potoku pasażerskiego do sumarycznej nominalnej zdolności przewozowej środków transportu publicznego na danej linii (mierzonej liczbą miejsc dla pasażerów w pojazdach) w określonej jednostce czasu, pomnożonej przez 100%.
- 37) **Zachowania transportowe mieszkańców** – sposób podróżowania, mobilność, preferencje w wyborze środków transportowych, wybierane cele podróży itp..
- 38) **Zintegrowana Baza Danych Transportu Publicznego** – komputerowa baza danych zawierająca informacje graficzne i opisowe dotyczące transportu publicznego, skoordynowana z innymi bazami danych istotnymi z punktu widzenia zarządzania publicznym transportem zbiorowym,
- 39) **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.
- 40) **Zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.
- 41) **Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1.3. CELE I OGÓLNA IDEA PLANU TRANSPORTOWEGO

Podstawowym celem Planu Transportowego jest zapewnienie mieszkańcom województwa świadczenia usług w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich na relatywnie jak najwyższym możliwie poziomie w danych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych, uwzględniając przy tym:

- spełnienie preferencji i oczekiwań mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym szczególnie osób z niepełnosprawnościami, o ograniczonych zdolnościach ruchowych oraz nieuprawnionych do prowadzenia samochodu,
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, zwłaszcza na obszarach przyrodniczo chronionych,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie i w przestrzeni publicznej,
- wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej,
- koordynację z przewozami międzynarodowymi, międzywojewódzkimi i powiatowymi.

Cele szczegółowe niniejszej aktualizacji Planu Transportowego są zbieżne z zasadniczymi celami dotyczącymi rozwoju publicznego transportu zbiorowego zawartymi w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+”.

Cele powyższe zostaną osiągnięte głównie poprzez:

- optymalizację układu linii wojewódzkich przewozów pasażerskich zapewniającą lepszą efektywność funkcjonowania tych linii,
- spójność sieci linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami przewozów międzynarodowych, międzywojewódzkich i lokalnych (powiatowych i gminnych),
- poprawę dostępności mieszkańcom województwa do linii publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz przestrzeni publicznej, w tym stworzenie lepszej dostępności do infrastruktury przystankowej tych linii samochodem osobowym lub rowerem,
- wdrożenie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej zapewniającej pełniejszą dostępność do tej informacji pasażerom, w tym osobom z niepełnosprawnościami,
- wdrożenie nowoczesnych systemów taryfowo-biletowych, ułatwiających pasażerom dokonywanie opłat za przejazd,
- podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, dworców i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz w większym stopniu przystosowanie ich do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych,
- podniesienie jakości środków transportowych, zapewniających mniejszą szkodliwość oddziaływania ich na środowisko naturalne oraz większy komfort i bezpieczeństwo podróży a także lepsze ich dostosowanie do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, osób przewożących dzieci w wózkach lub rowery,
- obniżenie cen biletów komunikacji w przypadku partycypowania przez samorządy lokalne w zwiększonych kosztach usługi przewozowej.

Sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, składać się będzie z 16 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym i 61 linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym. Zarówno w przewozach kolejowych jak i autobusowych, w zależności od potrzeb przewozowych, zakłada się tworzenie połączeń w relacjach krótszych.

W przypadku kolejowych linii komunikacyjnych, na których w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 nie odbywa się ruch pasażerski, możliwość wznowienia przewozów będzie uzależniona w pierwszej kolejności od:

- remontu infrastruktury liniowej i przystankowej,
- znaczącego podniesienia prędkości, pozwalającego na osiągnięcie konkurencyjnego lub porównywalnego względem transportu indywidualnego i autobusowego czasu przejazdu,
- wzrostu bezpieczeństwa przewozu,
- dostosowania infrastruktury służącej obsłudze podróżnych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej sprawności ruchowej,
- odtworzenia lub utworzenia nowych punktów odprawy podróżnych w lokalizacjach odpowiadających zapotrzebowaniu na przewozy tj. w możliwie najbliższej odległości od generatorów ruchu.

Decyzja o uruchomieniu połączeń, w przypadku spełnienia powyższych warunków, zapadne po przeprowadzeniu analiz (osobnych dla każdej z linii komunikacyjnych), obejmujących badanie potencjału przewozowego i konkurencyjności względem innych środków transportu.

Dla linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym dopuszcza się zastąpienie ich przewozami autobusowymi w przypadku wystąpienia czasowego lub stałego wyłączenia linii z eksploatacji lub jeżeli średni dzienny potok podróżnych, w dwóch następujących po sobie kwartałach, spadnie poniżej 20% całkowitej liczby miejsc siedzących, liczonych dla najmniej pojemnego pojazdu obsługującego połączenia o danym typie trakcji na obszarze województwa.

Aktualizacja Planu Transportowego zawiera także 128 linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych, na których obsługę pasażerską zapewniają przewoźnicy na zasadach komercyjnych w oparciu o wydawane zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym osób. W przypadku rezygnacji przez przewoźników z uruchamiania połączeń o charakterze komercyjnym, w trakcie obowiązywania niniejszej aktualizacji Planu Transportowego, dopuszcza się zastąpienie tych połączeń przewozami o charakterze użyteczności publicznej.

Pełną sieć powiązań komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym w województwie tworzyć będą, oprócz kolejowych i autobusowych linii wojewódzkich przewozów pasażerskich, także linie autobusowe powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich oraz zewnętrzne linie autobusowe i kolejowe (realizujące międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie). Powiązania między poszczególnymi systemami transportu publicznego oraz między wojewódzkimi, lokalnymi i ponadregionalnymi liniami komunikacyjnymi, będą realizowane za pomocą odpowiednio zorganizowanych (w zależności od potrzeb transportowych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym:

- 12 zintegrowanych węzłów przesiadkowych o strategicznym znaczeniu w wojewódzkich przewozach pasażerskich, umożliwiających dostęp do linii ponadregionalnych przewozów pasażerskich, położonych w miastach prezydenckich,
- 25 zintegrowanych węzłów przesiadkowych o podstawowym znaczeniu w wojewódzkich przewozach pasażerskich, zlokalizowanych w stolicach powiatów oraz w miejscowościach o największej wymianie pasażerów,
- 12 uzupełniających zintegrowanych węzłów przesiadkowych o mniejszym znaczeniu dla wojewódzkich przewozów pasażerskich niż węzły podstawowe.

Dostępność podróżnych do sieci publicznego transportu zbiorowego, oprócz powyższych węzłów, zapewnią także gęsta sieć przystanków komunikacyjnych w liczbie ponad 1000, nie licząc przystanków w powiatach grodzkich.

W Planie Transportowym założono znaczący rozwój jakościowy przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w województwie kujawsko-pomorskim i lepszą jakość obsługi transportowej mieszkańców.

W latach 2016-2030 zakłada się m.in. stopniowe:

- zintegrowanie wszystkich linii ponadregionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej z wojewódzkimi, w tym stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- podnoszenie jakości infrastruktury przystankowej poprzez między innymi wyposażenie jej w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo dla pasażerów (w tym dla osób z niepełnosprawnościami) oraz budowę dogodnych dróg dojazdu do tej infrastruktury,
- podnoszenie jakości środków transportowych poprzez wymianę starego zużytego taboru na nowy o wyższych standardach ekologicznych i lepiej dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych oraz wyposażenie tych środków w urządzenia znacznie podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności w przypadku taboru kolejowego, dopuszcza się modernizację starszego taboru zamiast zakupu nowych pojazdów,
- wdrażanie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego w środkach transportowych, na przystankach oraz w sieci Internet i aplikacjach mobilnych,
- wdrażanie nowoczesnego jednolitego systemu taryfowo-biletowego, w tym zintegrowanego biletu wojewódzkiego,

- budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P+R zwłaszcza tam, gdzie transport kolejowy i autobusowy dociera do centrów miast.

W celu zagwarantowania realizacji wyżej wymienionych celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz właściwego jego funkcjonowania, nadzór nad realizacją Planu Transportowego będzie pełnić w ramach struktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego departament właściwy do spraw transportu publicznego we współpracy z innymi komórkami urzędu, a w szczególności z departamentem właściwym do spraw planowania rozwoju województwa.

Przewiduje się, że dofinansowanie z budżetu samorządu województwa do realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich będzie wynosiło:

- w przewozach kolejowych:

Tabela 1 Zestawienie poniesionych i planowanych wydatków na przewozy kolejowe

rok	Dotowanie przewozów		Pozostałe wydatki dot. przewozów kolejowych (w tym inwestycyjne)		Wydatki łączne	
	Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie
2015	109 198 499,00	106 753 794,15	9 102 000,00	9 102 000,00	118 300 499,00	115 855 794,15
2016	95 687 005,00	94 172 893,09	23 416 099,00	23 374 402,32	119 103 104,00	117 547 295,41
2017	95 637 867,00	92 000 636,08	11 262 366,00	6 260 960,41	106 900 233,00	98 261 596,49
2018	93 451 350,00	93 271 601,37	16 152 589,00	6 129 877,01	109 603 939,00	99 401 478,38
2019	97 016 302,00	94 806 569,27	11 262 366,00	3 768 907,56	108 278 668,00	98 575 476,83
2020	99 222 735,00	92 112 126,86	27 281 052,00	26 127 972,01	126 503 787,00	118 240 098,87
2021	105 511 603,00	98 522 176,24	7 897 339,00	6 991 911,00	113 408 942,00	105 514 087,24
2022	157 873 045,00	149 935 832,62	172 912 512,00	172 728 570,00	330 785 557,00	322 664 402,62
2023	194 564 000,00	-	16 101 474,00	-	210 665 474,00	-
2024	197 989 000,00	-	-	-	-	-
2025	202 996 000,00	-	-	-	-	-
2026	208 067 000,00	-	-	-	-	-
2027	213 224 000,00	-	-	-	-	-
2028	218 527 000,00	-	-	-	-	-
2029	223 978 000,00	-	-	-	-	-
2030	223 777 000,00	-	-	-	-	-

Źródło: sprawozdania z wykonania budżetu Województwa (2015 – 2022), Wieloletnia Prognoza Finansowa

- w przewozach autobusowych:

Zakłada się, że większość połączeń opierać się będzie na przewozach komercyjnych tj. na podstawie wydawanych zezwoleń. Tam gdzie jest to uzasadnione społecznie, ale nieopłacalne ekonomicznie dla przewoźników, zakłada się uruchamianie połączeń ze środków budżetowych Województwa przy wsparciu środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (lub innego źródła stanowiącego jego następstwo) a także przy pomocy finansowej jednostek samorządu terytorialnego niższego szczebla. Obecne rozwiązania prawne uniemożliwiają zawieranie umów wieloletnich współfinansowanych ze środków FRPA, wobec czego nie jest możliwe określenie planowanych kwot wydatków na kolejne lata. Należy więc przyjąć poprzez analogię, że wydatki na ten cel będą kształtowały się na podobnym poziomie co w latach ubiegłych tj.:

Tabela 2. Koszty organizacji połączeń autobusowych dotowanych ze środków FRPA

	2019	2020	2021	2022	2023 [plan]
zlecona praca eksploatacyjna [km]	42 492,50	2 889 005,50	5 543 748,60	5 805 301,50	5 420 075,00
koszt łączny [PLN]	61 985,51	7 385 133,56	12 078 383,54	12 826 665,56	19 756 769,38
koszt wkm [PLN]	1,46	2,55	2,18	2,21	3,64
dopłata FRPA [PLN]	23 419,02	6 020 487,39	10 513 120,47	11 228 647,60	15 944 617,24
maks. możliwa dopłata z FRPA/wkm [PLN]	0,80	do III. 1,00, IV-XII. 3,00	3,00	3,00	3,00
faktyczna dopłata z FRPA/wkm [PLN]	0,55	2,08	1,90	1,93	2,94 zł
udział [%]	37,78%	81,57%	87,04%	87,54%	80,77%
dopłata Województwa [PLN]	38 566,49	1 356 646,17	1 565 263,07	1 598 017,96	3 812 152,14
faktyczna dopłata do wkm [PLN]	0,91	0,47	0,28	0,28	0,70
udział w [%]	62,22%	18,43%	12,96%	12,46%	19,23%

Z powyższych danych widać trend wzrostowy w wysokości kosztów dopłaty (rekompensaty) do wozokilometra. Obserwując obecną sytuację gospodarczą na rynku krajowym i światowym, należy się spodziewać dalszego wzrostu dwóch podstawowych kosztów składowych organizacji transportu autobusowego – ceny paliw i koszty wynagrodzeń. Stąd można wnioskować, że w kolejnych latach maksymalna możliwa dopłata do wozokilometra ze środków FRPA będzie w coraz mniejszym stopniu pokrywała deficyt, co implikować będzie wyższe obciążenia budżetowe po stronie samorządu województwa.

Ponadto planowane działania związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego obejmować będą wydatki inwestycyjne na zakup nisko i zeroemisyjnego taboru kolejowego i autobusowego oraz budowę nowych przystanków autobusowych (wiat przystankowych). Dodać należy, że nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej 2021-2027 umożliwia pozyskanie środków finansowych na realizację większości wymienionych w Planie Transportowym działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego. Planuje się na ten cel pozyskanie środków z innych źródeł finansowania takich jak m.in. Fundusz Kolejowy (z przeznaczeniem na zakup lub modernizację taboru kolejowego) czy fundusz Polski Ład (z przeznaczeniem na zakup taboru nisko lub zeroemisyjnego, w tym taboru autobusowego).

2. GŁÓWNE DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

2.1. UWARUNKOWANIA ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WYNIKAJĄCE Z ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA

Identyfikacja najważniejszych celów realizacji podróży w transporcie publicznym

Z dotychczas przeprowadzonych analiz wynika, że funkcjonuje kilka typów najważniejszych celów realizacji podróży. Pierwszym istotnym celem są szkoły ponadpodstawowe i uczelnie wyższe, które są celem podróży dla motywacji dom-nauka, a koncentracja tych obiektów wpływa na atrakcyjność danej jednostki w zakresie generacji ruchu. Szkoły średnie i wyższe są jednocześnie generatorem podróży ponadlokalnych z racji ogólnej mniejszej liczby tego typu obiektów oświatowych i szerszego zasięgu oddziaływania. Kolejnym istotnym celem są przedsiębiorstwa, które są miejscem pracy i odpowiadają za realizację motywacji podróży w zakresie dom-praca. Szczególną rolę przypisuje się lokalizacji w danym JEW przedsiębiorstwom o dużej skali zatrudnienia (pow. 50 osób). W zakresie celów, istotne są także przedsiębiorstwa działające w ramach handlu detalicznego, czyli punktów będących częstym celem podróży dla wszystkich mieszkańców. Koncentracja tego typu przedsiębiorstw świadczy o ogólnej realizacji motywacji przemieszczania się dom-zakupy. Konieczność dokonywania mniej lub bardziej incydentalnych podróży, związanych z koniecznością realizacji potrzeb administracyjnych, jest kolejnym celem podróży jakim są urzędy administracji rządowej i samorządowej. Należy spodziewać się w ich przypadku ruchu mieszkańców jako petentów, jak i w związku z faktem, iż najczęściej są to jednostki będące istotnym pracodawcą w danym rejonie. Kolejnym zidentyfikowanym celem podróży, który uznano za istotny są podmioty prowadzące oddziały szpitalne lub inne komórki opieki szpitalnej. Obrazują one potencjał do generowania ruchu związanego z koniecznością skorzystania z leczenia specjalistycznego. Ostatnim analizowanym celem podróży są obiekty noclegowe, które w ogólnym ujęciu przedstawiają realizację przemieszczania się dla motywacji turystycznych. Powyższe cele podróży stanowią o atrakcyjności danego rejonu transportowego w zakresie generacji podróży.

Rozmieszczenie ludności

Uwarunkowania demograficzne, występujące na danym obszarze, stanowią jeden z podstawowych czynników rozwoju systemów transportowych. Wynika to z faktu, że sytuacja demograficzna bezpośrednio wpływa na zróżnicowanie i występowanie popytu na usługi transportowe na danym obszarze, a następujące zmiany demograficzne i wynikające z nich zmiany potrzeb transportowych, stanowią jedno z uwarunkowań zmian popytu na rynku przewozów pasażerskich.

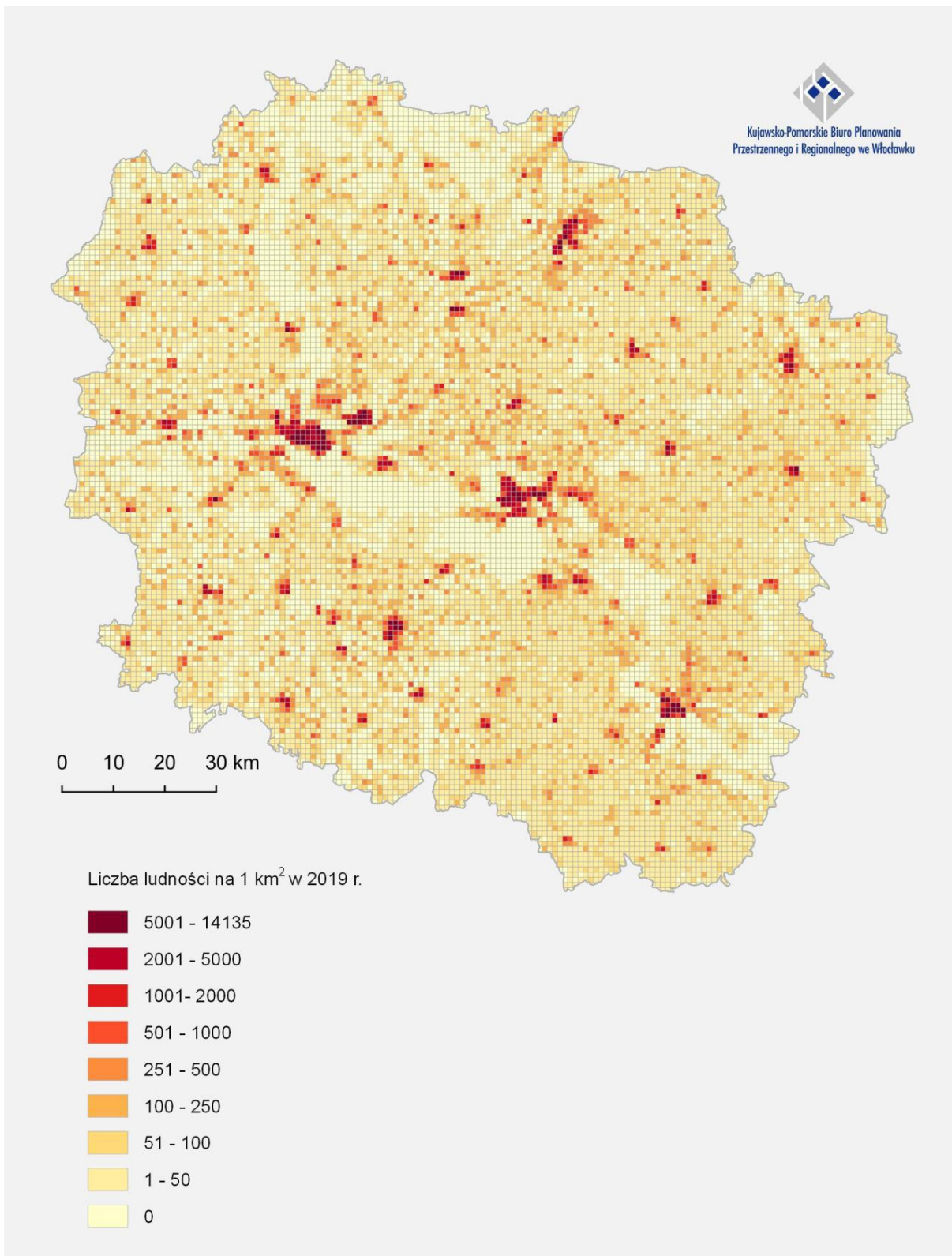
Za najważniejsze uwarunkowania demograficzne w kontekście rozwoju transportu w województwie kujawsko-pomorskim należy uznać:

- obecny stan i trendy zmian liczby ludności,
- rozmieszczenie ludności na obszarze województwa (sieć osadnicza),
- struktury wiekowe ludności oraz występujące procesy starzenia się społeczeństwa.

Województwo kujawsko-pomorskie w 2019 r. zamieszkiwało 2 072 373 osób, co stanowiło 5,4% populacji Polski (10. miejsce pod względem liczby ludności w kraju). Mieszkańcy miast w 2019 r. stanowili 58,9% ludności województwa, a ludność mieszkająca w 5 największych miastach (Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku, Grudziądzu i Inowrocławiu) 39,9% mieszkańców regionu (826,4 tys. osób).

Województwo kujawsko-pomorskie należy do regionów o przeciętnej wielkości wskaźnika gęstości zaludnienia (w 2019 r. 115 osób/km²), w skali kraju (123 osób/km²). Najmniejsza gęstość zaludnienia występuje na obszarach wiejskich a w szczególności obszarach odznaczających się dużym zalesieniem. Aż 52 gminy charakteryzują się wskaźnikiem gęstości zaludnienia poniżej 50 osób/km². Dużym problemem dla obszarów o niskiej gęstości zaludnienia jest zazwyczaj niska dostępność komunikacyjna – zarówno w aspekcie infrastruktury drogowej (mniejszej gęstości sieci), jak i poziomu skomunikowania z większymi ośrodkami (mniejszy popyt związany z mniejszym potencjałem ludnościowym przekłada się na stosunkowo uboższą sieć połączeń transportu publicznego).

Mapa 1. Rozmieszczenie ludności w województwie kujawsko-pomorskim w 2019 r.

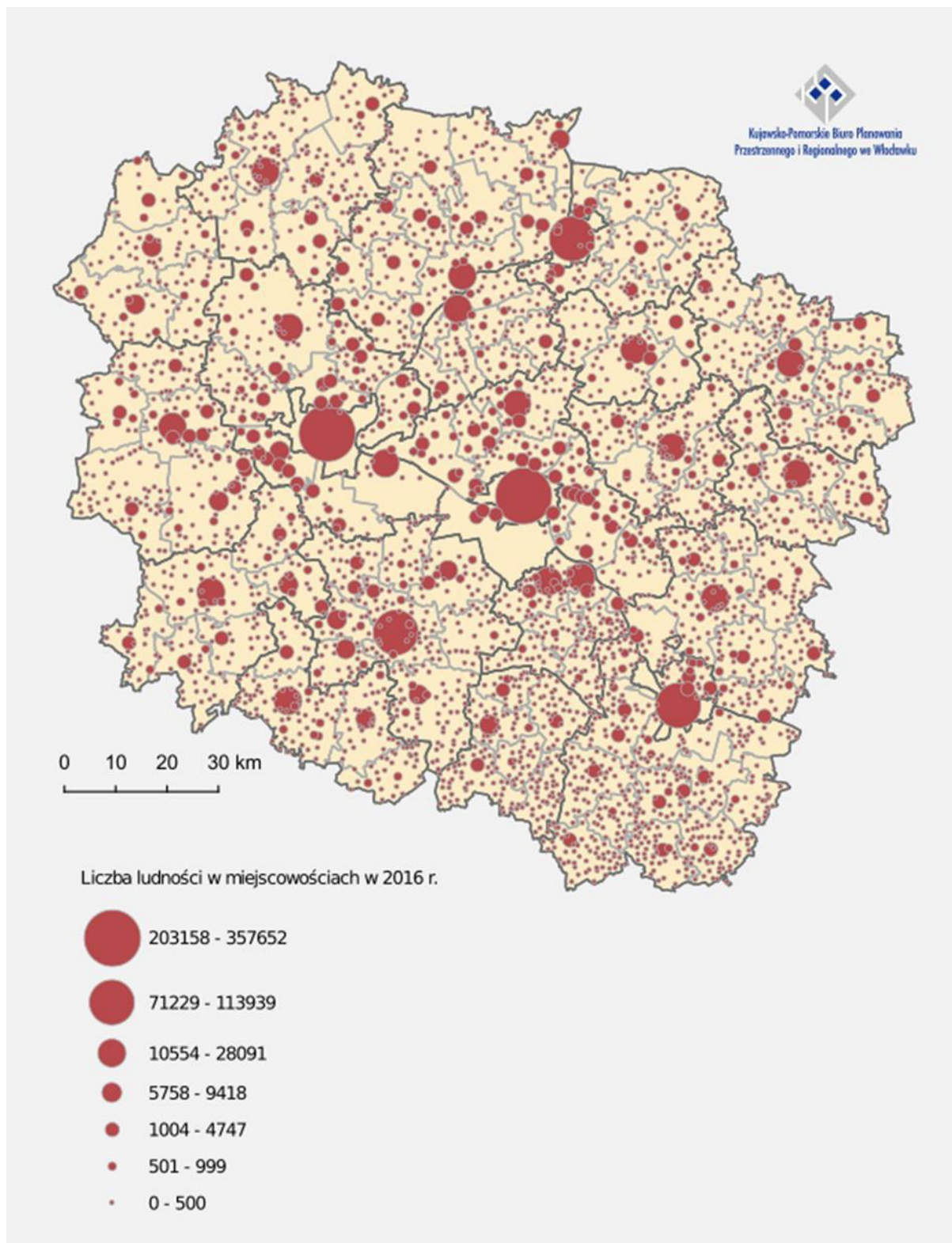


Na obszarze województwa znajdują się 52 miasta oraz niewiele ponad 3,4 tys. zamieszkiwanych miejscowości wiejskich¹. Sieć osadnicza w regionie jest rozdrobniona, co utrudnia zapewnienie dostępności do transportu zbiorowego dla wszystkich mieszkańców, stanowiąc wyzwanie w organizacji przewozów dla jednostek samorządu terytorialnego, będących głównymi organizatorami komunikacji publicznej. Przeciętnie gminy w województwie liczą od kilkunastu do dwudziestu kilku miejscowości, natomiast przeszło 25% gmin liczy ponad 30 miejscowości, co należy uznać za bardzo dużą liczbę. W województwie znajduje się znaczna liczba miejscowości małych i bardzo małych - ok. 30% wszystkich miejscowości (prawie 1,2 tys.) stanowią miejscowości zamieszkiwane przez mniej niż 100 osób - co dodatkowo może utrudniać optymalną organizację transportu publicznego (choć należy pamiętać, że miejscowości te skupiają tylko ok. 7% ludności wiejskiej województwa i tylko 2,9% ludności całego województwa).

Poza 5 największymi miastami ważne miejsca koncentracji ludności stanowią średnie miasta (16 miast liczących między 10 a 30 tys. mieszkańców), które skupiają w sumie 12,2% ludności województwa. W strukturze wiejskiej sieci osadniczej zaznacza się natomiast wykształcenie ponad 100 dużych (liczących ponad 1 tys. mieszkańców) i bardzo dużych miejscowości (liczących ponad 2 tys. mieszkańców). Mimo, iż grupa największych miejscowości wiejskich stanowi niespełna 1% ogółu miejscowości tej kategorii, to skupia aż 10,5% ludności wiejskiej województwa. Generalnie są to pojedyncze miejscowości w gminach, jednak w przestrzeni województwa można zauważyć koncentrację tej wielkości ośrodków w obszarach podmiejskich Bydgoszczy i Torunia.

¹ Informacje dotyczące sieci osadniczej w województwie opracowano na podstawie publikacji Ocena stanu przygotowania infrastruktury społecznej województwa Kujawsko-Pomorskiego dla potrzeb wszystkich pokoleń, ze szczególnym uwzględnieniem usług kierowanych do osób starszych oraz Wyzwania rozwojowe województwa kujawsko-pomorskiego u progu III dekadę XXI wieku. Diagnoza stanu i uwarunkowań rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego.

Mapa 2. Sieć osadnicza w województwie kujawsko-pomorskim w 2016 r.



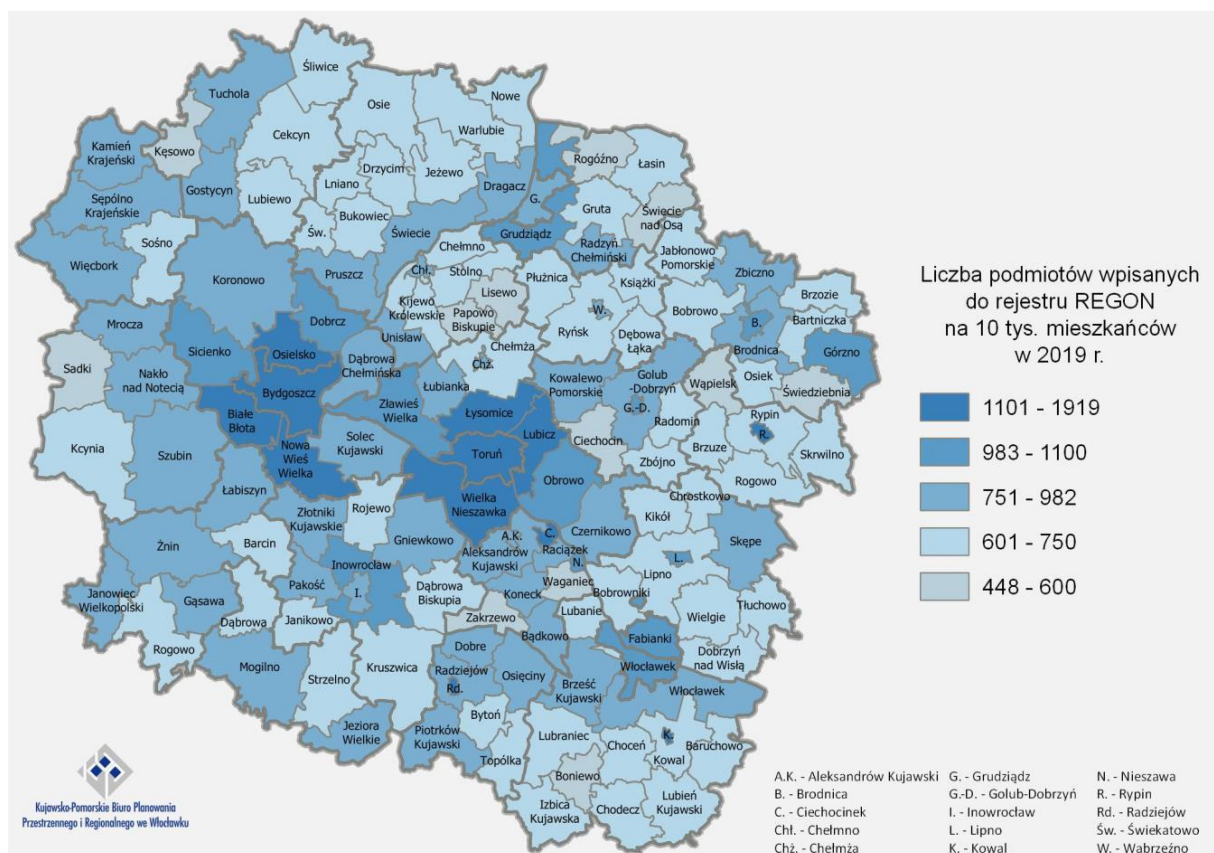
Rozmieszczenie głównych miejsc pracy i koncentracji usług publicznych

W 2019 r. w województwie kujawsko-pomorskim działało ponad 203,5 tys. podmiotów gospodarczych (4,5% wszystkich podmiotów w kraju), z czego prawie 50% skupionych było w pięciu największych miastach regionu (Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku, Grudziądzu i Inowrocławiu), natomiast w samej Bydgoszczy znajdowało się ponad 20% wszystkich podmiotów. Większe skupiska podmiotów gospodarczych znajdują się również w strefach podmiejskich Bydgoszczy (gminy Białe Błota, Osielsko) i Torunia (gminy Lubicz, Obrowo), a także

dużych gminach miejsko-wiejskich tj. Świecie, Nakło nad Notecią, Żnin, Mogilno, Szubin, Koronowo, Tuchola, Solec Kujawski oraz pozostałych dużych gminach miejskich - w Brodnicy, Rypinie czy Chełmnie. Najmniejsza liczba podmiotów gospodarczych występuje w małych gminach wiejskich, głównie położonych we wschodniej części regionu. Przyrost liczby podmiotów gospodarczych w województwie jest stosunkowo wolny – w latach 2010-2019 był niższy niż średnia w całym kraju (wynosił 9,4% w porównaniu do wartości dla Polski wynoszącej 15,3%) i plasował województwo dopiero na 12. pozycji wśród pozostałych regionów.

Poziom przedsiębiorczości w województwie kujawsko-pomorskim mierzony liczbą podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców utrzymuje się na poziomie niższym niż przeciętnie dla całego kraju oraz większości pozostałych regionów. W 2019 r. z liczbą podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców wynoszącą 982 (84% wartości tego wskaźnika dla całego kraju) województwo plasowało się na 11. miejscu wśród pozostałych regionów (w latach 2010-2019 nie zmieniło swojej pozycji).

Mapa 3. Podmioty gospodarki narodowej w województwie kujawsko-pomorskim

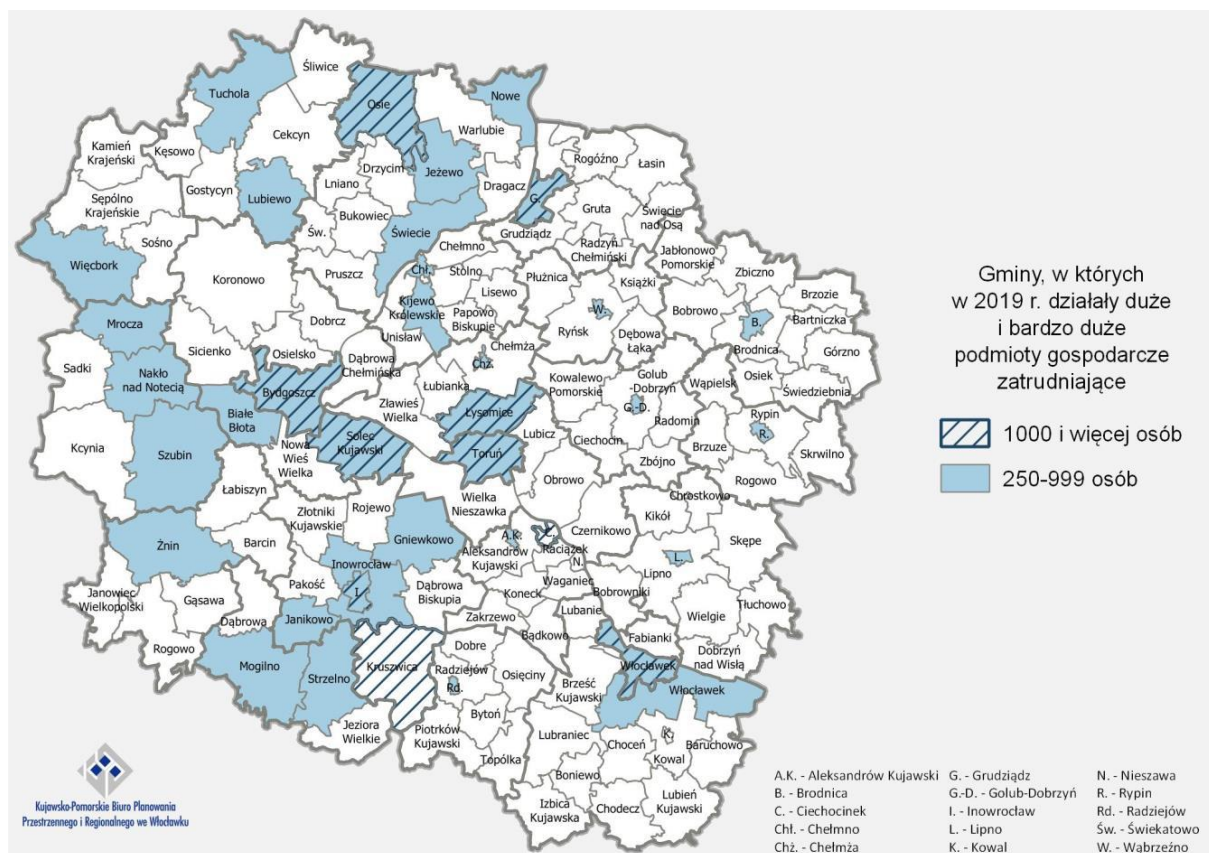


W przypadku poszczególnych gmin w województwie wartość tego wskaźnika w 2019 r. zawierała się od 1 919 na 10 tys. w gminie Osielsko do 448 dla gminy Świecie nad Osą, a rozkład przestrzenny w województwie był generalnie zbieżny z rozkładem przestrzennym bezwzględnej liczby podmiotów gospodarczych działających w poszczególnych gminach. Najwyższe wartości wskaźnika poza miastami (zwłaszcza największymi), kształtowały się w gminach położonych w strefach podmiejskich największych miast i przyjmowały one wartości powyżej średniej dla województwa a często także dla całego kraju. Najniższe wartości występowały w gminach wiejskich położonych głównie we wschodniej części regionu.

Struktura wielkościowa podmiotów w województwie odpowiada strukturze krajowej – dominują mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające poniżej 10 osób (w 2019 r. stanowiły 95,9% wszystkich podmiotów w województwie). Analizując strukturę większych podmiotów w województwie, w 2019 r. w regionie były 1 654 podmioty zatrudniające powyżej 50 osób. Największe przedsiębiorstwa stanowią niewielki udział – wszystkie zatrudniające powyżej 249 osób stanowią 0,1% wszystkich podmiotów gospodarczych działających w regionie. W 2019 r. przedsiębiorstw zatrudniających od 250 do 999 osób było 177, natomiast zatrudniających od 1 000

osób tylko 32. Największe podmioty (zatrudniające od 250 osób) koncentrują się w 32 gminach województwa, natomiast większość z nich (około 70%) w 5 największych miastach regionu.

Mapa 4. - Gminy z największymi podmiotami gospodarczymi w województwie kujawsko-pomorskim



W 2019 r. 2% podmiotów gospodarczych działało w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie, 23% w przemyśle i budownictwie, natomiast 75% zajmowało się pozostałą działalnością (w przypadku pierwszej i drugiej grupy ich udział w ogóle działających w regionie podmiotów był nieznacznie wyższy niż przeciętnie w kraju).

Analizując działające w województwie podmioty gospodarcze pod względem rodzaju prowadzonej działalności można stwierdzić, że generalnie jest ona zbliżona do struktury rodzajów działalności dla całego kraju. W 2019 r. największy udział podmiotów gospodarczych (powyżej 10%) działał w sekcjach G (Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle 22,4%, 45,6 tys. podmiotów gospodarczych) i F (Budownictwo 13,5%, 27,4 tys. podmiotów gospodarczych) natomiast najmniejszy (poniżej 1%; poniżej 1,5 tys. podmiotów) w sekcjach O (Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne), E (Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją), D (Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych), B (Górnictwo i wydobywanie) i U (Organizacje i zespoły eksterytorialne). W województwie działało mniej niż przeciętnie w kraju podmiotów gospodarczych należących do sekcji M (Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna; dla kraju 10,5%, dla województwa 8,4%), J (Informacja i komunikacja; dla kraju 4,1%, dla województwa 2,6%) i w mniejszym stopniu sekcji I (Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi; dla kraju 3,2%, dla województwa 2,4%) oraz L (Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości; dla kraju 5,9%, dla województwa 5,1%). Natomiast zdecydowanie większy udział w województwie, niż przeciętnie w kraju, działał w ramach sekcji Q (Opieka zdrowotna i pomoc społeczna; dla kraju 5,8%, dla województwa 7,5%). W strukturze podmiotów gospodarczych zaznacza się również większy niż przeciętnie w kraju udział podmiotów, których działalność należy do sekcji A (Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo).

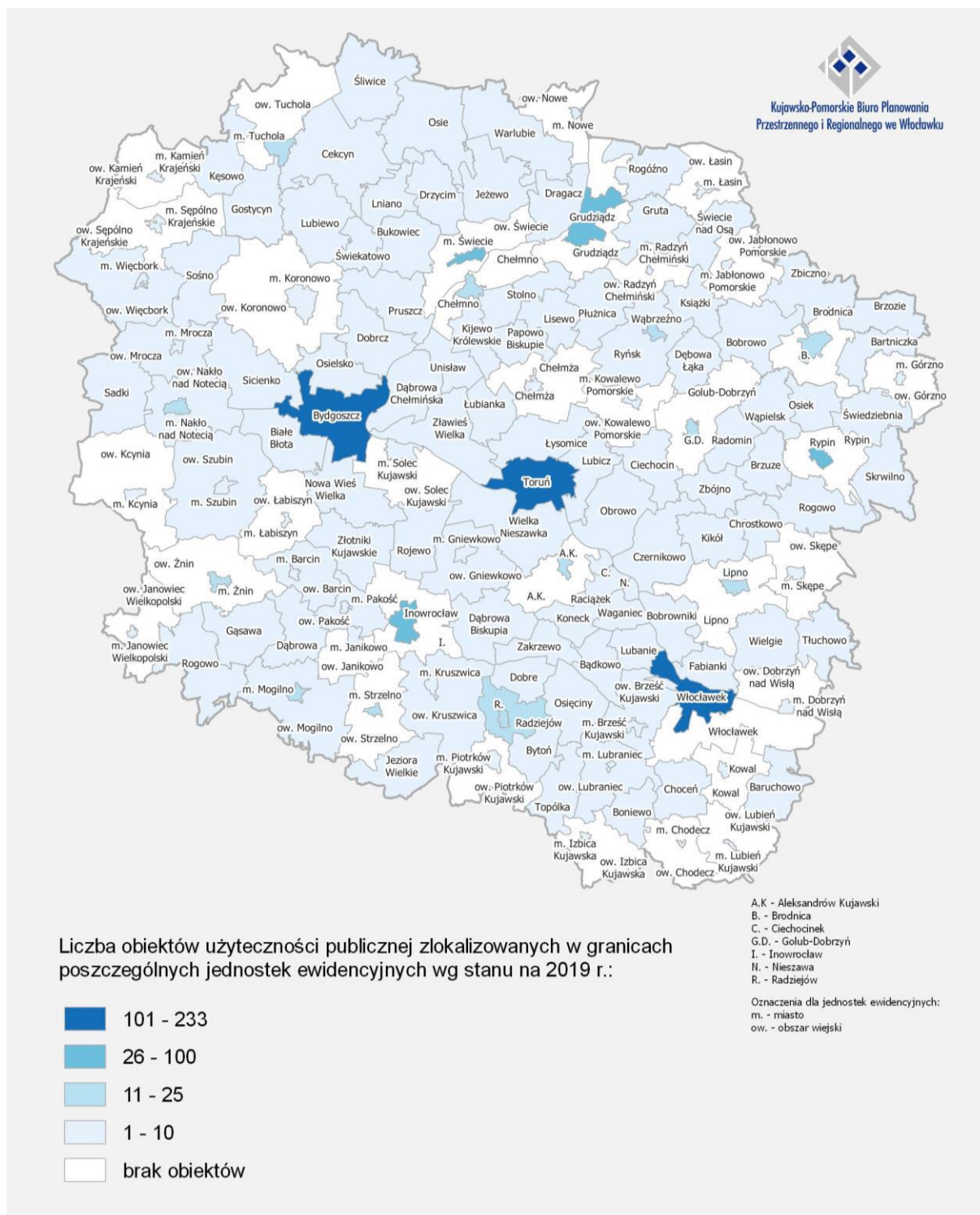
Tabela 3. Podmioty gospodarcze działające w województwie kujawsko-pomorskim w 2019 r. wg sekcji PKD

Nazwa sekcji PKD	Liczba podmiotów gospodarczych
Sekcja G (Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle)	45 585
Sekcja F (Budownictwo)	27 416
Sekcja C (Przetwórstwo przemysłowe)	17 840
Sekcja M (Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna)	17 114
Sekcja Q (Opieka zdrowotna i pomoc społeczna)	15 342
Sekcje S (Pozostała działalność usługowa) i T (Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby)	14 684
Sekcja H (Transport i gospodarka magazynowa)	13 516
Sekcja L (Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości)	10 456
Sekcja P (Edukacja)	6 954
Sekcja N (Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca)	6 383
Sekcja K (Działalność finansowa i ubezpieczeniowa)	6 047
Sekcja J (Informacja i komunikacja)	5 344
Sekcja I (Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi)	4 865
Sekcja R (Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją)	4 199
Sekcja A (Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo)	4 108
Sekcja O (Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne)	1 441
Sekcja E (Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją)	781
Sekcja D (Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych)	613
Sekcja B (Górnictwo i wydobywanie)	174
Sekcja U (Organizacje i zespoły eksterytorialne)	4

Innym uwarunkowaniem, które staje się istotne w przypadku planowania sieci transportowej w przewozach publicznych jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej. Obiekty te z założenia pełnią ważne funkcje w kontekście zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców m.in. w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi, szkolnictwa (w tym szkolnictwa wyższego), wychowania przedszkolnego i opieki żłobkowej czy też administrowania danym obszarem. W toku analiz przeprowadzanych na potrzeby RPT

zdecydowano się na wyodrębnienie najważniejszych z nich, mających potencjalnie największy wpływ na całkowitą liczbę przemieszczeń w ujęciu regionalnym.

Mapa 5. Liczba obiektów użyteczności publicznej w granicach JEW wg stanu na 2019 r.



Mowa tutaj o liczbie szkół średnich oraz uczelni wyższych, wpływającej na atrakcyjność danej jednostki ewidencyjnej w kontekście podróży związanych z chęcią zdobycia wykształcenia, liczbie urzędów administracji rządowej i samorządowej, stanowiących z jednej strony istotne miejsca pracy, z drugiej natomiast pozwalają na załatwienie najważniejszych spraw obywatelskich, a także o liczbie podmiotów prowadzących oddziały szpitalne lub inne komórki opieki szpitalnej obrazujących potencjał do generowania ruchu związanego z koniecznością skorzystania z leczenia specjalistycznego. Obecność obiektów tego typu koncentruje się w granicach ośrodków

miejskich, przy czym zachodzi zależność pomiędzy dostępnością do usług użyteczności publicznej, a liczbą mieszkańców danego JEW. Największa liczba tego typu obiektów znajduje się w stolicach województwa (Bydgoszcz – 233, Toruń – 140) oraz we Włocławku (101). W dalszej kolejności istotna liczba podmiotów zlokalizowana jest w Grudziądzu (77), gminie miejskiej Inowrocław (66) oraz w obszarze miejskim gminy Świecie (48). W pozostałych przypadkach widać już wyraźnie mniejsze nagromadzenie obiektów użyteczności publicznej.

2.2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO Z PUNKTU WIDZENIA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ I ŚRODKÓW PRZEWOZOWYCH

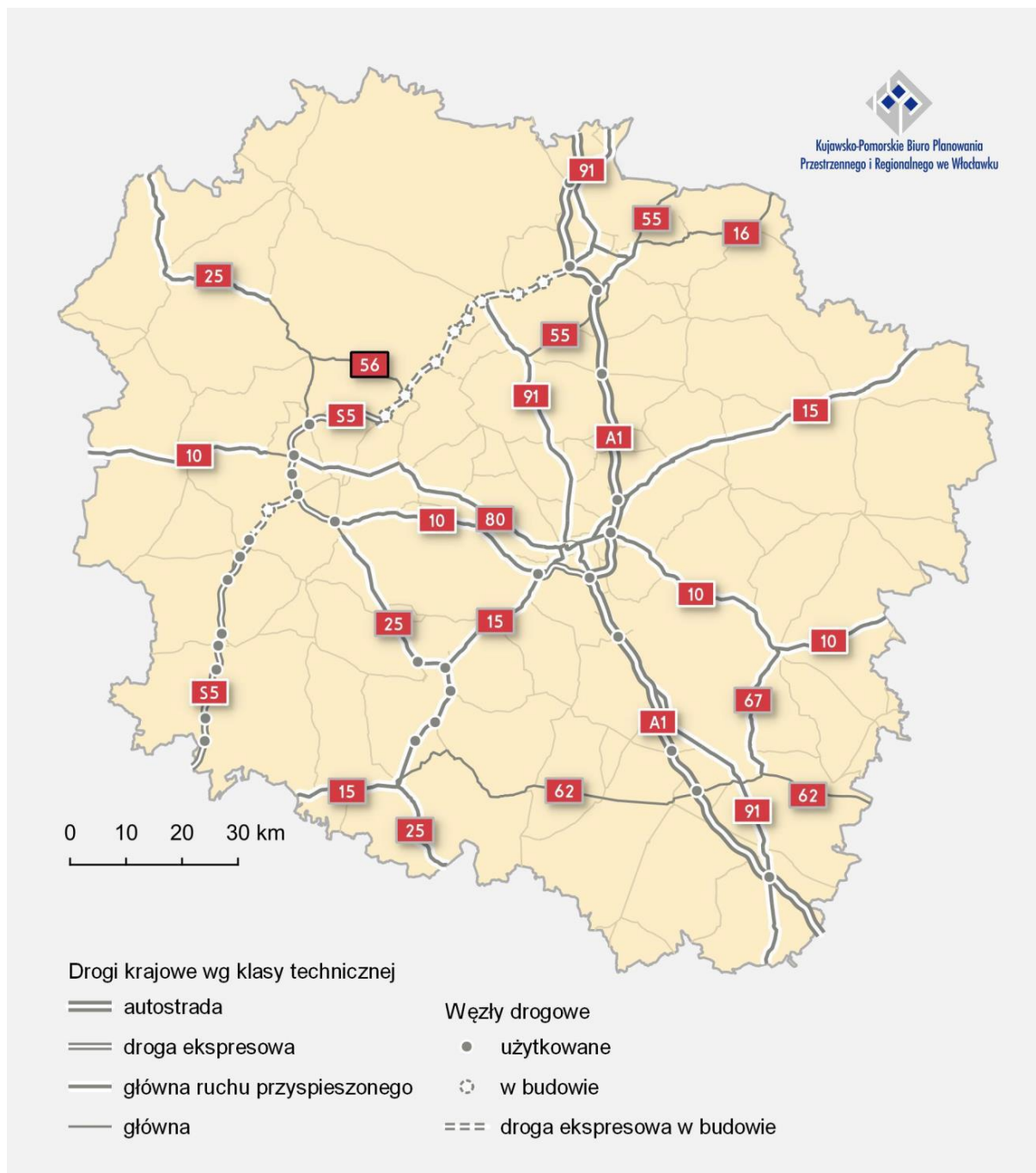
Na infrastrukturę służącą transportowi składa się infrastruktura drogowa, kolejowa, lotnicza i wodna, przy czym dla omawianej tematyki istotna jest infrastruktura drogowa i kolejowa.

Infrastruktura drogowa

Na koniec 2019 roku długość dróg publicznych w województwie kujawsko-pomorskim wynosiła ponad 28 tys. km, co stanowiło 6,5% sieci dróg publicznych w kraju. Gęstość sieci dróg publicznych wynosiła 155,9 km na 100 km² i była o 20 km na 100 km² wyższa niż gęstość sieci w kraju. Ponad 60% tej sieci to drogi o nawierzchni utwardzonej. Największe znaczenie, ale i najniższą gęstość ma sieć dróg krajowych, w tym jej zasadnicze elementy w postaci dróg szybkiego ruchu (A1, S5, fragmentaryczne odcinki S10). Sieć dróg krajowych uzupełnia 877 km tras o niższych klasach technicznych. Spośród nich najintensywniej użytkowane są drogi w ciągach drogi krajowej nr 15, 25 i 80, a odcinek stanowiący obwodnicę Inowrocławia (DK15 i DK25) jest zrealizowany w klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego w układzie 2x2 (jedyne istotne odcinki klasy GP 2x2 poza miastami). DK80 ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania aglomeracji bydgosko-toruńskiej, jako główny ciąg wzajemnych powiązań centrów obu stolic województwa. Sieć dróg wojewódzkich ma za zadanie uzupełniać sieć dróg krajowych. Drogi wojewódzkie to inne niż drogi krajowe ciągi, które stanowią połączenia między miastami lub mają znaczenie dla województwa². Sieć dróg wojewódzkich ma charakter względnie równomiernego układu nawiązującego do układu dróg krajowych i jest uwarunkowana charakterem sieci osadniczej. Obszary o mniejszej gęstości sieci dróg tej kategorii to obszary kompleksów leśnych jak obszar Puszczy Bydgoskiej, Borów Tucholskich czy obszar między Wisłą, DK10 i DK67. Jednocześnie obserwuje się obszary o dużej gęstości dróg wojewódzkich (np. północna część powiatu toruńskiego), co częściowo może być efektem charakteru rozwoju sieci drogowej w okresie przed 1999 rokiem (czyli powstania województw samorządowych).

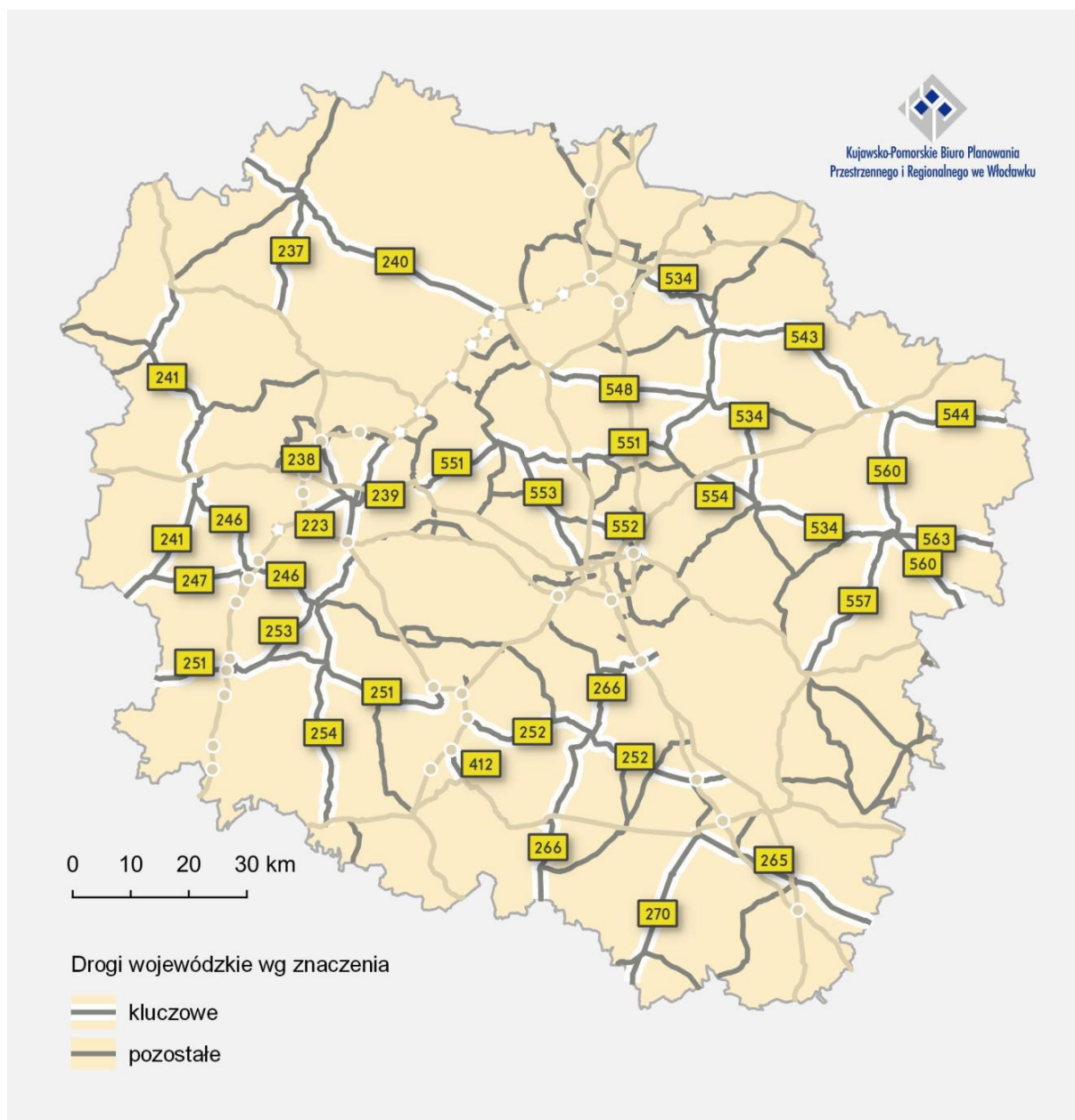
² Funkcję dróg wojewódzkich określa art. 6. ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 645, 760, 1193 ze).

Mapa 6. - Drogi krajowe w województwie kujawsko-pomorskim (I 2021 r.)



W obowiązującej Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Planie Przyspieszenia 2030+ dokonano identyfikacji odcinków dróg wojewódzkich o kluczowym znaczeniu dla spójności województwa. Według zapisów koncepcji funkcjonalno-przestrzennej województwa, zawartej w SRW odcinki tych dróg mają być traktowane priorytetowo w polityce rozwoju sieci drogowej jaką prowadzi województwo. Odcinki dróg wojewódzkich o kluczowym znaczeniu to 36 odcinków dróg o łącznej długości 897 km, co stanowi 50,5% ogółu dróg wojewódzkich.

Mapa 7. Drogi wojewódzkie w województwie kujawsko-pomorskim (XII 2021 r.) Źródło: RPT



Sieć dróg krajowych i wojewódzkich uzupełniona jest przez drogi publiczne niższych kategorii. Transport drogowy odbywa się po wszystkich kategoriach dróg publicznych. Infrastruktura liniowa transportu drogowego uzupełniona jest infrastrukturą punktową w postaci elementów dostępnych w przypadku transportu publicznego – gęsta sieć przystanków autobusowych dostępna jest na wszystkich kategoriach dróg.

Tabela 4. Drogi o nawierzchni twardej w granicach województwa kujawsko-pomorskiego w 2019 r.

Drogi	Długość [km]	Udział w sieci utwardzonych dróg publicznych województwa [%]
krajowe	1 215,9	6,3
w tym drogi klasy A i S	239,0	1,2
wojewódzkie	1 749,7	9,1

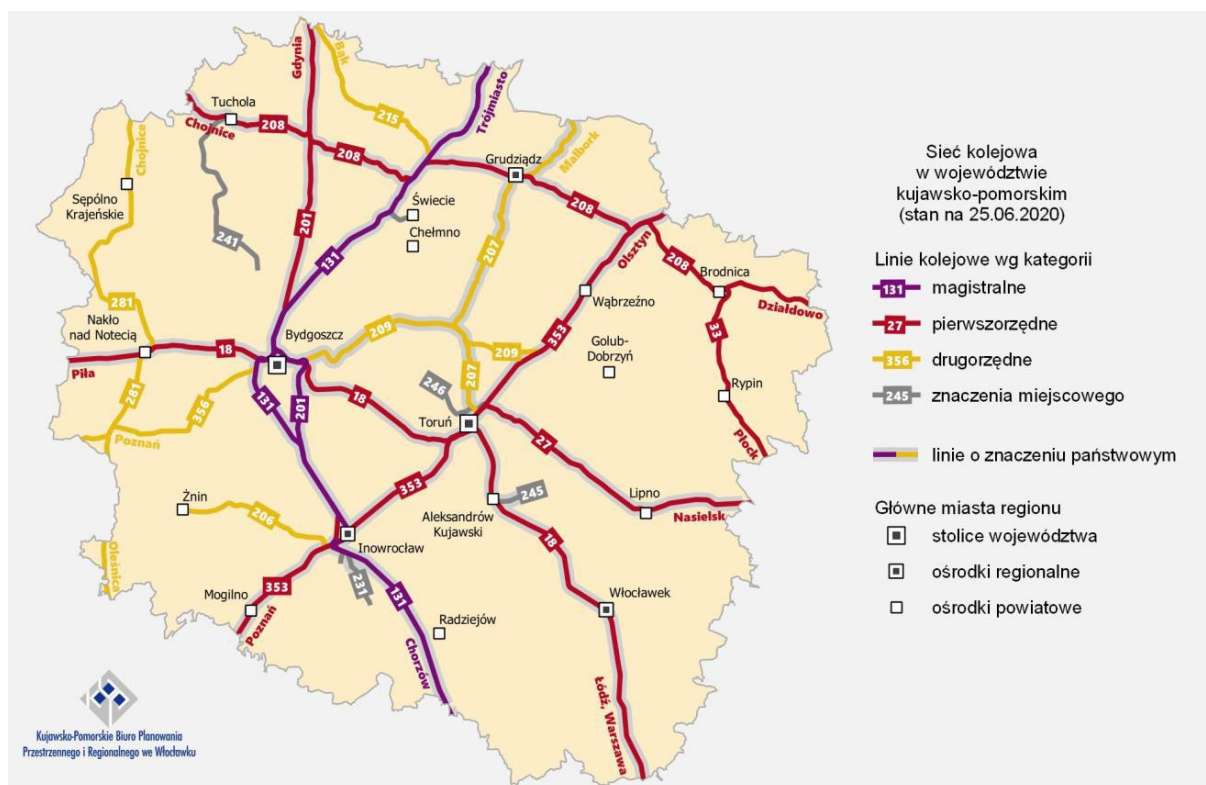
powiatowe	6 710,7	35,0
gminne	9 517,9	49,6

Infrastruktura kolejowa

W przypadku infrastruktury kolejowej w województwie kujawsko-pomorskim, inaczej niż w przypadku dróg, mamy do czynienia z pojedynczym zarządcą infrastruktury. W podziale na kategorie, przez województwo kujawsko-pomorskie przebiega 213,8 km linii magistralnych, 656,5 km linii pierwszorzędnych, 405,1 km linii drugorzędnych oraz 90,1 km linii znaczenia miejscowego. Poszczególne kategorie odzwierciedlają parametry eksploatacyjne.

Linie magistralne zazwyczaj pozwalają osiągać największe prędkości (120-200 km/h w ruchu pasażerskim oraz 80-120 km/h w towarowym), a także mają największe możliwości pod względem przyjęcia obciążenia przewozami, w związku z czym są to najczęściej kluczowe korytarze transportowe w skali regionu i kraju.

Mapa 8. Kategorie linii kolejowych przebiegających przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego



Parametrem, który w dużym stopniu wpływa na przepustowość linii kolejowej jest liczba torów, po których mogą poruszać się składy. W województwie kujawsko-pomorskim eksploatowanych jest 536 km linii dwutorowych. Są to najważniejsze ciągi komunikacyjne przebiegające przez region, czyli LK nr 131, częściowo LK nr 201 na odcinku Nowa Wieś Wielka - Rynkowo oraz LK18 i LK353. Charakteryzują się one obsługą największego ruchu pasażerskiego i towarowego w ujęciu regionalnym jak i międzyregionalnym. Pozostałe 664 km linii kolejowych to linie jednotorowe, w głównej mierze pozwalające na zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mniejszych ośrodków (wyjątkiem jest w tym przypadku Grudziądz, który będąc czwartym miastem pod względem liczby ludności w województwie, przyłączony jest do sieci kolejowej jedynie poprzez linie jednotorowe). W województwie kujawsko-pomorskim spośród 1200 km eksploatowanych linii kolejowych, zelektryfikowanych jest 563 km (46,9%), co klasyfikuje region poniżej średniej ogólnopolskiej, wynoszącej 61,8%. Trakcja elektryczna występuje jedynie na najważniejszych liniach – 131, 18, 353 oraz częściowo 201.

Spośród 156 punktów obsługi pasażerskiej, wykorzystywanych obecnie w ruchu kolejowym, 76 (48,7%) z nich ma status stacji kolejowej, a 80 to przystanki osobowe. W zależności od charakteru linii rozmieszczenie

poszczególnych obiektów jest różne. Na najważniejszych liniach kolejowych (gdzie prowadzony jest zarówno ruch regionalny jak i dalekobieżny) takich jak: LK131, LK18 czy też LK353, znakomita większość punktów ma charakter stacji kolejowej. Na liniach charakteryzujących się mniejszą intensywnością wykorzystania, takich jak: LK201, LK207, LK208 czy też LK27, widoczna jest przewaga przystanków osobowych.

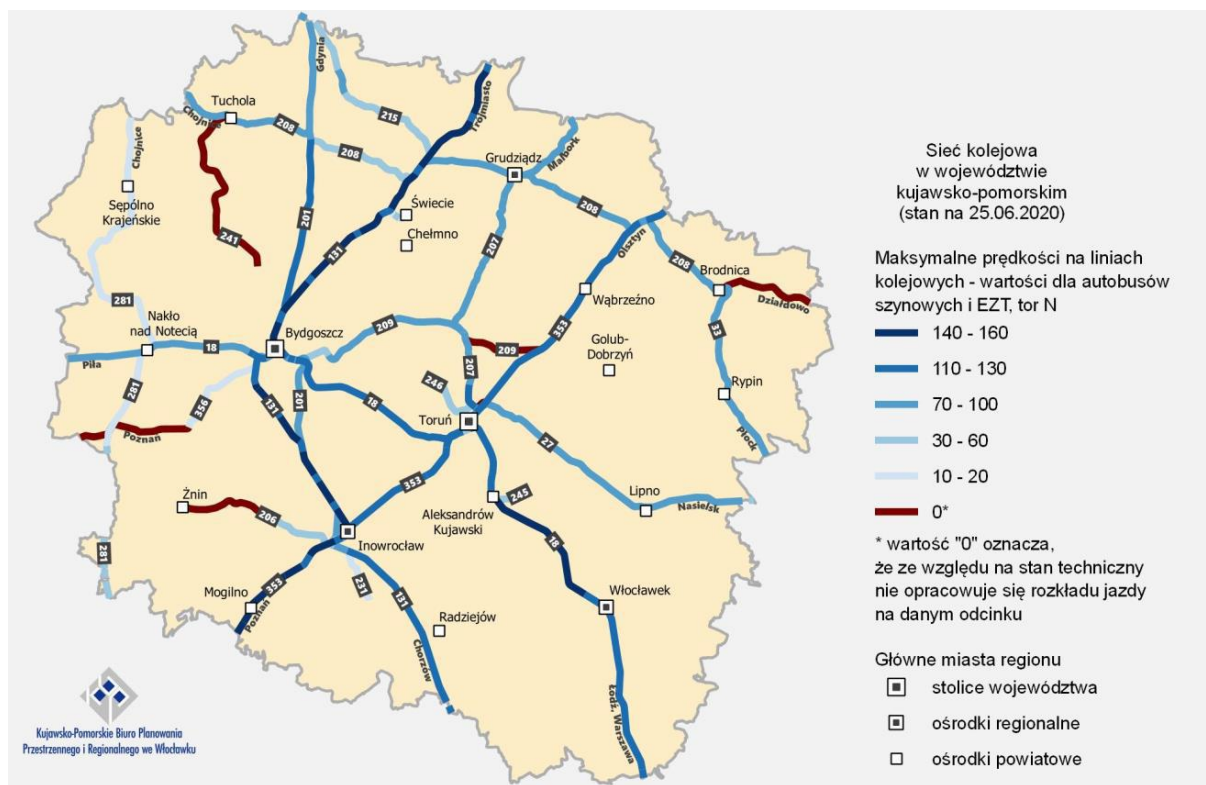
Mapa 9. Stacje i przystanki kolejowe na sieci kolejowej województwa kujawsko-pomorskiego



Stacje i przystanki w zależności od rangi mogą być wyposażane w szereg udogodnień dla podróżnych. Najczęściej mowa tutaj o budynku lub też zespole budynków wykorzystywanych jako dworzec kolejowy. W zależności od stopnia wykorzystania infrastruktury, w tego typu obiektach, funkcjonują m.in. poczekalnie, kasy i multimedialny system informacji pasażerskiej czy też inne punkty usługowe, takie jak sklepy z prasą lub restauracje. Należy wspomnieć, iż zarządzanie dworcami kolejowymi w Polsce nie odbywa się w sposób scentralizowany, mimo iż znaczna większość z nich należy i jest administrowana przez PKP PLK. W województwie kujawsko-pomorskim użytkowanych jest 41 dworców kolejowych pozostających w zarządzie PKP PLK. Według obowiązującej kategoryzacji (np. Anieliny, Cekcyn, Gniewkowo, Laskowice Pomorskie, Świekatowo) 30 z nich określa się mianem obiektów o znaczeniu lokalnym i niewielkim potencjale rozwoju ruchu kolejowego (głównie wykorzystywanego przez osoby podróżujące systematycznie do większych ośrodków), przez co zakłada się na nich minimalny standard usług zlokalizowanych na peronie danej stacji. Kolejną grupą dworców są obiekty o znaczeniu aglomeracyjnym (6 – np. Maksymilianowo, Toruń Miasto, Włocławek Zazamcze), które obsługują codzienny ruch lokalny, będąc przy tym ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie aglomeracji. Dworce tego typu są oddalone od centrum aglomeracji o nie więcej niż 50 km, przy czym PKP PLK nie zakłada na nich umiejscawiania funkcji komercyjnych. Wyższymi rangą od wcześniej wspomnianych są dworce sklasyfikowane jako regionalne (3 – Grudziądz, Inowrocław, Nakło nad Notecią). Są to miejsca obsługi pasażerów w ruchu lokalnym i regionalnym będące ważnymi węzłami komunikacyjnymi na poziomie gminy i województwa. Następnie wyróżnić można dworzec znajdujący się we Włocławku, skategoryzowany jako 1 z 15 znajdujących się w kraju dworców wojewódzkich. Z założenia obiekty te mają być ważnymi węzłami komunikacyjnymi na poziomie międzywojewódzkim, postrzeganych jako wizytówka miasta lub regionu, a także zapewniać podróżnym podstawowe usługi, takie jak gastronomia, zakupy lub bankomat. Najważniejszym dworcem w województwie kujawsko-pomorskim wg klasyfikacji PKP PLK jest Bydgoszcz Główna, którą określa się mianem dworca „premium”. Obecnie w całym kraju znajduje się 16 obiektów należących do tej najbardziej prestiżowej kategorii. Zakłada się, iż jako punkty zlokalizowane w dużych miastach predestynowane są do obsługi największych potoków pasażerskich, na które składają się zarówno podróżni korzystający z transportu regionalnego, jak i dalekobieżnego, w tym międzynarodowego. Z uwagi na to zarządca zakłada wyposażenie tych obiektów w szereg udogodnień, takich jak np. wypożyczalnię samochodów, przechowalnię bagaży lub prysznic oraz udostępnienie powierzchni dla wielu usług komercyjnych w tym gastronomii lub sklepów. Poza dworcami w zarządzie PKP PLK warto zwrócić uwagę na przykłady obiektów, które zostały zmodernizowane i przystosowane do nowoczesnych standardów przez JST. Pierwszym przykładem jest Toruń Główny, administrowany przez URBITOR Sp. z o.o., czyli spółkę powołaną przez Prezydenta Miasta Torunia. W ramach projektu BiT City w latach 2014 – 2015 dokonano gruntownego remontu budynku dworcowego (odświeżenie elewacji i wnętrza, stolarki okiennej i drzwiowej oraz poszycia dachowego), peronów (doposażenie w multimedialny system informacji pasażerskiej, wymiana nawierzchni i montaż wiat), tunelu (gdzie główną zmianą poza estetyzacją była dobudowa brakującej części do ul. Podgórskiej), placu dworcowego (gdzie powstał m.in. parking typu park&ride) oraz budynku pocztowego przemianowanego na hotel i centrum konferencyjne. W samym budynku dworca funkcjonują obecnie kasy biletowe, poczekalnia oraz szereg obiektów usługowych czyniąc z niego, wg kategoryzacji PKP PLK, odpowiednik obiektu o klasie „premium”.

Warto również wspomnieć o inwestycji zrealizowanej na zlecenie Urzędu Miejskiego w Tucholi, a obejmującej remont otoczenia oraz budynku dworca w Tucholi. Prace towarzyszące zakładały przebudowę układu drogowego oraz modernizację peronów wraz z dostosowaniem oświetlenia i wyznaczeniem miejsc parkingowych (w tym tych przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami). W samym budynku dokonano gruntownego remontu pomieszczeń oraz przygotowano przestrzeń, która zostanie wykorzystana jako inkubator przedsiębiorczości. Zadanie zostało dofinansowane z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014 – 2020.

Mapa 10. Dozwolone prędkości na sieci kolejowej w województwie kujawsko-pomorskim – autobusy szynowe oraz elektryczne zespoły trakcyjne



Powyższa mapa prezentuje maksymalne prędkości dla elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) oraz autobusów szynowych na liniach kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim. Zdecydowano się zaprezentować dane dla tego typu pojazdów ze względu na ich powszechne wykorzystanie w przewozach o zasięgu regionalnym, a także w wielu relacjach międzyregionalnych. Jak widać pojazdy mogą rozwijać najwyższe prędkości na odcinkach LK131, w przebiegu na północ od Inowrocławia aż do samej granicy województwa, gdzie dopuszcza się przejazd z prędkością oscylującą między 140 a 160 km/h. Ponadto należy wskazać jeszcze dwa odcinki, które pozwalają na osiągnięcie podobnie wysokich prędkości co na magistralnej LK131. Pierwszym z nich jest odcinek LK353 od granicy województwa przez Mogilno do Inowrocławia, natomiast drugim jest odcinek na LK18 pomiędzy Włocławkiem a Aleksandrowem Kujawskim. Łączna długość odcinków, na których składy pasażerskie mogą osiągać prędkości w granicach 140 – 160 km/h wynosi 145 km (11,0% sieci). Maksymalne prędkości w przedziale 110 – 130 km/h są ustalone dla części linii magistralnych oraz większości linii pierwszorzędnych.

W województwie kujawsko-pomorskim obowiązują one na 24,5% linii kolejowych, a szczególnie ważnymi szlakami o takich parametrach są odcinki LK131 na południe od Inowrocławia, LK353 od Inowrocławia przez Toruń aż do granicy województwa, LK18 od Włocławka na południe oraz pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, a także LK201 na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin. Trzecią grupą, w której prędkości kursowania pociągów pozwalają jeszcze na prowadzenie ruchu stosunkowo sprawnie, są linie kolejowe o parametrach eksploatacyjnych w przedziale od 70 do 100 km/h. Sieć kolejowa przebiegająca przez teren województwa kujawsko-pomorskiego w 33,3% (439,8 km) długości odpowiada omawianym ograniczeniom. Zdarza się, iż są to linie intensywnie wykorzystywane w ruchu regionalnym, takie jak np. LK207, LK208 i LK18 na odcinku od granicy województwa poprzez Nakło nad Notecią do Bydgoszczy. Wszystkie pozostałe linie kolejowe o dozwolonej prędkości maksymalnej poniżej 70 km/h charakteryzują się niewielkimi przewozami lub ich brakiem. Wprowadzanie bardziej restrykcyjnych ograniczeń prędkości wpływa m.in. na zmniejszanie przepustowości na szlakach, przekładając się na zmniejszenie efektywności kosztowej połączeń. Należy pamiętać, iż dozwolona prędkość pośrednio mówi o stanie technicznym infrastruktury kolejowej – miejsca oznaczone na mapie jako 0 km/h oznaczają, że właśnie z ww. powodu nie należy prowadzić tam ruchu (taka

sytuacja widoczna jest na LK241, na odcinkach linii nr LK208, LK206, LK356 i LK209 – łącznie 126,1 km, około 9,5% sieci).

Obecny stan sieci kolejowej jednoznacznie przekłada się na problemy w zakresie ograniczenia przepustowości szlaków kolejowych, szczególnie w relacjach lokalnych. W województwie kujawsko-pomorskim UTK wskazał cztery tzw. „wąskie gardła” zmniejszające możliwości przewozowe kolei. Pierwszym z nich jest brak trapezowych przejść rozjazdowych oraz nierówna długość odstępów występująca w szczególności na LK18 pomiędzy Cierpicami i Solcem Kujawskim. Wskazane elementy umożliwiają wyprzedzanie składów na stacjach, co z jednej strony pozwala na utrzymanie ruchu w razie wystąpienia awarii czy też wykonywania prac torowych, a z drugiej przyspieszenia przejazdu szybszych pociągów mimo obecności wolniejszych pojazdów na szlaku (szczególnie istotne przy łączeniu ruchu towarowego i pasażerskiego). Kolejnym utrudnieniem na sieci kolejowej, przebiegającej przez region, jest jednotorowy odcinek LK353 pomiędzy stacjami Toruń Miasto a Toruń Wschodni. Podczas elektryfikacji tego ciągu zdecydowano się pozostawić jedynie jeden tor na 200 metrowym odcinku, przebiegającym w tunelu. Była to powszechna praktyka pozwalająca ograniczyć zakres i koszt inwestycji, której skutkiem było ograniczenie przepustowości danego szlaku. Obecnie w ramach projektu BiT-City II planowana jest modernizacja stacji Toruń Wschodni i Toruń Miasto wraz z dobudową drugiego toru na omawianym odcinku.. UTK wskazuje również na znaczące problemy wynikające ze słabej widoczności w obrębie przejazdów kolejowych, odcinkowych ograniczeń prędkości oraz złego stanu podtorza na odcinku Grudziądz – Gardeja (granica województwa) w ciągu linii kolejowej nr 207. Na pozostałych odcinkach tej linii prace modernizacyjne prowadzone były w ramach inwestycji wspieranych ze środków RPO, zarówno w perspektywie 2007 – 2013, jak i 2014 – 2020. W związku z czym prowadzenie ruchu w relacji Toruń Wschodni – Chełmża – Grudziądz znacznie się poprawiło. Ostatnim „wąskim gardłem”, wymienionym w publikacji UTK, jest most na Wiśle w Grudziądzu, który znajduje się w przebiegu LK208. Cały obiekt wymaga gruntownego remontu. W 2017 r. PKP PLK przeprowadziła remont podpór, który co prawda uchronił ten odcinek przed obniżeniem prędkości dopuszczalnej do 20 km/h, ale nie poprawił stanu torowiska oraz sąsiadującej z nim jezdnii.

Tabor kolejowy

Inwestycje w nowoczesny tabor kolejowy zahamowały wzrost średniego wieku pojazdów kolejowych eksploatowanych na sieci kolejowej w całym kraju. W przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych zaobserwowany jest spadek średniego wieku pojazdów - średni ich wiek w 2022 r. zmniejszył się względem 2021 r. z 25,79 lat do 24,43 lat. Stały wzrost średniej wieku zaobserwowano na przestrzeni 5 ostatnich lat wyłącznie w spalinowych zespołach trakcyjnych (źródło: Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2022 r., Urząd Transportu Kolejowego).

Sytuacja taborowa w województwie kujawsko-pomorskim wpisuje się w ogólnokrajowe trendy. Średni wiek taboru wykorzystywanego przez operatorów do realizacji usług publicznych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, zawartych z Województwem Kujawsko-Pomorskim, wg stanu na 2023 r. wynosi 19,5 roku, przy czym w przypadku pojazdów spalinowych średnia ta jest niższa (18 lat) od EZT (20 lat).

Przewozy na liniach nieelektryfikowanych są realizowane głównie przy pomocy pojazdów jednoczłonowych serii SA106 (13 sztuk) oraz dwuczłonowych serii SA133 (4 sztuki), do których dołączane są wagony doczepne serii SA123 (5 sztuk). Są to pojazdy o prostej, niemodułowej konstrukcji wyprodukowane w latach 2002 – 2012 przez polskiego producenta taboru szynowego – Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Pozostałe pojazdy wykorzystywane w ruchu regularnym na liniach nieelektryfikowanych to pojazdy używane o niemieckim rodowodzie; są to spalinowe zespoły trakcyjne serii VT628.4 (6 sztuk z lat 1994 – 1995).

W przypadku pojazdów zasilanych energią elektryczną połowę z nich stanowią nowoczesne zespoły trakcyjne bydgoskiego producenta. Są to pojazdy z rodzin ELF i ELF2 (EN76KP, EN76, EN96A i 22WEg) oddane do użytkowania w latach 2014 – 2022. Pozostałe pojazdy to elektryczne zespoły trakcyjne najpopularniejszych serii EN57, EN71 i ED72, z których najmłodszy został wyprodukowany w 1995 r., zaś najstarszy pochodzi z 1967 r.

Pośród 54 pojazdów kursujących po torach regionu, 33 (61%) to pojazdy przekazane operatorom Arriva RP sp. z o.o. (18) i POLREGIO S.A. (15) do realizacji zadania przewozowego przez organizatora przewozów - Województwo Kujawsko-Pomorskie. Województwo jest właścicielem: 13 autobusów szynowych serii SA106,

5 wagonów doczepnych serii SA123, 4 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii ED72A, 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN76, 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 22WEg. Tabor nabywany przez Województwo Kujawsko-Pomorskie po 2012 r. spełnia wymagania postawione postanowieniami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności – są to pojazdy w pełni klimatyzowane, energooszczędne oraz przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności, bezpiecznego transportu rowerów. W zależności od aktualnego poziomu technologicznego w momencie ich produkcji wyposażone są w systemy: informacji pasażerskiej, dynamicznego rozkładu jazdy, pętli indukcyjnej, zliczania podróży, Wi-fi. Pozostałe pojazdy przystosowywane są do ww. wytycznych w stopniu, w jakim jest to możliwe uwzględniając ich konstrukcję, w trakcie prowadzonych tzw. napraw rewizyjnych.

Średni wiek pojazdów należących do Województwa Kujawsko-Pomorskiego wynosi 15 lat. Wiek pojazdów przeznaczonych do realizacji zadania przewozowego na liniach kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim, stanowiących własność operatorów Arriva RP sp. z o.o. i POLREGIO S.A. wynosi odpowiednio 21 i 31 lat.

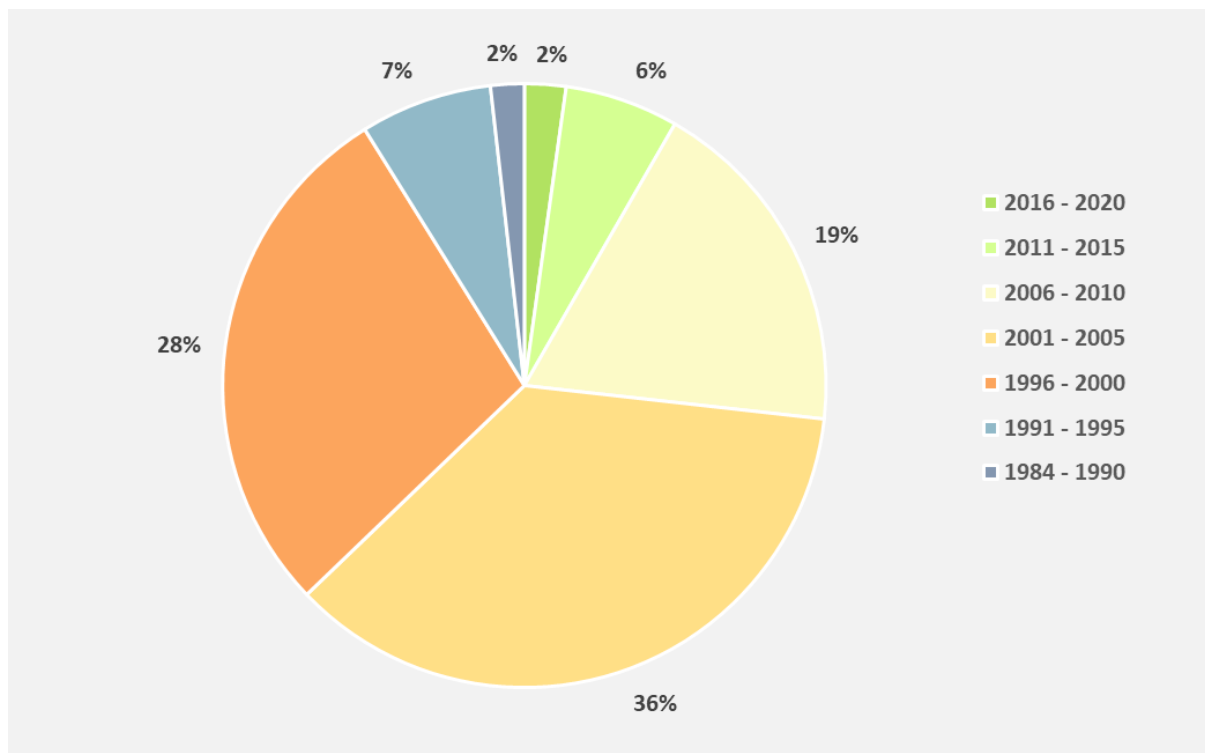
Zakup fabrycznie nowego taboru stanowi wyzwanie dla budżetu województwa. Dotychczas podejmowane przedsięwzięcia taborowe obejmowały inwestycje w tabor tzw. zeroemisyjny, co możliwe było dzięki dużej dostępności programów na dofinansowanie dostaw tego typu pojazdów. Pojazdy spalinowe, będące własnością Województwa są już znacznie wyeksploatowane; wkrótce konieczna będzie ich wymiana.

Tabor autobusowy

Celem określenia obecnego stanu taboru regionalnych przewoźników autobusowych w grudniu 2020 r. zdecydowano się zwrócić do nich z prośbą o udostępnienie podstawowych danych o swoich pojazdach. Odpowiedzi pozwoliły na ustalenie próby badawczej na poziomie 721 pojazdów o różnej charakterystyce (głównie były to typowe autobusy pasażerskie wykorzystywane w przewozach regionalnych, aczkolwiek szczególnie w przypadku przewoźników działających na mniejszą skalę zdarzały się znacznie mniejsze pojazdy wykorzystywane głównie w ruchu lokalnym). Analizując wiek tych pojazdów widoczny jest znaczny udział autobusów wyprodukowanych w latach 2001-2005 (36%) oraz 1996-2000 (28%) co razem daje 64% w całkowitej liczbie pojazdów wykorzystywanych przez tych przewoźników. Autobusy charakteryzują się znacznie krótszą żywotnością aniżeli np. pojazdy szynowe i czas ich intensywnej eksploatacji wynosi około 15 do 20 lat, w związku z czym najbliższe lata wymagają od przewoźników pilnych inwestycji w obszarze wymiany swojego taboru. Należy przy tym wspomnieć, iż wiek pojazdów bezpośrednio warunkuje jego niezawodność, stopień przystosowania do obsługi osób z niepełnosprawnościami bądź z czasowymi trudnościami w poruszaniu się, a także określa pewien standard przekładający się na komfort podróży. Również w tym względzie z uwagi na potrzebę poprawy konkurencyjności transportu publicznego względem komunikacji indywidualnej konieczna jest ciągła poprawa jakości proponowanych usług.

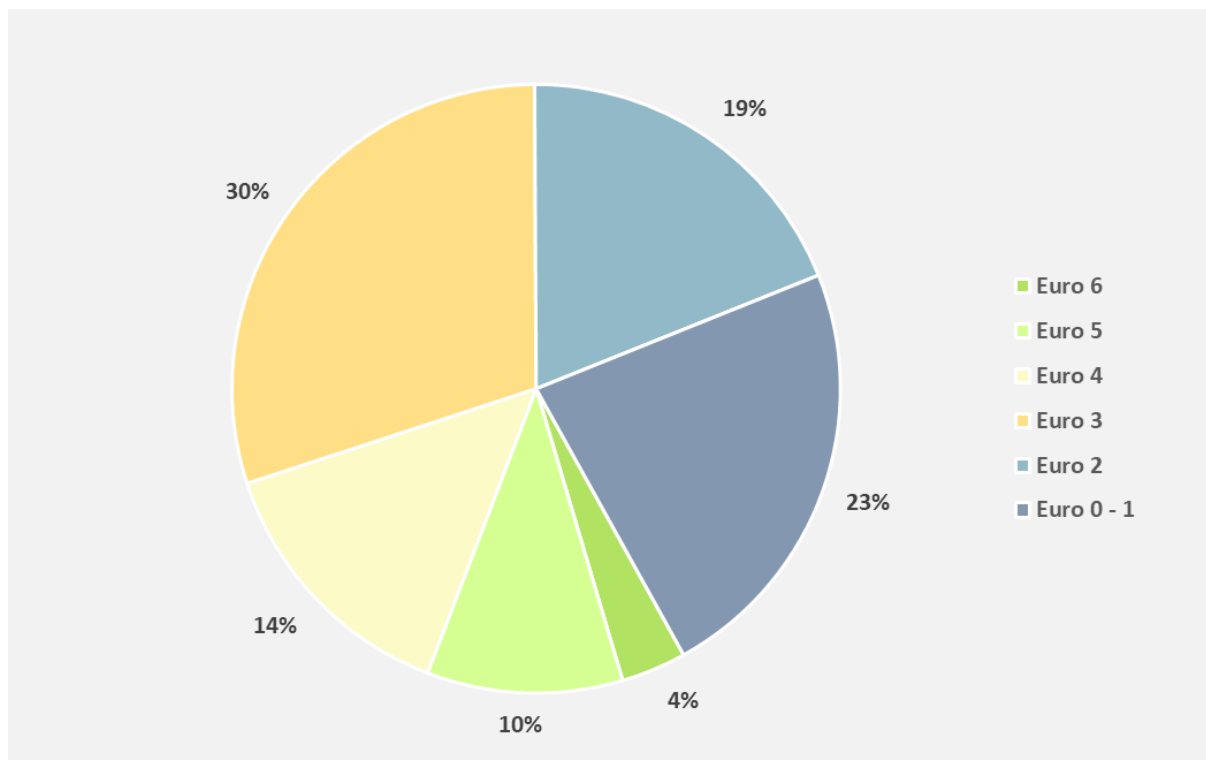
Poważnym problemem części przewoźników jest zużyty tabor. Struktura pojemnościowa autobusów często nie jest dostosowana do potrzeb przewozowych. Wartości współczynników wykorzystania zdolności przewozowej transportu autobusowego (określonej liczbą miejsc siedzących) charakteryzują się niewielkimi liczbami, bo z reguły wynoszącymi od kilku do kilkunastu procent. Innym czynnikiem, wpływającym na jakość usługi przewozowej, jest dostęp do informacji pasażerskiej. Przewoźnicy ogłaszają rozkłady jazdy w Internecie, ale brak jest jednolitości i powiązania rozkładów jazdy pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami autobusowymi i kolejowymi. Poza tym w Internecie nie zawsze dostępna jest informacja o cenach za przejazdy w relacjach określonych rozkładem jazdy. Taka sytuacja skutkuje tym, że pasażer nie może uzyskać informacji o dogodnym połączeniu pomiędzy różnymi liniami komunikacyjnymi. Informacje na temat połączeń autobusowych pasażer może uzyskać poprzez aplikacje i strony internetowe.

Rysunek 1. - Struktura wiekowa pojazdów w taborze regionalnych przewoźników autobusowych (XII 2020 r.)



Drugim aspektem powiązany z potrzebą ciągłej poprawy stanu taboru wśród przewoźników jest stopniowe ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Jednym z mierników mierzących efektywność tego procesu jest udział autobusów spełniających najbardziej restrykcyjne normy emisji spalin w ogólnej liczbie pojazdów. Obecnie w województwie kujawsko-pomorskim jedynie 4% autobusów w taborze przewoźników spełnia normę emisji Euro 6, natomiast jedynie 10% nieco starszą – Euro 5. Widoczny jest znaczny udział pojazdów klasyfikujących się w kategoriach od Euro 0 do Euro 3 (łącznie 72% z ogółu), które to nie odpowiadają współczesnym wymogom dotyczącym emisji. Redukowanie stopnia zanieczyszczenia środowiska poprzez zmniejszenie tzw. śladu węglowego to oprócz zakupu niskoemisyjnych autobusów również rozbudowywanie floty ku pojazdom zeroemisyjnym. Tego typu rozwiązania są już wdrażane w wielu polskich miastach, aczkolwiek w systemach autobusowego transportu regionalnego w Polsce żaden z przewoźników nie informował o wprowadzeniu do użytkowania pojazdu elektrycznego czy też wodorowego. Wydaje się jednak, iż główną osią działań w zakresie wymiany taboru autobusowego u przewoźników regionalnych jest zakup istotnej liczby pojazdów spełniających normy emisji spalin Euro 6 oraz stopniowe wdrażanie rozwiązań zeroemisyjnych.

Rysunek 2. - Tabor regionalnych przewoźników autobusowych wg norm EURO (XII 2020 r.)



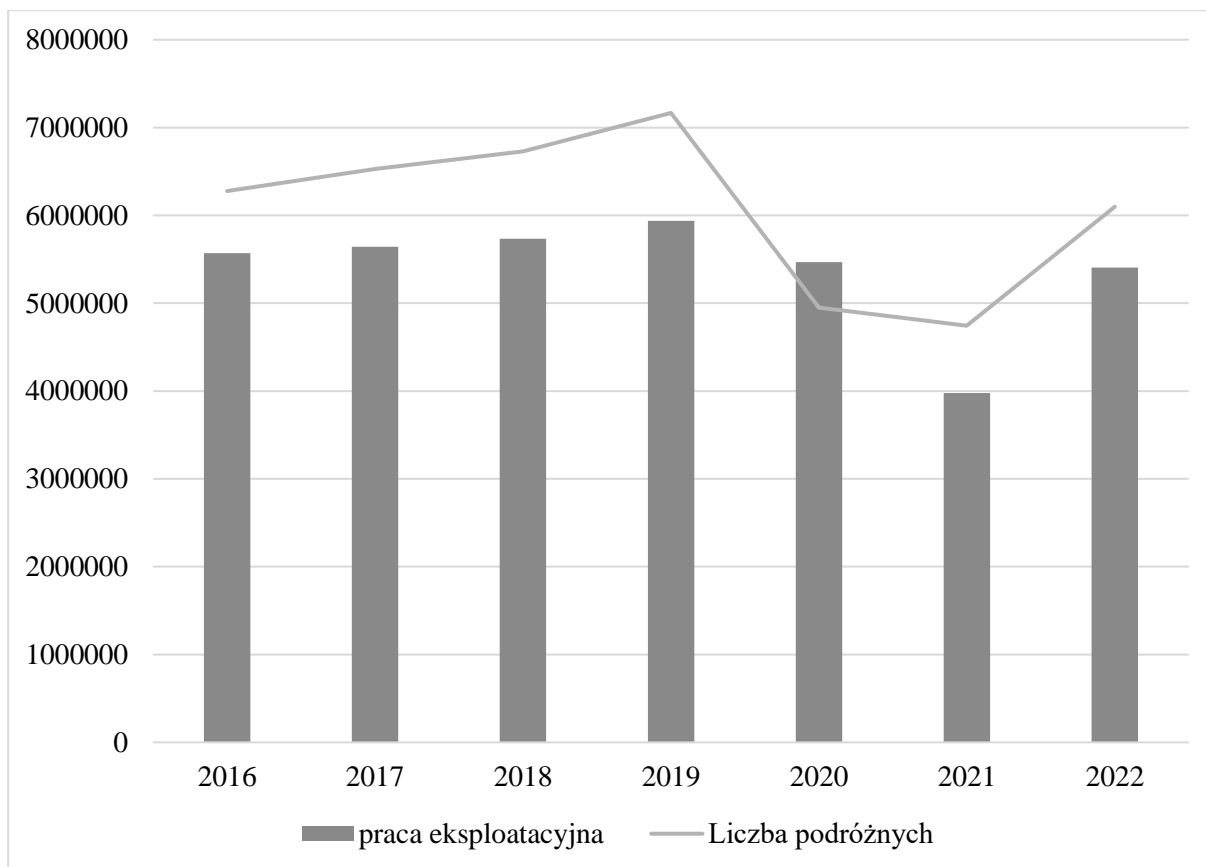
2.3. UWARUNKOWANIA ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO Z PUNKTU WIDZENIA OBECNEJ REALIZACJI PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W WOJEWÓDZTWIE

Komunikacja kolejowa

Od 2007 roku na rynku pasażerskich przewozów kolejowych funkcjonuje dwóch operatorów: POLREGIO S.A. (wcześniej o nazwie: PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i POLREGIO sp. z o.o.) oraz Arriva RP Sp. z o.o.

W październiku 2022 r. zawarto ośmioletnie umowy o świadczenie usług publicznych w publicznym transporcie zbiorowym z ww. operatorami, które mają obowiązywać do 14 grudnia 2030 r.

W ostatnich latach obserwowany był pozytywny trend wzrostu liczby podróżnych w kolejowych przewozach pasażerskich. Był on skorelowany z systematycznym wzrostem pracy eksploatacyjnej. Załamanie nastąpiło na przełomie I i II kwartału 2020 r. kiedy to wybuchła w Polsce i na świecie pandemia COVID-19.



W 2022 r. nastąpiła odbudowa rynku przewozów pasażerskich do poziomu zbliżonego w 2019 r. Na tak duże zainteresowanie transportem kolejowym miało wpływ wiele czynników - zaczęto znosić obostrzenia sanitarne, które w różnym zakresie funkcjonowały jeszcze w 2021 r. Większa frekwencja w pociągach to również efekt wojny w Ukrainie – kolej obsługiwała dużą grupę uchodźców uciekających przed wojną. Konsekwencją agresji Federacji Rosyjskiej był również znaczny wzrost cen paliw i inflacja – czynniki te mobilizowały coraz większą grupę osób do poszukiwania alternatywnych, tańszych możliwości dojazdu do pracy, uczelni czy na wakacje. Nie bez znaczenia dla sukcesu przewozów pasażerskich w 2022 r. były również oferty specjalne przewoźników, które pozwalały optymalizować koszty podróży.

W 2022 r. usługi w zakresie publicznego kolejowego transportu zbiorowego, na podstawie obowiązujących umów rocznych, świadczyło dwóch operatorów kolejowych – POLREGIO S.A. na liniach zelektryfikowanych i Arriva RP Sp. z o.o. na liniach niezelektryfikowanych. W roku 2023 Województwo, jako organizator pasażerskiego transportu kolejowego, realizowało połączenia na 9 liniach kolejowych o łącznej długości 828,838 km (kilometraż tylko w granicach województwa), w następujących relacjach:

- LK18 Kutno – Piła Główna (Kutno – Włocławek – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Główna – Piła Główna) – w granicach województwa (POLREGIO),
- LK27 Nasielsk – Toruń Wschodni (Sierpc – Skępe – Lipno – Lubicz – Toruń Wschodni) (Arriva),
- LK131 Chorzów Batory – Tczew (Inowrocław – Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie – Tczew – Gdynia Główna) – od Inowrocławia do granicy województwa (POLREGIO),
- LK201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port (Bydgoszcz Główna – Wierzchucin - Szlachta) (Arriva),
- LK207 Toruń Wschodni – Malbork (Toruń – Chełmża – Grudziądz) – od Torunia do Grudziądza (Arriva),
- LK208 Działdowo – Chojnice (Brodnica – Laskowice Pomorskie i Wierzchucin – Tuchola – Chojnice) (Arriva),
- LK209 Bydgoszcz Wschód – Kowalewo Pomorskie (Bydgoszcz Główna – Unisław Pomorski – Chełmża) (Arriva),
- LK215 Laskowice Pomorskie – Bąk (Laskowice Pomorskie – Osie – Szlachta – Czersk) (Arriva),
- LK353 Poznań Wschód – Skandawa (Poznań Główny – Inowrocław – Toruń Główny i Toruń Główny – Iława Główna – Olsztyn Główny) – w granicach województwa (POLREGIO).

Tabela 5. Średnie potoki pasażerskie w przewozach kolejowych 2019 - 2021

Nr linii kol.	Nazwa linii kolejowej	Odcinek	Roczna liczba pasażerów		
			2019	2020	2021
18	KUTNO – PIŁA GŁÓWNA	Kutno - Włocławek	69 000	106 000	*
		Włocławek – Toruń Gł.	624 000	762 000	261 000
		Toruń Główny – Bydgoszcz Gł.	1 464 000	1 126 000	638 000
		Bydgoszcz Gł. – granica z woj. wlkp.	1 433 000	1 022 000	666 000
27	NASIELSK – TORUŃ WSCHODNI	granica woj. kuj-pom. – Toruń Gł.	32 000	6 000	*
201	NOWA WIEŚ WIELKA – GDYNIA PORT	Bydgoszcz Gł. - Wierzchucin	488 000	353 000	364 000
		Wierzchucin - granica woj. kuj-pom.	1 000	300	*
207	TORUŃ WSCHODNI - MALBORK	Toruń Gł. - Grudziądz	519 000	382 000	282 000
208	DZIAŁDOWO - CHOJNICE	Brodnica - Grudziądz	153 000	108 000	104 000
		Grudziądz – Laskowice Pom.	179 000	123 000	131 000
		Wierzchucin - Chojnice	110 000	80 000	88 000
209	KOWALEWO POMORSKIE – BYDGOSZCZ WSCHÓD	Chełmża – Bydgoszcz Wschód	39 000	32 000	20 000
215	LASKOWICE POMORSKIE - BAK	Laskowice Pom. - granica woj. kuj-pom.	18 000	15 000	9 000
131	CHORZÓW BATORY - TCZEW	Inowrocław – Bydgoszcz Główna	391 000	177 000	204 000
		Bydgoszcz Gł. – Laskowice Pom.	1 410 000	826 000	700 000
		Laskowice Pom. – granica z woj. pom.	157 000	148 000	73 000
353	POZNAŃ WSCHÓD - SKANDAWA	Mogilno - Inowrocław	237 000	218 000	101 000
		Inowrocław – Toruń Gł.	411 000	319 000	184 000
		Toruń Gł. – Jabłonowo Pom.	1 492 000	812 000	644 000
Wielkość pracy eksploatacyjnej			8 884 487,539	5 467 266,611	4 523 756,000

Kolejowe potoki pasażerskie są wewnętrznie zróżnicowane, a średniodobowy potok dla wszystkich objętych przewozami odcinków wynosi 442 podróży. Najwyższe wartości notowane na sieci to odcinki wewnątrzmiastowe w Bydgoszczy (Bydgoszcz Główna – Bydgoszcz Leśna – Bydgoszcz Bielawy – Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Łęgowo; wartości 1 680 – 2 120 pasażerów) i Torunia (Toruń Kluczyki – Toruń Główny – Toruń Miasto – Toruń Wschodni; 1 369 – 1 543 pasażerów). Najintensywniej użytkowane odcinki poza miastami to:

- Bydgoszcz Główna – Maksymilianowo – Wudzyn (1 043 – 2 074 pasażerów; 4 odcinki),
- Bydgoszcz Łęgowo – Toruń Kluczyki (1 252 – 1 524 pasażerów; 5 odcinków), przy czym na obu tych kierunkach natężenie pasażerów jest wprost proporcjonalne do bliskości Bydgoszczy (co nie jest takie oczywiste w przypadku relacji Bydgoszcz – Toruń),
- Bydgoszcz – Wierzchucin – Tuchola Chojnice (duże wartości powyżej 500 pasażerów do Błądzimia i powyżej 350 do Tucholi),
- Toruń Wschodni – Chełmża – Grudziądz (wartości od 722 do 815 pasażerów do Chełmży i powyżej 280 do Grudziądza),
- Bydgoszcz Główna – Nakło nad Notecią – Wyrzysk Osiek (wartości ok. 725 pasażerów do Nakła nad Notecią i do 450 do Osieka),
- Toruń Główny – Aleksandrów Kujawski – Włocławek (wartości od 764 do 622 pasażerów do Włocławka i powyżej 300 do Kalisk Kujawskich),
- Bydgoszcz Główna – Żłotniki Kujawskie – Inowrocław – Mogilno – Trzemeszno (wartości od 557 do 839 pasażerów do Janikowa i 285 do Trzemeszna przy czym odcinki kończące się w Mogilnie osiągają wartości bliskie pół tys. pasażerów),
- Bydgoszcz Główna – Maksymilianowo – Laskowice Pomorskie – Warlubie – Smętowo (wartości od 524 do 763 pasażerów do Laskowic i 277 do Warlubia) z przekierowaniem na Grudziądz w Laskowicach Pomorskich (ok. 260 pasażerów),
- Toruń Wschodni – Kowalewo Pomorskie – Wąbrzeźno (wartości od 290 do 398 pasażerów).

Pozostałe odcinki charakteryzują się wyraźnie mniejszymi potokami rzędu 100 – 200 podróży. Najniższe potoki obserwuje się odcinkach Wierzchucin – Szlachta oraz Szlachta – Laskowice Pomorskie.

Komunikacja autobusowa

Na regionalnym rynku autobusowych przewozów pasażerskich województwa kujawsko-pomorskiego wyodrębnić można trzy grupy przewoźników:

- firmy byłej grupy PKS zachowujące odrębność od pozostałych przewoźników,
- przewoźników prywatnych należący do sektora małych i średnich przedsiębiorstw,
- przewoźników komunalnych obsługujących przewozy lokalne w mieście i jego obrzeżach.

Usługi przewozowe świadczone przez ww. podmioty działające na rynku autobusowego transportu zbiorowego można podzielić na trzy główne grupy:

- przewozy świadczone na obszarze największych miast i w ich bezpośrednim sąsiedztwie w ramach komunikacji miejskiej lub podmiejskiej – charakteryzują się one zazwyczaj dużymi potokami pasażerskimi oraz stosunkowo krótkimi odcinkami pokonywanymi przez pasażerów,
- przewozy regionalne, które swoim zasięgiem łączą miasta i miejscowości zawierające się w granicach jednego województwa. Zdarza się jednak, iż z uwagi na znaczną siłę powiązań ośrodków (zazwyczaj miejskich) wykształcają się istotne, wymagające regularnych przewozów o charakterze regionalnym, relacje transportowe przekraczające granice województw (przykładem mogą być tutaj przewozy realizowane przez PKS Chojnice na trasie Chojnice – Sępólno Krajeńskie),
- międzyregionalne lub dalekobieżne połączenia autobusowe, najczęściej łączące największe miasta w Polsce, lokalizacje turystyczne, a także destynacje zagraniczne.

Z badań i dostępnych danych wynika, że w województwie kujawsko-pomorskim:

- średni wiek pojazdów wśród największych przewoźników w regionie wynosi 19 lat,

- koszt jednego wozokilometra w przewozach o charakterze użyteczności publicznej |w transporcie autobusowym wynosi 5,92 zł,
- wg stanu na dzień 30.06.2023 r. w okresie od stycznia do maja 2023 r. przewoźnicy, operatorzy i organizatorzy sprzedali łącznie 117.046 szt. biletów jednorazowych z ulgą ustawową i 190.082 szt. biletów miesięcznych z ulgą ustawową. Oznacza to, że stosunek sprzedaży biletów jednorazowych z ulgą ustawową do biletów miesięcznych z ulgą ustawową wynosi 0,62.

Dane Generalnego Pomiaru Ruchu wykonywanego przez GDDKiA przedstawiają wartość średniodobowego ruchu rocznego autobusów na odcinkach dróg krajowych oraz wojewódzkich, jednakże nie ma możliwości by oddzielić poszczególne grupy rodzajowe opisane powyżej. W związku z tym, najwyższe wyniki w 2015 r. w województwie kujawsko-pomorskim na drogach krajowych prezentują 4 odcinki, przebiegające przez miasto Inowrocław (ul. Dworcowa, Staszica, Laubitz, Poznańska - przedział 287 – 566 autobusów dziennie), które jest zarówno ważnym węzłem w komunikacji regionalnej, (przebiegają przez nie trasy połączeń regionalnych) jak również obsługiwane jest przez lokalny system komunikacji miejskiej. Poza odcinkami typowo miejskimi, najwyższe wartości prezentują odcinki – Lubicz DW552 – Lubicz DW657 (276 pojazdów), Zławieś Wielka – Toruń (230), Bydgoszcz – Strzyżawa (191) i Toruń – Grębocin (189). W przypadku dróg wojewódzkich, najbardziej obciążonymi odcinkami, poza siecią miejską, są odcinki: Bydgoszcz – Skrzyżowanie na Miedzyń (215), Trzciniec – DK10 (196) i Ciechocinek – Odolion (133). Rozkład przestrzenny jasno ukazuje, iż największy ruch autobusów widoczny jest na drogach prowadzących do największych miast regionu – Bydgoszczy i Torunia. Niemal każda z dróg prowadzących do nich, charakteryzuje się co najmniej średniodobową liczbą 100 autobusów, przy czym wyraźnie odznacza się ciąg DK80, wskazując na silne przepływy pomiędzy stolicami oscylujący w granicach 150 – 200 pojazdów w ciągu doby. Poza ruchem do stolic województwa kujawsko-pomorskiego, wyróżnić należy również ruch w ciągu DK25 i DK15, szczególnie intensywny w okolicach Inowrocławia a także odcinek na drodze wojewódzkiej nr 266 Ciechocinek – Odolion. By odpowiednio scharakteryzować poszczególne składowe systemu autobusowego transportu zbiorowego należy zaznaczyć, iż (w przeciwieństwie do transportu kolejowego) przebiegi poszczególnych linii komunikacyjnych wyznaczane są zarówno z inicjatywy organizatorów przewozów publicznych, jak i w ramach działalności komercyjnej (poprzez składanie wniosków o zezwolenia na przewóz osób w określonych relacjach). Wielu ekspertów wskazuje, że z uwagi na ograniczone możliwości finansowe JST, rozdrobnienie odpowiedzialności na każdy ze szczebli administracji samorządowej oraz szybkiego rozwoju motoryzacji indywidualnej, nastąpiła degradacja przewozów autobusowych, pogłębiając ostatecznie wykluczenie komunikacyjne na terenach, gdzie prowadzenie linii transportu publicznego nie wiązało się z uzyskaniem odpowiedniego wyniku ekonomicznego. Proces ten postępuje i będzie wzmacniany m.in. poprzez wpływ na oferty przewozowe poszczególnych przewoźników pandemii COVID-19.

Średniodobowe potoki pasażerskie w transporcie autobusowym są zróżnicowane i wahają się od 0 do 1349 osób. Największe potoki pasażerów obserwuje się na wlotowych odcinkach linii komunikacyjnych do największych miast. Najbardziej obciążonym odcinkiem był tu odcinek DK10 Dobrzejewice – Głogowo – Brzozówka – Lubicz Górny – Lubicz Dolny – Toruń (wartości około 1 300 pasażerów), na którym to zbiegały się aż 23 linie komunikacyjne dwóch przewoźników.

- Ponadto bardzo duże wartości natężenia potoku pasażerów obserwuje się dla odcinków: Inowrocław – Tupadły (wylot z miasta na południe; 1 109 pasażerów, 5 przewoźników i 22 linie),
- Włocławek – Szpetal Górny (wylot z miasta w kierunku Lipna; 1 058 pasażerów, 3 przewoźników i 24 linie),
- Bydgoszcz – Brzoza (wylot z miasta na Inowrocław i Łabiszyn; 1 039 pasażerów; 3 przewoźników i 14 linii).

Wartości powyżej 500 pasażerów średniodobowo ma w przypadku Bydgoszczy 5 wlotów z 10, Torunia 4 wloty z 7, Włocławka 4 wloty z 9, Grudziądz 1 wlot z 6 i Inowrocławia 3 wloty z 9. Wysokie wartości potoków utrzymują się także na przedłużeniu tego typu odcinków.

Najważniejszymi z nich w kontekście ich długości i natężenia są:

a) dla Bydgoszczy:

- Bydgoszcz – Strzyżawa – Zławieś Wielka – Górsk – Toruń (- Strzyżawa – Dąbrowa Chełmińska),

- Bydgoszcz – Brzoza – Łabiszyn – Oporówek (- Brzoza – Nowa Wieś Wielka),
 - Bydgoszcz – Białe Błota – Rynarzewo – Szubin,
 - Bydgoszcz – Łochowo – Łochowice,
 - Bydgoszcz – Kruszyn – Strzelewo – Ślesin – Trzeciewnica – Nakło nad Notecią – Lubaszcz – Sadki,
 - Bydgoszcz – Osówiec – Wąwelnio – Sicienko,
 - Bydgoszcz – Bożenkowo – Koronowo,
 - Bydgoszcz – Osielsko – Borówno,
- b) dla Torunia:
- Toruń – Górsk - Zławieś Wielka – Bydgoszcz,
 - Toruń – Mała Nieszawka,
 - Toruń – Lubicz Dolny – Lubicz Górny – Dobrzejewice – Obrowo – Czernikowo – Wygoda (-Dobrzejewice – Łążyn – Zębowo),
 - Toruń – Grębocin – Rogówko – Gronowo – Wielka Łąka – Kowalewo Pomorskie,
 - Toruń – Łysomice – Ostaszewo – Grzywna – Chełmża,
 - Toruń – Różankowo – Łubianka – Przeczno,
- c) dla Włocławka:
- Włocławek – Szpetal Górny – Fabianki – Cyprianka – Łochocin (- Szpetal Górny – Nasiegniewo – Krojczyn – Dyblin – Strachon),
 - Włocławek – Kowal – Dąbrówka – Chojny,
 - Włocławek – Nowa Wieś – Kruszyn – Śmiłowice – Chocień – Chodecz,
 - Włocławek – Brześć – Lubraniec,
 - Włocławek – Wieniec,
- d) dla Inowrocławia:
- Inowrocław – Tupadły – Janowice – Kruszwica (- Tupadły – Krusza Zamkowa – Ludzisko – Balice),
 - Inowrocław – Cieślin – Pakość – Bielawy,
 - Inowrocław – Sławęcinek – Jaksice – Złotniki Kujawskie – Tarkowo Górne,
 - Inowrocław – Szadłowice – Wierzchosławice – Gniewkowo,
 - Inowrocław – Jacewo,
- e) dla Grudziądza:
- Grudziądz – Dragacz – Dolna Grupa – Fletnowo – Warlubie (- Dolna Grupa – Górna Grupa – Grupa),
 - Grudziądz – Gać – Marusza – Pokrzywno – Okonin.

W przypadku Grudziądza warto zaznaczyć, że liczniejsze potoki generuje Brodnica (5 ciągów), Nakło nad Notecią (5 ciągów), Świecie (3 ciągi), Tuchola (3 ciągi). Z pozostałych odcinków występujących poza strefą ciężarów miast prezydenckich warto zauważyć krótkie potoki, jakie generuje poza przywołanymi powyżej Żnin, Rypin (4 ciągi), Chełmno, Mogilno, Aleksandrów Kujawski, Radziejów (2 ciągi). Warto podkreślić, że 3 miasta tj. Brodnica, Chełmno i Świecie posiadają odcinki wlotowe o natężeniu powyżej 500 pasażerów średniodobowo (odpowiednio 2, 2 i 1 kierunek) i są to jedyne takie przypadki poza odcinkami dośrodkowymi względem miast prezydenckich. Z 2786 odcinków sieci autobusowego transportu publicznego o znaczeniu regionalnym, dla 300 odcinków, nie odnotowano sprzedaży biletów miesięcznych w październiku 2019 roku, co stanowi 10,7% ogółu analizowanych odcinków. Na dalszych 147 odcinkach potok podróżnych wynosił 5 pasażerów lub mniej (5,3%). Są to przykłady odcinków, których sens ekonomiczny może być łatwo podważony, jednakże uboga lub szczątkowa podaż oferty transportowej nie jest w stanie wygenerować istotnych potoków pasażerskich, które decydują o efektywności ekonomicznej danej linii komunikacyjnej. Wartość średnia dla dobowego potoku pasażerskiego na odcinkach regionalnej sieci autobusowej wynosi 118 pasażerów.

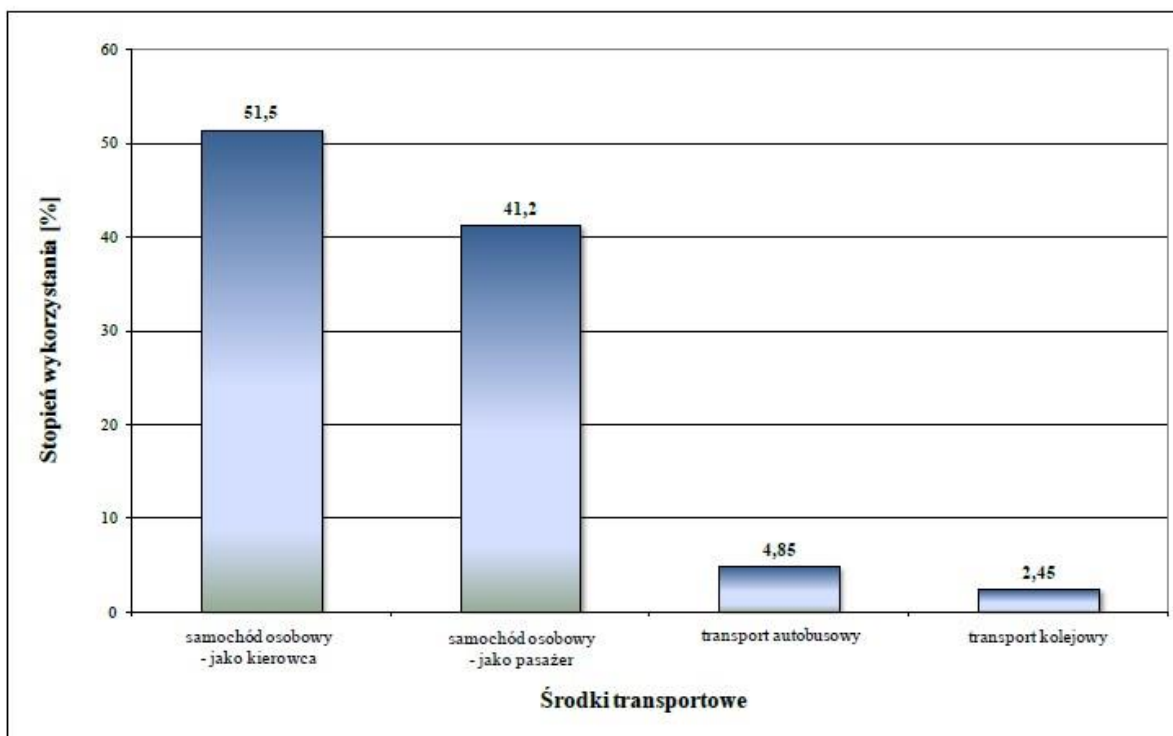
Zezwolenie na wykonywanie przewozów pasażerskich posiada także duża grupa małych i średnich prywatnych firm przewozowych, dysponujących minibusami i autobusami. Zdarza się, że działalność firm jest związana tylko z przewozami pasażerskimi, a czasami jest to działalność pomocnicza. Cechą charakterystyczną usługi przewozowej realizowanej środkami o małej pojemności jest lepsza dostępność w czasie i przestrzeni w przypadku małych potrzeb przewozowych. Na podstawie zawartych umów samorząd

województwa przekazuje przewoźnikom wykonującym autobusowe przewozy pasażerskie dopłaty w związku ze sprzedażą biletów z ulgą ustawową. Umowy zawierane są na 1 rok.

3. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH

3.1. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

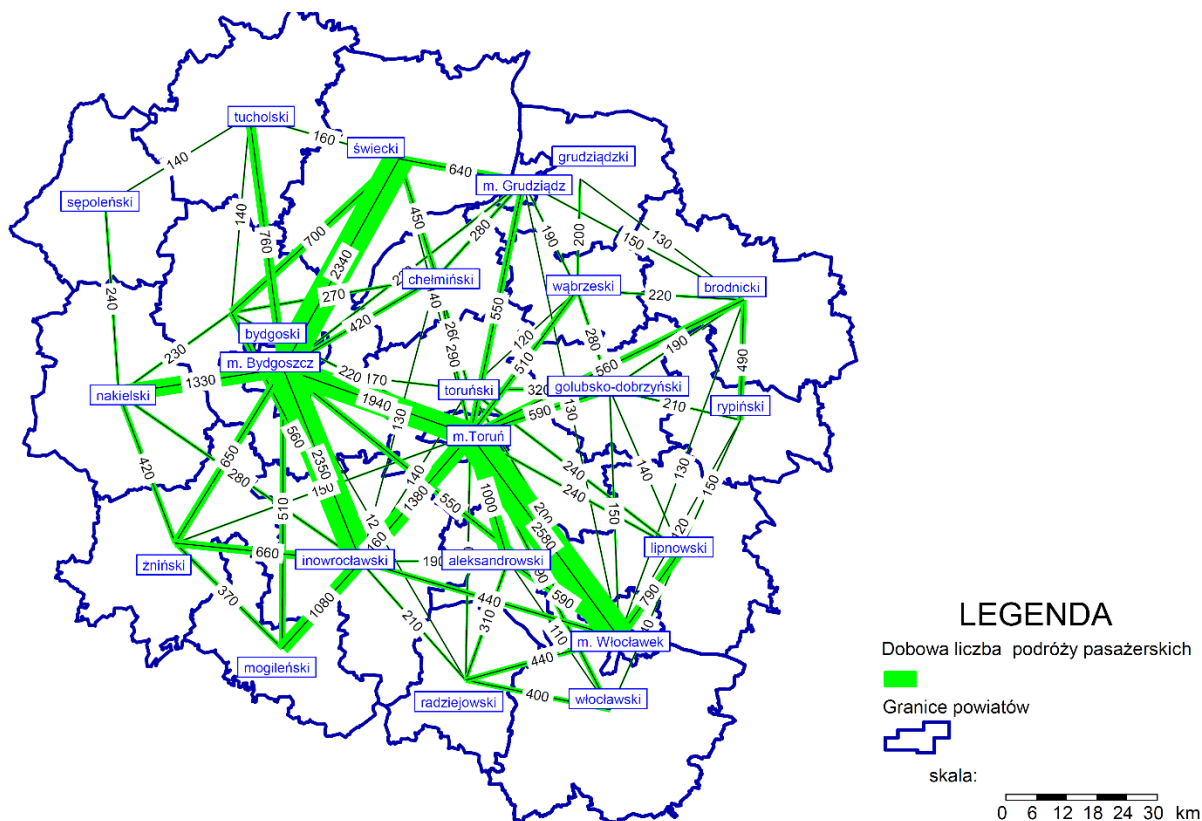
Analizy wyników badań wykazały, że mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego do długich podróży (tzn. „niepieszych”) wykorzystują głównie samochód osobowy jako kierowca w ~51,5% oraz jako pasażer w ~41,2%. Natomiast wyjątkowo mało osób korzysta ze środków publicznego transportu zbiorowego, bo 7,3%, a szczególnie kolejowego (niecałe 2,5%) – rys. 3.1. Mieszkańcy małych miejscowości oraz na terenach wiejskich (~60%) w województwie kujawsko-pomorskim, w związku ze znacznymi utrudnieniami w dostępie do transportu kolejowego, częściej wybierają transport autobusowy. Na terenach wiejskich wykorzystanie środków publicznego transportu zbiorowego w codziennych podróżach jest niewielkie, a wskaźnik zmotoryzowania wśród osób dorosłych jest bardzo duży.



Rys. 3.1. Wykorzystanie środków transportowych przez mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego w roku 2013 [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

Znajomość potrzeb transportowych pomiędzy poszczególnymi powiatami realizowanych publicznym transportem zbiorowym jest bardzo ważna z punktu widzenia rozkładu linii dla wojewódzkich przewozów pasażerskich. Z tego względu wyznaczono więźby potrzeb transportowych realizowanych transportem autobusowym i kolejowym (rys. 3.2). Z danych zamieszczonych na rys. 3.2 wynika, że największe potrzeby w transporcie publicznym występują pomiędzy powiatami, których stolice charakteryzują się dużym potencjałem ruchotwórczym, wynikającym z liczby mieszkańców oraz pełnionych funkcji gospodarczych, oświatowych, kulturalnych itp. Największa liczba podróży wynosząca ok. 1,7 tys. w dobie występuje pomiędzy powiatami bydgoskim a toruńskim, bydgoskim a inowrocławskim oraz bydgoskim a nakielskim. Świadczy to o stosunkowo dużych związkach pomiędzy wyszczególnionymi powyżej powiatami. Podobne związki występują pomiędzy powiatem chełmińskim a świeckim (liczba podróży ok. 1,5 tys. w dobie) oraz pomiędzy powiatami włocławskim, toruńskim i aleksandrowskim (liczba podróży w dobie od ok. 800 do ponad 1 000). Natomiast pomiędzy powiatami, które nie charakteryzują się dużymi potencjałami ruchotwórczymi bez względu na odległość

pomiędzy nimi liczba podróży wynosi od kilkudziesięciu do kilkuset w dobie. Przykładem może być liczba podróży pomiędzy powiatem sępoleńskim a tucholskim czy grudziądzkim a włocławskim.



Rys. 3.2. Węzba potrzeb transportowych realizowanych publicznym transportem zbiorowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013 [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

Mapy dobowych potoków pasażerskich w publicznym transporcie kolejowym i autobusowym dla stanu obecnego przedstawiono w zał. nr 3 i 4. Od przemian politycznych w kraju w 1989 roku mamy do czynienia ze znaczącym spadkiem potrzeb na pasażerskie przewozy kolejowe i autobusowe. Liczba osób korzystająca z przewozów autobusowych w ostatnich dwudziestu latach zmniejszyła się prawie czterokrotnie, a korzystających z przewozów kolejowych – trzykrotnie. Przy czym w przypadku kolei spadek ten wyraźnie się zmniejszył po roku 2005, na co dodatni wpływ miały samorządy województw, które stały się organizatorem dla tych przewozów na swoim terenie oraz ich głównym źródłem finansowania. W tabelicy 3.1 przedstawiono liczbę podróży w latach 2008-2013 tylko przewoźników świadczących kolejowe usługi przewozowe w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Na podstawie tych danych można zauważyć stopniowy spadek liczby podróżujących koleją wewnątrz województwa.

Tabl. 3.1

Liczba podróżnych w latach 2008 – 2013 operatorów świadczących kolejowe usługi przewozowe w województwie kujawsko-pomorskim						
Lata	Arriva RP sp. z o.o.		Przewozy Regionalne		Łącznie	
	Liczba pasażerów [mln os./rok]	Zmiana [%]	Liczba pasażerów [mln os./rok]	Zmiana [%]	Liczba pasażerów [mln os./rok]	Zmiana [%]
2008	2.97	-	6.44	-	9.41	-
2009	2.14	-28	5.67	-12	7.82	-17
2010	1.67	-22	4.63	-18	6.31	-19
2011	2.15	+28	4.96	7	7.12	+13
2012	2.24	+4	4.20	-15	6.43	-9
2013	2.22	-1	4.17	-1	6.39	-1

Źródło: Biuro Regionalnych Przewozów Kolejowych w Departamencie Transportu Publicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Do czynników, które między innymi przyczyniły się do spadku popytu na kolejowe przewozy pasażerskie w roku 2012, a szczególnie w roku 2013, należy wymienić rozpoczęcie w województwie intensywnych prac torowych. Odnotować też należy chwilowy wzrost liczby podróżujących koleją w roku 2011, co spowodowane było wprowadzeniem przez przewoźnika Arriva RP nowych niższych cen biletów, które pozytywnie wpłynęły na analizowany popyt.

Za główny jednak problem spadku popytu na pasażerskie przewozy publicznym transportem zbiorowym (zarówno kolejowym, jak i autobusowym) uznaje się nieustający wzrost wskaźnika motoryzacji w kraju i tym samym w województwie kujawsko-pomorskim od momentu zmian ustrojowych, a szczególnie po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Liczba pojazdów w okresie 2000-2012 wzrosła prawie dwukrotnie. W okresie 2010-2011 Polska odnotowała drugi w kolejności wzrost liczby podróży odbywanych samochodem osobowym w krajach Unii Europejskiej, na poziomie aż 5,1%.

Realizacja badań ankietowych mieszkańców małych miast oraz obszarów wiejskich w województwie kujawsko-pomorskim umożliwiła opracowanie zależności pomiędzy wskaźnikiem posiadania samochodu a stopniem wykorzystania środka transportowego do długich podróży. Zależność ta ukazuje rangę współczynnika motoryzacji wśród mieszkańców przy dokonywaniu wyboru danego środka transportowego do podróży niepieszej. Wynika z niej, że przy braku posiadania samochodu osobowego 80% mieszkańców wybrałoby podróż środkami transportu zbiorowego, a pozostała – samochodem osobowym jako pasażer. Ponadto już przy niewielkim odsetku osób posiadających własny samochód następuje dynamiczny spadek wykorzystania środków publicznego transportu zbiorowego na korzyść samochodu osobowego (w skrajnych przypadkach do kilku procent). Należy przy tym zaznaczyć, że wskaźnik zmotoryzowania mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego jest obecnie bardzo duży – patrz tabl. 3.2. Natomiast wśród podróżnych transportu publicznego bardzo duży odsetek osób nie posiada samochodu osobowego; wśród podróżnych transportu autobusowego aż 82%, a kolejowego – 56%. Około 40% osób podróżujących transportem publicznym nie posiada też prawa jazdy (w kolei ~41%, a w transporcie autobusowym aż ~63%).

Tabl. 3.2

Struktura posiadania samochodu osobowego wśród mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego w [%] według badań przeprowadzonych w 2013 roku			
Grupa mieszkańców	Rodzaj obszaru województwa		
	Obszary wiejskie	Obszary małych miast	Obszary dużych miast
Uczniowie szkół średnich	10,9	21,0	8,6
Studenci, uczniowie szkół policealnych i pomaturalnych	46,2	44,9	27,2
Osoby pracujące	81,0	77,9	61,9
Osoby niepracujące	47,0	40,7	29,8
Rolnicy	86,0	91,4	-
Źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego			

Następnymi istotnymi czynnikami spadku w ostatnich latach zapotrzebowania na pasażerskie przewozy publicznym transportem zbiorowym w województwie kujawsko-pomorskim były charakterystyki związane ze zmianami demograficznymi, w tym:

- liczby ludności i jej struktury wiekowej i społecznej,
- przyrostu naturalnego,
- salda migracji.

Zjawisko kurczenia się zasobu ludzkiego w województwie oraz zmiany struktury mieszkańców, głównie starzenie się społeczeństwa, wpływają niekorzystnie na systemy publicznego transportu zbiorowego podwójnie. Wpływa bowiem zarówno na zmniejszenie się liczby potencjalnych podróżnych, a jednocześnie na poprawę warunków podróży transportem indywidualnym. Natomiast utrzymanie w miarę sprawnie funkcjonującego publicznego transportu zbiorowego jest przede wszystkim zależne od potencjału młodzieży oraz młodych ludzi (do 25 roku życia), którzy stanowią obecnie największy udział w zbiorowych przewozach pasażerskich w województwie (prawie 70%) – patrz tabl. 3.3. Osoby te charakteryzuje duża mobilność. W związku z brakiem w wielu przypadkach kwalifikacji lub predyspozycji do posiadania własnego środka transportowego (bądź uprawnienia do kierowania samochodem osobowym), uzależnieni są oni od publicznego transportu zbiorowego. Dotyczy to zarówno ludności miejskiej, jak i zamieszkałej na obszarach wiejskich.

Tabl. 3.3

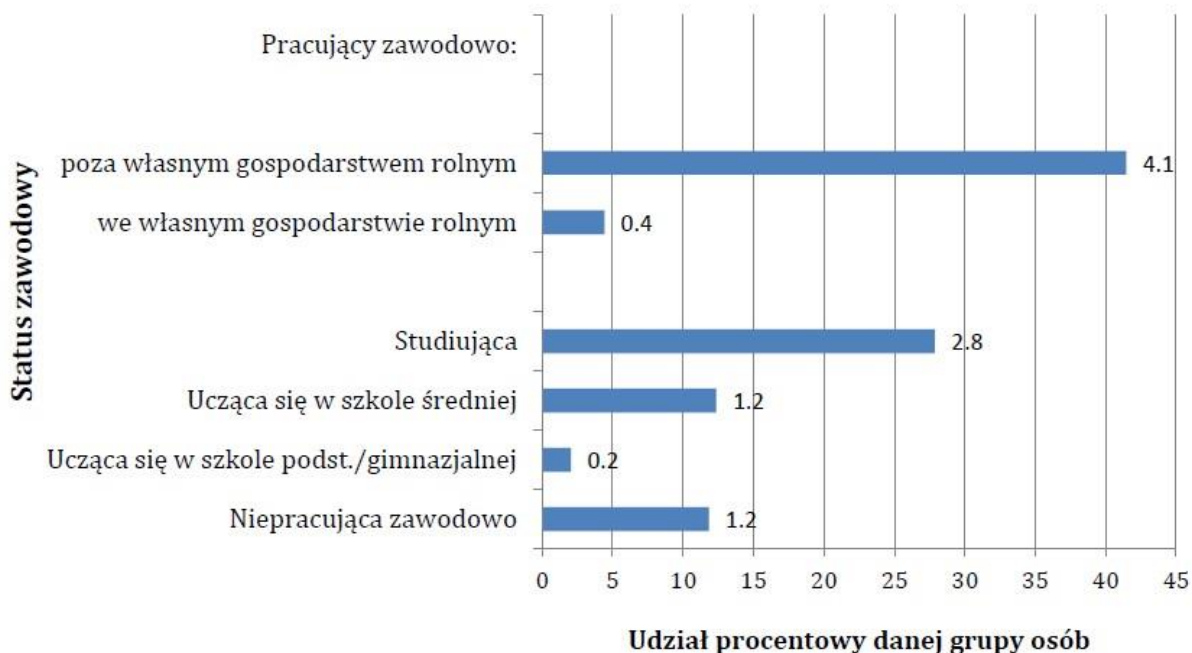
Struktura wiekowa podróżnych transportu publicznego na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w roku 2013		
Lp.	Wiek [lat]	Udział procentowy danej grupy wiekowej
1.	10 - 15	20,9
2.	16 - 18	25,6
3.	19 - 24	21,8
4.	25 - 60	27,7
5.	> 60	4,0
Źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego		

Zgodnie z wynikami badań w transporcie kolejowym struktura podróżnych pod względem statusu zawodowego to: 45,9% osób pracujących, 27,9% studentów oraz 14,4 uczniów i 11,8% osób niepracujących – rys. 3.3. Struktura podróżnych pod względem statusu zawodowego jest nieco odmienna wśród osób podróżujących transportem autobusowym, w którym dominującą grupą są uczniowie uczący się w szkole średniej, podstawowej i gimnazjum i stanowią ponad 39% wszystkich podróżnych (rys. 3.4). Osoby pracujące stanowią prawie jedną trzecią podróżnych (31,5%), a studiujący i niepracujący od 14 do 15%. Należy też odnotować, że wśród

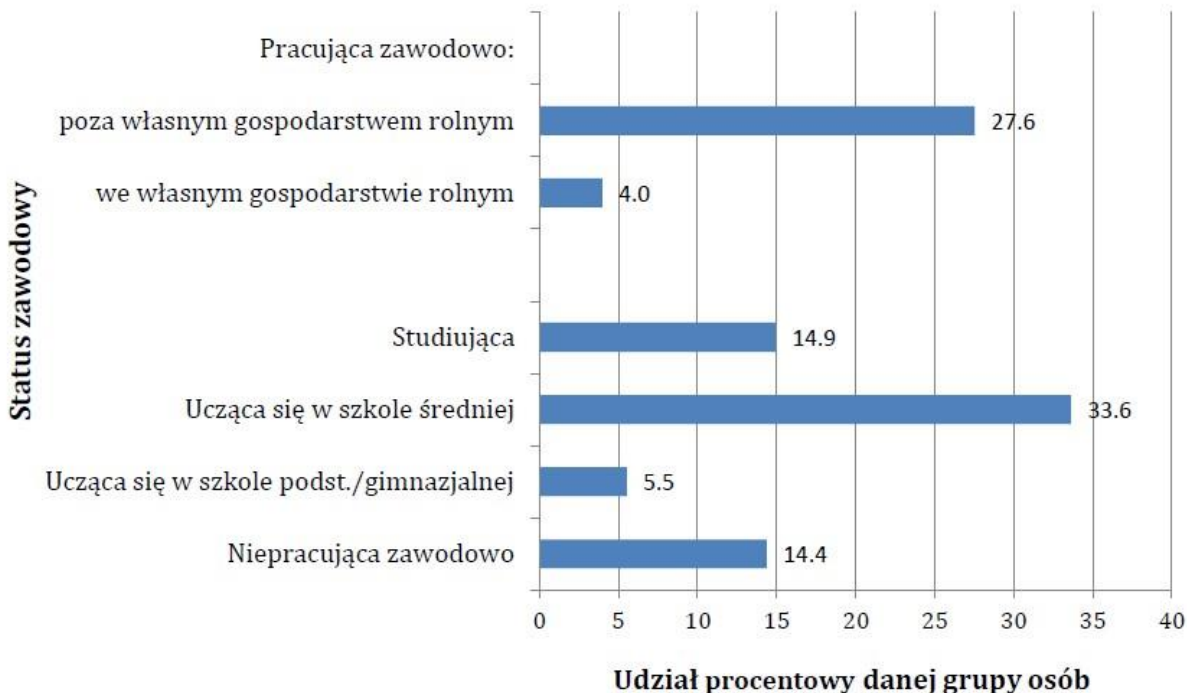
podróżujących transportem kolejowym i autobusowym w województwie kujawsko-pomorskim ponad 4% to osoby niepełnosprawne lub o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

Głównymi celami podróży realizowanych koleją są cele związane z pracą (36,7%), a następnie prywatne (30,3%) i związane ze szkołą lub uczelnią (28,3%) – rys. 3.5. W przypadku transportu autobusowego ta struktura wygląda nieco inaczej, a mianowicie najwięcej podróży wykonywanych jest do szkoły i uczelni (~43,5%), potem w celach prywatnych (25,6%) i związanych z pracą (22,6%) – rys. 3.6.

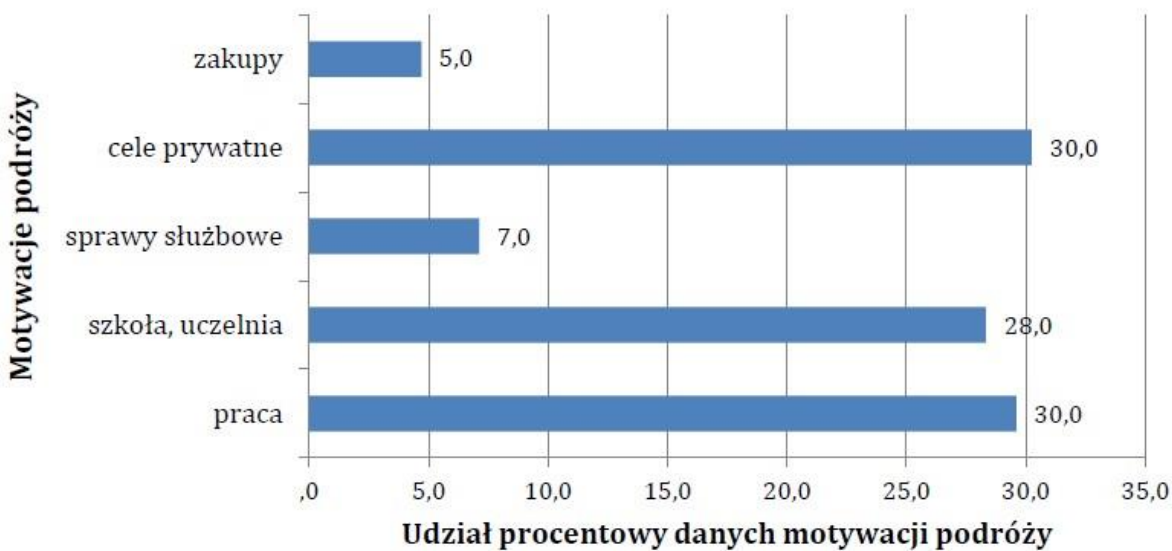
Ważnym czynnikiem, od którego zależy popyt na pasażerskie przewozy publicznym transportem zbiorowym, jest także rozmieszczenie i gęstość zaludnienia. W roku 2011 na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej odnotowano liczbę 501,7 mln ludności, z czego aż 74% stanowiła ludność zamieszkała na terenach miejskich. W przypadku Polski odnotowano liczbę 38,5 mln przy udziale 60,7% ludności miejskiej: w województwie kujawsko-pomorskim liczba ludności wyniosła 2,1 mln przy udziale 60,4% mieszkańców miast, w tym ok. 20% bardzo małych miast. Porównanie liczby osób, które przemieszczają się poza miastem pozwala na zrozumienie różnic w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie publicznym transportem zbiorowym w Polsce, w Unii Europejskiej i w województwie kujawsko-pomorskim. W Unii Europejskiej następuje wzrost liczby podróży środkami publicznego transportu zbiorowego, ponieważ w większości są to podróże wykonywane w miastach lub pomiędzy miastami o dużej gęstości zaludnienia. W Polsce i w województwie kujawsko-pomorskim natomiast prawie 40% ludności zamieszkuje tereny wiejskie, gdzie dostęp do infrastruktury publicznego transportu



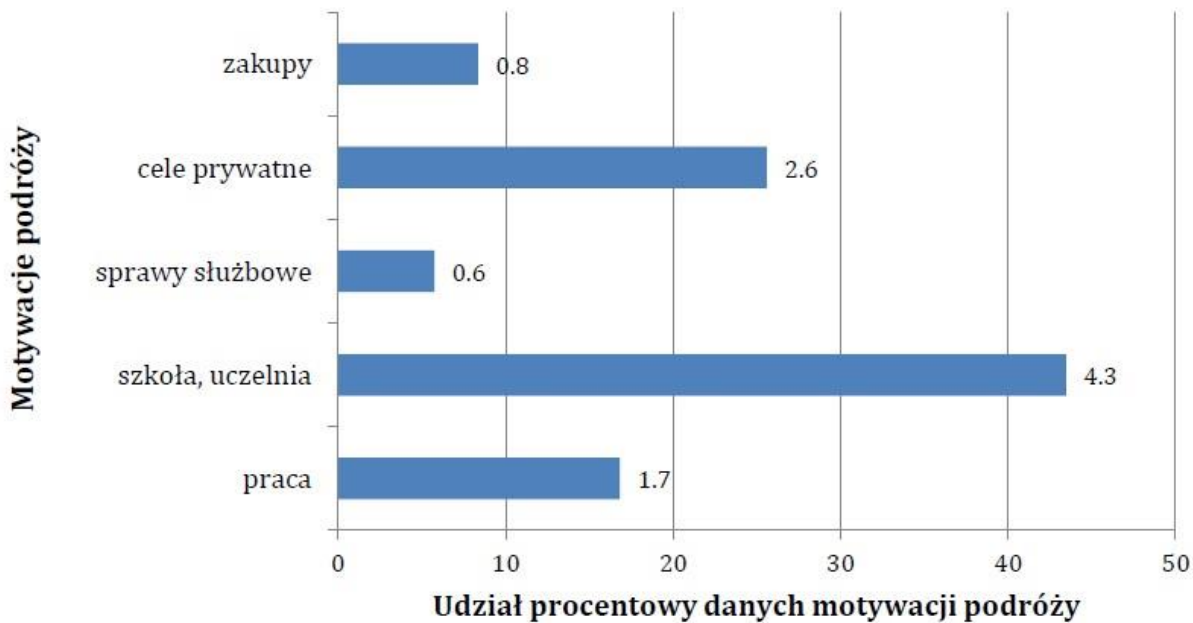
Rys. 3.3 Struktura osób podróżujących transportem kolejowym w województwie kujawsko – pomorskim pod względem statusu zawodowego [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]



Rys. 3.4 Struktura osób podróżujących transportem autobusowym w województwie kujawsko – pomorskim pod względem statusu zawodowego [źródło: wyniki badań własnych]



Rys. 3.5 Struktura podróży względem motywacji podróży osób przemieszczających się transportem kolejowym w województwie kujawsko – pomorskim [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]



Rys. 3.6 Struktura podróży względem motywacji podróży osób przemieszczających się transportem autobusowym w województwie kujawsko – pomorskim [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

zbiorowego, szczególnie kolejowego, jest bardziej ograniczony z oczywistych względów, niż w dużych miastach. Stosunkowo mała gęstość zaludnienia województwa kujawsko-pomorskiego nie sprzyja wzrostowi popytu na środki publicznego transportu zbiorowego.

Nawet w największych miastach województwa kujawsko-pomorskiego ta gęstość jest bardzo mała w stosunku do wielu obszarów Unii Europejskiej. Stąd między innymi notuje się w województwie niekorzystne tendencje spadkowe w udziale środków publicznego transportu zbiorowego w podróżach osób na rzecz samochodów osobowych.

Sieć drogowa i zagospodarowanie przestrzenne województwa w stosunku do obecnego natężenia ruchu drogowego zapewnia w miarę komfortowe warunki podróżowania własnym środkiem transportowym (pomimo ubogiej sieci dróg szybkiego ruchu). Wielkość ruchu drogowego i niski stopień wykorzystania zdolności przepustowej dróg, jaki występuje w regionie, nie jest w stanie wpłynąć na kierowców samochodów osobowych

w takim stopniu, by zniechęcić ich (oraz pasażerów tych samochodów) do przesiadania się do środków komunikacji zbiorowej, co ma miejsce w wielu obszarach Unii Europejskiej. Nawet w największym ośrodku miejskim w województwie kujawsko-pomorskim, stanowiącym obszar metropolitalny (w ramach utworzenia duopolu Bydgoszczy z Toruniem), nie obserwuje się takiego stanu zatłoczenia na sieci drogowej, który w efekcie wymuszałby na kierowcach zmianę preferencji w wyborze środka transportu do podróży. Potwierdzeniem tego jest coroczny spadek udziału liczby pasażerów w komunikacji miejskiej Bydgoszczy, przy jednoczesnym wzroście natężenia ruchu drogowego (patrz „Studium transportowe Bydgoszczy wraz z oceną stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2011 – 2012).

Z przeprowadzonych ankiet komunikacyjnych wśród mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego wynika, że znaczna część podróżnych, będących kierowcami samochodów osobowych, jasno deklaruje brak jakichkolwiek chęci zamiany własnego pojazdu na rzecz wykorzystania w podróżach środków publicznego transportu zbiorowego (prawie 40% udzielonej odpowiedzi). Okoliczności wymieniane przez pozostałą ankietowaną grupę osób, które mogłyby spowodować zmianę przez nich dla niektórych podróży środka transportowego, to przede wszystkim wyższy standard podróży (podniesienie komfortu, wygody – około 26% odpowiedzi), znaczne zwiększenie regularności i punktualności kursowania środków publicznego transportu zbiorowego (około 21%) oraz brak przesiadek (około 17%). Niewielkie znaczenie dla powyższej grupy osób na podjęcie decyzji o korzystaniu z transportu publicznego mają: zmniejszenie kosztu podróży (tylko 2,7%

wskazań), skrócenie czasu podróży (2,6%) i długość podróży (1,1%). Wyniki badań przeprowadzonych wśród mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego pozwalają wyciągnąć wnioski co do oczekiwań mieszkańców korzystających z transportu indywidualnego. Sugerują również możliwość pozyskania licznej grupy pasażerów, którzy otrzymają ofertę zgodną z ich oczekiwaniami. Wyniki badań ankietowych wyraźnie sugerują, że znaczna część mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego posiadających samochód osobowy i prawo jazdy do podróży będzie wybierać przede wszystkim swój indywidualny środek transportowy, bez względu na poziom atrakcyjności podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego. Wynika to przede wszystkim z faktu, że w województwie kujawsko-pomorskim indywidualny środek transportowy daje dużą niezależność realizacji podróży od różnych czynników, w tym natężeń ruchu, poczucie komfortu podróży oraz w większości przypadków – najkrótszy czas i najmniejszą długość podróży (podróż samochodem można praktycznie odbywać „od drzwi do drzwi”). Słabą stroną tego środka transportowego może być koszt (zarówno nabycia środka, jak i jego eksploatacji). Zależy ona jednak w dużym stopniu od rodzaju grupy społecznej i jej zamożności, a także długości podróży, liczby pasażerów w samochodzie, opłat parkingowych itd. Pozostała część populacji mieszkańców posiadająca samochód osobowy i prawo jazdy jest skłonna wybrać do niektórych podróży środki publicznego transportu zbiorowego pod warunkiem zapewnienia przede wszystkim wysokiego komfortu podróżowania, dużej częstotliwości kursowania tych środków i łatwej dostępności do środka transportowego, a więc czynników gwarantujących niedużą utratę wymienionych walorów podróżowania indywidualnym środkiem transportowym.

Wyniki badań ankietowych przeprowadzone wśród osób podróżujących publicznym transportem zbiorowym (w tym osób nieposiadających samochodu) wykazały, że o wyborze do podróży tego środka decydują głównie następujące czynniki (patrz rys. 3.7):

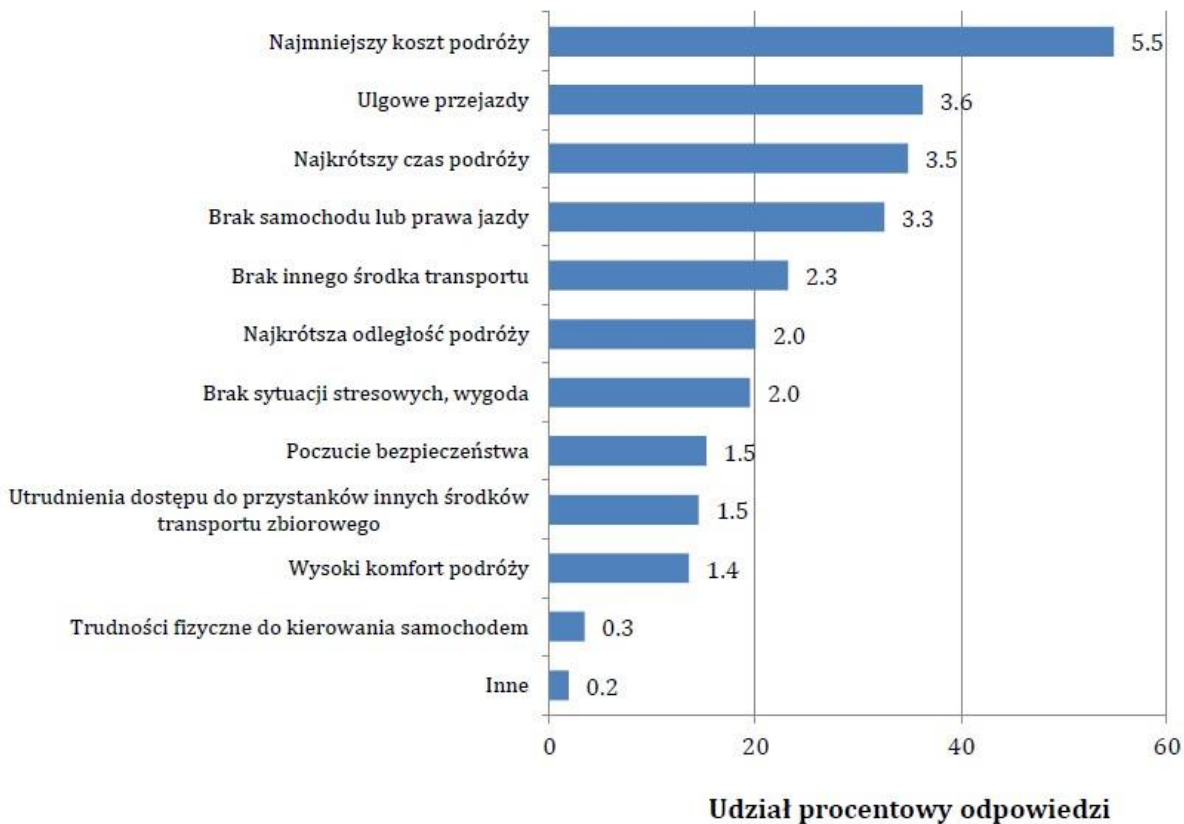
- a) w przypadku wszystkich podróży:
 - najmniejszy koszt podróży (54,9%),
 - ulgowe przejazdy (36,3%),
 - najkrótszy czas podróży (34,8%),
 - brak samochodu lub prawa jazdy (32,6%),
- b) w przypadku podróży koleją:
 - najmniejszy koszt podróży (62,2%),
 - najkrótszy czas podróży (42,6%),
 - ulgowe przejazdy (39,6%),
 - brak samochodu lub prawa jazdy (27,8%),
- c) w przypadku podróży transportem autobusowym:
 - brak samochodu lub prawa jazdy (41,7%),
 - najmniejszy koszt (40,8%),
 - brak innego środka transportu (35,2%),
 - ulgowe przejazdy (29,9%).

Wyraźnie na plan pierwszy spośród tych czynników wysuwają się koszty podróży (około 55% wskazań) oraz ulgowe przejazdy (ponad 36% wskazań), co jest bardzo istotne przy kształtowaniu polityki biletowej w województwie dla przejazdów publicznym transportem zbiorowym. Bardzo ważnym okazał się także czynnik czasu (prawie 35% wskazań), co ma bezpośredni związek z dostępnością do publicznego transportu zbiorowego oraz prędkością komunikacyjną funkcjonowania środków tego transportu. Należy także zwrócić uwagę, że wśród ważnych czynników wpływających na wybór publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych znalazły się czynniki, które są słabą stroną przy wyborze własnego środka transportowego, a mianowicie:

- brak sytuacji stresowej, wygoda (19,5%),
- poczucie bezpieczeństwa (15,3%),
- wysoki komfort podróży – możliwość odbywania podróży niezależnie od stanu psychofizycznego, zmęczenia, niepełnosprawności itp. (13,6%).

Powyżej przedstawiona synteza wyników badań preferencji w wyborze środka transportowego przez mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego wskazuje na potencjalne czynniki, które mogą przyczynić się do ewentualnego powstrzymania niekorzystnych trendów spadków wielkości popytu na pasażerskie przewozy

publicznym transportem zbiorowym – z jednej strony poprzez przyciąganie do tego transportu nowych jego użytkowników spośród posiadaczy samochodów osobowych, a z drugiej – nie utracenie obecnych.



Rys. 3.7 Preferencje wyboru publicznego transportu zbiorowego przez osoby podróżujące tymi środkami transportowymi w województwie kujawsko-pomorskim [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

3.2. PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Analizę przewidywanych potrzeb przewozowych dla województwa kujawsko-pomorskiego, w rozróżnieniu na poszczególne lata prognozy, przeprowadzono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego.

Potrzeby te określono dla trzech następujących scenariuszy rozwoju gospodarczego:

- **rozwojowego**, charakteryzującego się znaczącą dynamiką rozwoju gospodarczego oraz wyraźnym wzrostem wskaźnika motoryzacji i mobilności mieszkańców (częstotliwość wykonywanych przez nich podróży); zakłada się w nim także znaczny wzrost roli kolei we wszystkich pasażerskich przewozach ponadregionalnych w województwie oraz umiarkowany spadek liczby podróży ponadregionalnych odbywanych autobusami (zgodnie z założeniami Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej); zakłada się również optymistyczne warianty rozwoju krajowej i wojewódzkiej sieci drogowej i rozbudowy infrastruktury kolejowej o znaczeniu krajowym, związanej głównie z przystosowaniem jej do większych prędkości jazdy pociągów,
- **stabilizacyjnego**, charakteryzującego się zachowaniem obecnie występujących trendów w gospodarce, w mobilności mieszkańców oraz w wartościach wskaźnika motoryzacji; zakłada się w nim wolniejsze tempo realizacji inwestycji transportowych w województwie; z reguły inwestycje wymienione w tym wariantcie odpowiadają inwestycjom wariantu rozwojowego, ale z 5-cio letnim opóźnieniem realizacyjnym; liczba podróży ponadregionalnych odbywanych koleją przez województwo kujawsko-pomorskie nie będzie ulegała zmianie, co jest zgodne z trendami wielkości przewozów kolejowych w Polsce w ostatnich kilku latach (od 2006 roku),
- **regresyjnego**, którego cechą charakterystyczną jest możliwość wystąpienia regresu gospodarczego (z różnych powodów) oraz niekorzystnych trendów zmian w transporcie; stąd zakłada się najwolniejszy

rozwój inwestycji transportowych; zakłada się, że będą w nim realizowane inwestycje wymienione w poprzednich wariantach, ale z opóźnieniem 5-ciu lat w stosunku do wariantu stabilizacyjnego i 10 lat w stosunku do wariantu rozwojowego; dalsza recesja gospodarcza kraju spowoduje stopniowy spadek wielkości przewozów kolejowych ponadregionalnych o około 2% rocznie, tak jak to miało miejsce w ciągu ostatnich 13 lat w Polsce, a także wyraźny spadek w krajowych przewozach autobusowych; wartości wskaźnika motoryzacji oraz mobilności mieszkańców nie będą dalej wzrastać.

Wielkości prognozowanego popytu na przewozy pasażerskie przedstawiono w tablicy 3.4 oraz na rys. 3.8 – 3.10. Ilustrują one liczby podróży pasażerskich mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego zarówno publicznym transportem zbiorowym (środkami transportu kolejowego i autobusowego) oraz samochodami osobowymi (jako kierowca i jako pasażer).

Tabl. 3.4

Prognozowane potrzeby przewozów pasażerskich dla województwa kujawsko-pomorskiego określone na podstawie analiz symulacyjnych [liczba podróży/dobę]					
Sektor wykonywanych podróży	scenariusz zmian gospodarczo-społecznych	w roku bazowym 2013	Liczby podróży w dobie w okresie prognozy		
			2015	2020	2025
Samochód osobowy - kierowca	regresja	700 716	678 457	669 488	655 443
	stabilizacja		699 878	741 960	758 585
	rozwój		706 131	760 583	797 942
Samochód osobowy - pasażer	regresja	560 371	553 766	549 337	550 219
	stabilizacja		546 614	543 701	569 346
	rozwój		543 768	536 750	539 515
Publiczny transport zbiorowy autobusowy	regresja	61 769	61 127	56 374	53 571
	stabilizacja		60 142	54 651	54 377
	rozwój		59 426	53 410	52 794
Publiczny transport zbiorowy kolejowy	regresja	36 793	37 148	34 846	34 106
	stabilizacja		36 705	34 502	35 951
	rozwój		36 733	34 725	36 085

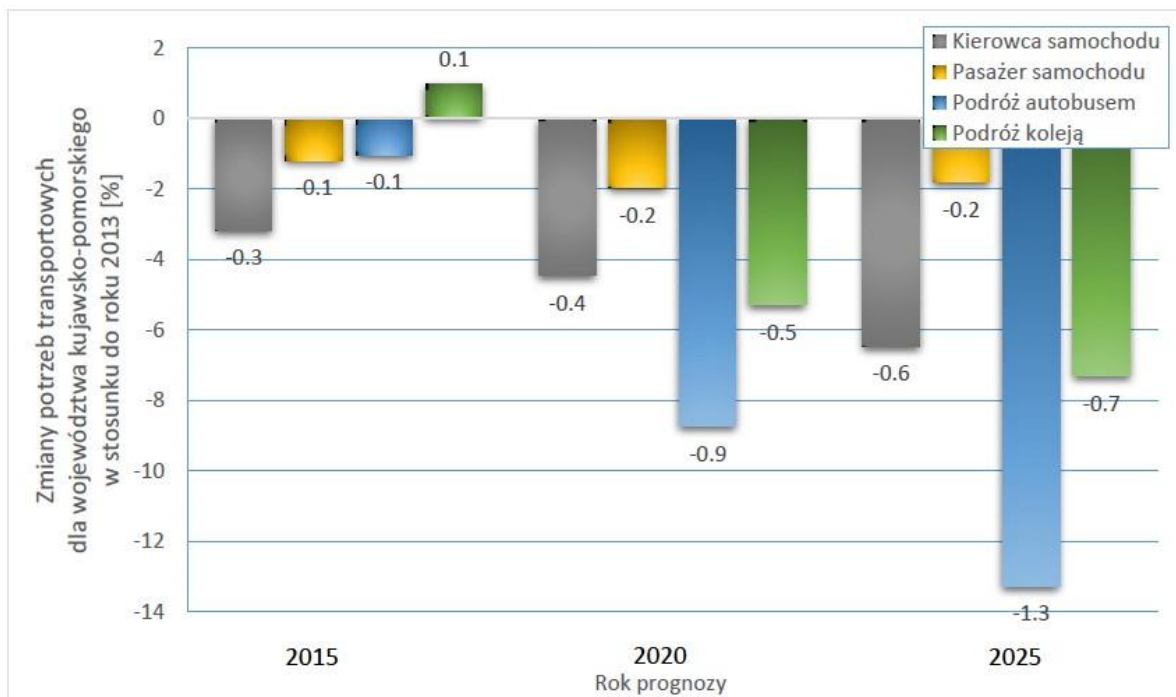
Źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego

Podstawą do określania prognoz transportowych, oprócz wyżej przedstawionych założeń, była znajomość zmian zachowań transportowych mieszkańców województwa, trendy demograficzne i inne przewidywane trendy zmian o charakterze społeczno-gospodarczym oraz zakładane działania inwestycyjne w transporcie w odniesieniu do poszczególnych lat prognozy i scenariuszy rozwoju gospodarczego kraju i województwa. W analizach uwzględniono strategiczne inwestycje w zakresie rozbudowy infrastruktury transportu drogowego (patrz z tab.4.1) oraz transportu publicznego, w tym m.in. rewitalizację infrastruktury kolejowej (dostosowanie linii kolejowych do nowych standardów prędkości zgodnie z tab.4.2).

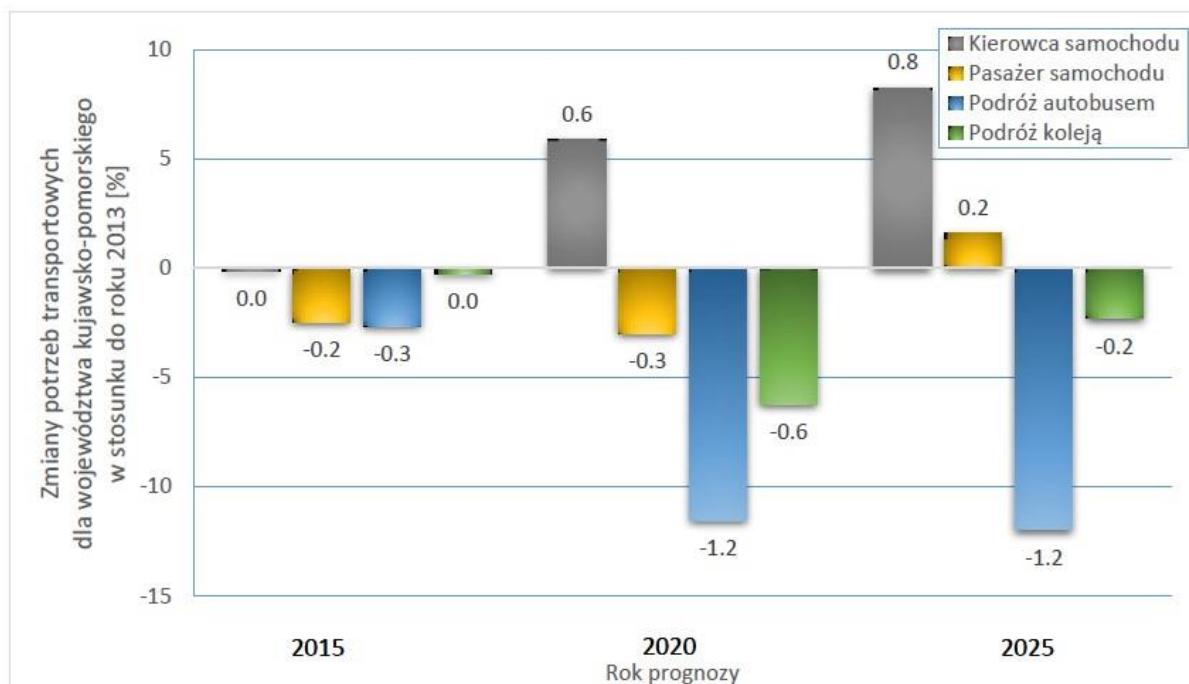
Uzyskane wyniki analiz dowodzą, że niezależnie od przyjętego rodzaju scenariusza rozwoju społeczno-gospodarczego, zapotrzebowanie na usługi przewozowe publicznym transportem zbiorowym przyjmuje zdecydowany i podobny trend spadkowy. Najmniejszy regres w długoterminowej prognozie przewiduje się pod tym względem dla scenariusza stabilizacyjnego, w którym, pomimo większego spadku liczby podróży do roku 2020 (–11,5% w transporcie autobusowym i –6,2% w kolejowym), potrzeby przewozowe w roku 2025 będą na poziomie odpowiednio około –12,0% w transporcie autobusowym i –2,3% w transporcie kolejowym w stosunku do roku bazowego (2013). Nieco większy spadek rozważanego popytu na przewozy występuje dla scenariusza rozwojowego (–13,5% w transporcie autobusowym i – 5,6% w kolejowym do roku 2020 oraz odpowiednio –14,5% i –1,9% do roku 2025), co wynika głównie z bardziej dynamicznego wzrostu wskaźnika motoryzacji. Oczywiście największe spadki liczby podróży wykonywanych środkami publicznego transportu zbiorowego występują w scenariuszu regresyjnym (–20,6%).

Mniejszy spadek potrzeb przewozowych w transporcie kolejowym we wszystkich scenariuszach w stosunku do transportu autobusowego jest efektem założonego zwiększenia atrakcyjności podróży koleją w wyniku przede wszystkim zwiększenia prędkości podróży, dzięki realizacji zakładanej modernizacji infrastruktury torowej.

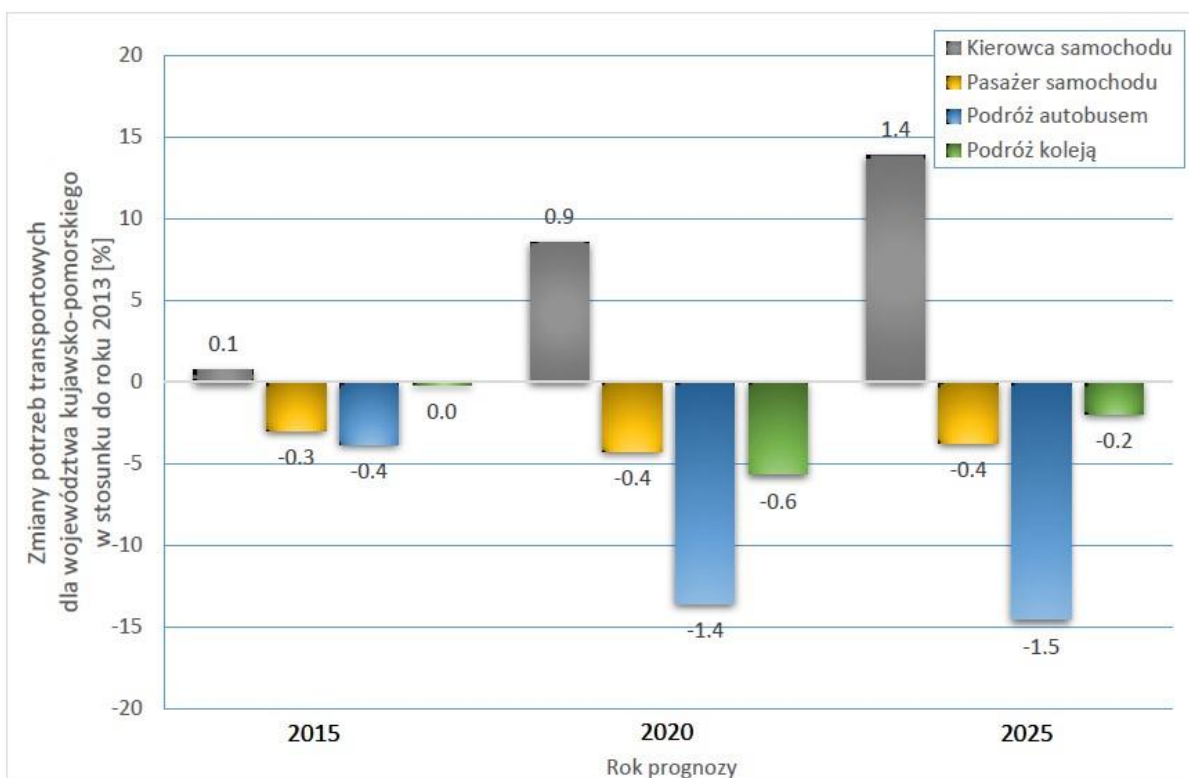
Spadek liczby podróży w stosunku do roku 2013, choć nieznaczny, spodziewany jest także we wszystkich scenariuszach i latach prognozy w podróżach odbywanych samochodami osobowymi jako pasażer (maksymalnie do $-4,2\%$). Wyjątkiem jest jednak przypadek scenariusza stabilizacyjnego i roku 2025, w którym prognozowany jest wzrost tych podróży o $1,6\%$.



Rys. 3.8. Przewidywane zmiany w poszczególnych latach potrzeb w przewozach pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim w stosunku do roku 2013 dla scenariusza regresyjnego [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]



Rys. 3.9. Przewidywane zmiany w poszczególnych latach potrzeb w przewozach pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim w stosunku do roku 2013 dla scenariusza stabilizacyjnego [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

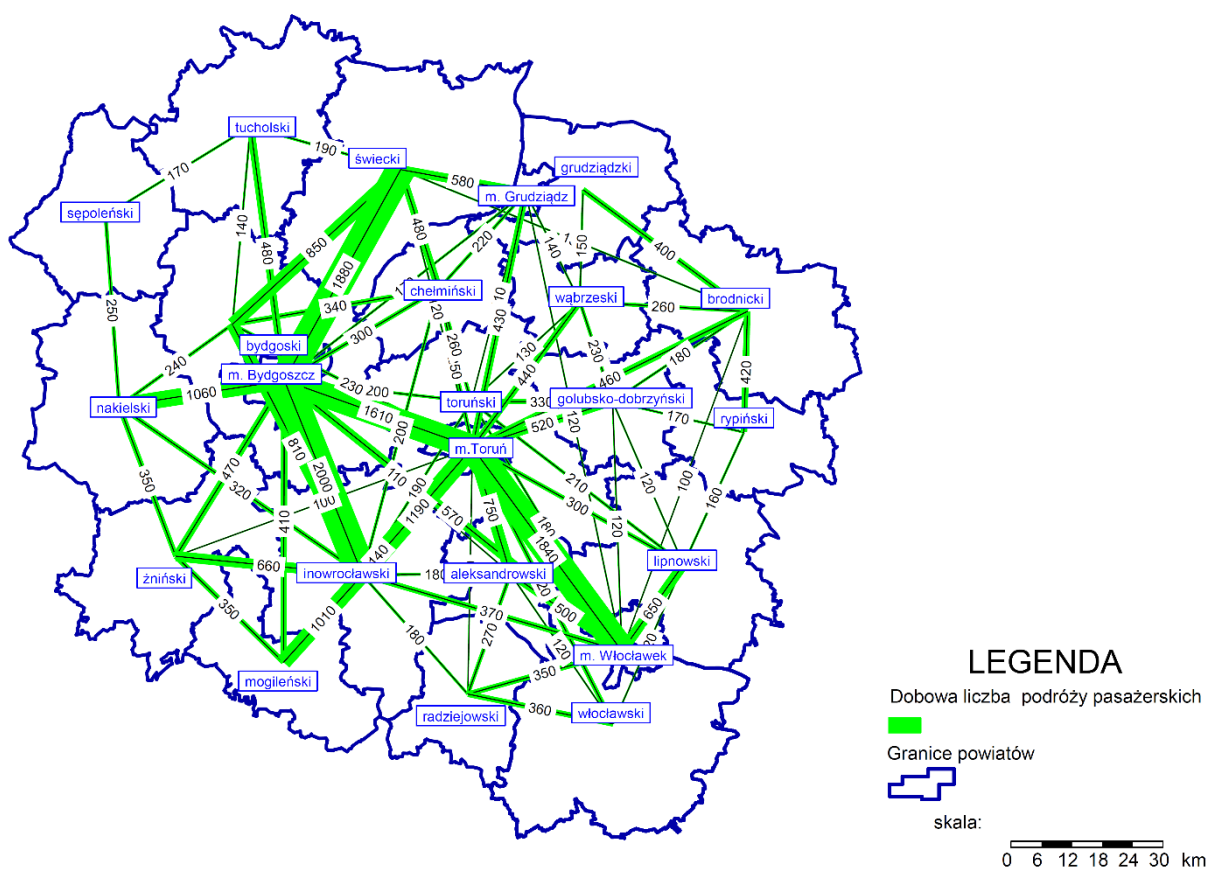


Rys. 3.10. Przewidywane zmiany w poszczególnych latach potrzeb w przewozach pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim w stosunku do roku 2013 dla scenariusza rozwojowego [źródło: Źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

Inaczej przedstawia się zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie samochodami osobowymi jako kierowca. Spadek prognozowanej liczby podróży przewiduje się jedynie dla regresyjnego scenariusza rozwoju (do $-6,5\%$ w roku 2025) Natomiast, przyjmując zarówno scenariusz stabilizacyjny, jak i rozwojowy gospodarki narodowej, spodziewać się należy wzrostu wykorzystania do podróży indywidualnych środków transportowych w stosunku

do roku 2013, kosztem środków publicznego transportu zbiorowego. Różnica dla obu scenariuszy polega jedynie na różnym tempie tego wzrostu. Przyjmując korzystny scenariusz wzrostu gospodarczego, spodziewać się należy wzrostu tych podróży do +13,9%; natomiast przyjmując scenariusz stabilizacyjny – wzrostu do +8,3%. Należy niestety podkreślić, że wielkości przewozów pasażerskich samochodami osobowymi będą aż od 13 do prawie 15 razy większe w stosunku do przewozów środkami publicznego transportu zbiorowego (w zależności od roku prognozy).

Struktura przestrzenna potrzeb na pasażerskie przewozy publicznym transportem zbiorowym nie ulegnie jednak istotnym zmianom do roku 2025 (poza bezwzględными wartościami natężeń potoków pasażerskich), co ilustruje rys. 3.11. Wynika to przede wszystkim z prognozowanych niedużych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w województwie do wyżej wymienionego roku. Przewidywane dobowe potoki pasażerskie w roku 2025 w publicznym transporcie kolejowym i autobusowym przedstawiono w zał. nr 6.



Rys. 3.11. Więźba prognozowanych potrzeb transportowych realizowanych publicznym transportem zbiorowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2025 [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]

3.3. ZALECANE DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE W CELU ZWIĘKSZENIA POPYTU NA PASAŻERSKIE PRZEWOZY PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM

Z uwagi na przewidywane trendy dalszego spadku zapotrzebowania na przewozy pasażerskie publicznym transportem zbiorowym w województwie kujawsko-pomorskim, konieczne jest podjęcie długofalowych działań w celu odwrócenia tego zjawiska w dalszych latach.

W stosunku do województwa, należy prowadzić stałe analizy rynku przewozowego, by w sposób optymalny dostosowywać oferty przewozowe publicznym transportem zbiorowym pod zapotrzebowania i postulaty transportowe mieszkańców. Z badań ankietowych mieszkańców województwa wynika (patrz rys. 3.12), że jedną z najbardziej istotnych cech publicznego transportu zbiorowego, zachęcającą ich do korzystania z tego transportu, jest niska cena biletu. Ten czynnik jako istotny wskazało prawie 70% badanych osób. Szansą osiągnięcia tego

postulatu mieszkańców jest przede wszystkim możliwość dotowania wszystkich przewozów użyteczności publicznej, jakie stworzyła Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, stosowanie ustawowych i ewentualnie samorządowych ulg do biletów, a także obniżanie kosztów przewozów, na przykład poprzez właściwy dobór pojemności środków transportowych, elastyczność wymiany środków transportowych w zależności od liczby pasażerów, maksymalna synchronizacja rozkładów jazdy z oczekiwaniami pasażerów itp. Wśród istotnych postulatów przewozowych mieszkańców znalazło się także „skrócenie czasu podróży” (ok. 44% wskazań). Uzyskać to można głównie poprzez zwiększenie prędkości komunikacyjnej środków transportu autobusowego i kolejowego, np. poprzez poprawę jakości taboru i infrastruktury transportowej, stosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych itp. Ważnymi postulatami dla osób podróżujących publicznym transportem zbiorowym są także: regularność i punktualność, bezpośredniość połączeń, a także bezpieczeństwo podróży. Należy zwracać szczególną uwagę przy korektach linii komunikacyjnych oraz lokalizacji przystanków na zapewnienie dobrej dostępności przestrzennej i czasowej do tego systemu transportowego jak największej grupie mieszkańców województwa. Wymagać to będzie między innymi pełnej integracji z przewozami pasażerskimi realizowanymi w obszarach poszczególnych powiatów i gmin oraz z przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi. Bardzo ważnym jest przy tym poszukiwanie rozwiązań wynikających z rzeczywistych potrzeb pasażerskich. Pamiętać należy, że system transportu kolejowego daje korzystniejszą dostępność do celów podróży przy bardzo długich podróżach. Natomiast przy krótkich podróżach bardzo często system transportu autobusowego może być korzystniejszy.

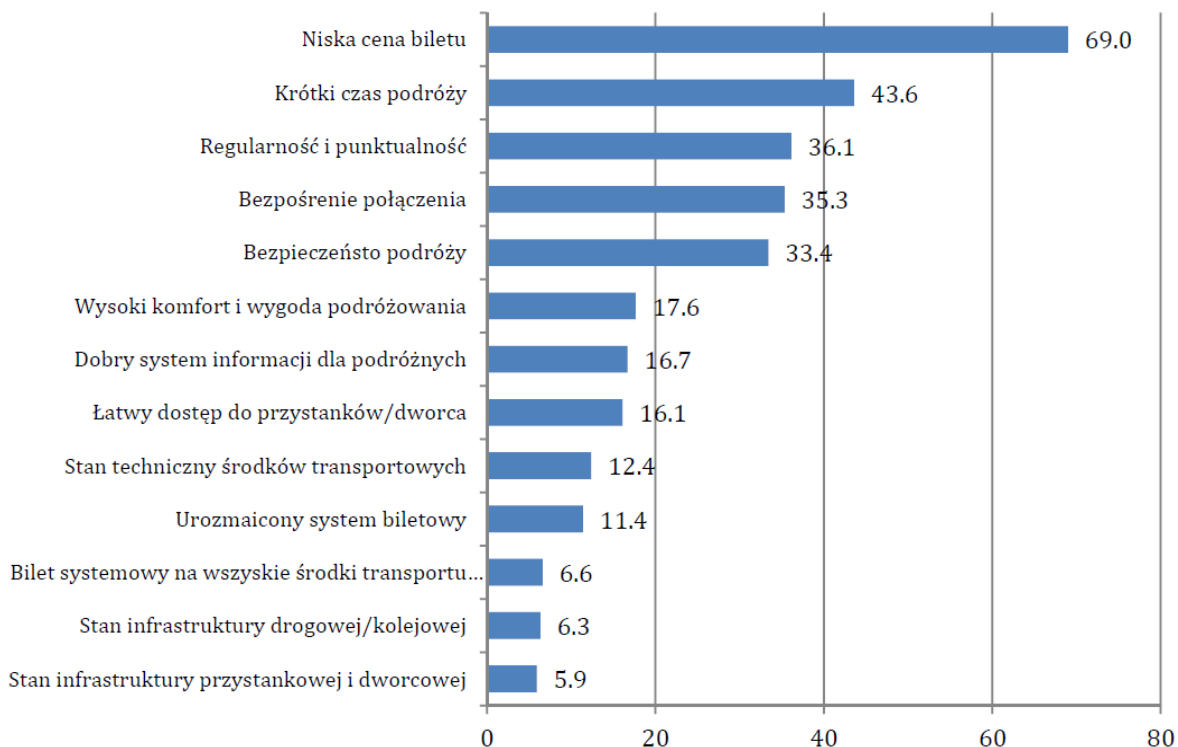
Zwiększenia dostępności do publicznego transportu zbiorowego powinno się też poszukiwać poprzez konsekwentne wdrażanie (patrz rys. 3.12):

- nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej, umożliwiającej łatwe pozyskanie pełnej informacji o funkcjonowaniu środków przewozowych w różnych miejscach pobytu potencjalnego pasażera (np. za pomocą telefonu komórkowego),
- nowoczesnego systemu pobierania opłaty za przejazd (np. za pomocą Internetu, karty płatniczej, smartfonu).

Kluczowym do zwiększenia rozważanego popytu będzie również wydzielenie środków finansowych, umożliwiających podniesienie standardu i poziomu jakości usług w przewozach pasażerskich. Sukcesywnie powinno się przystosowywać stan infrastruktury transportowej (dworce, węzły przesiadkowe, przystanki itd.), a także stan i wyposażenie środków transportowych do postulatów przewozowych zgłaszanych przez osoby korzystające z usług publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie atrakcyjności przewozów pasażerskich poprzez między innymi ich większą sprawność, komfort i bezpieczeństwo podróżowania oraz większą prędkość przemieszczania się, przy akceptowanym koszcie podróży, może skutkować mniej dynamicznym spadkiem odpływu pasażerów w kierunku przemieszczania się samochodem osobowym.

Powinno się też prowadzić strategię promowania i popularyzacji podróży środkami transportu zbiorowego, co będzie przede wszystkim zadaniem organizatora przewozów, w celu zachęcenia możliwie największej liczby mieszkańców do korzystania z dostępnej usługi przewozowej, przyczyniając się do regresji udziału samochodów osobowych w podróżach. Należy podkreślić konieczność kreowania wspólnej polityki transportowej przez wszystkie szczeble samorządu, tj. np. zniechęcanie kierowców do podróżowania własnym środkiem transportu poprzez podnoszenie opłat za parkowanie w mieście.

Rys. 3.12 Postulaty przewozowe osób podróżujących transportem publicznym w województwie kujawsko – pomorskim dotyczące transportu publicznego [źródło: studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego]



Innymi czynnikami zwiększającymi popyt na pasażerskie przewozy publicznym transportem zbiorowym w województwie może być podjęcie przez Samorząd Województwa długofalowych działań umożliwiających aktywizację społeczno-gospodarczą młodych mieszkańców województwa, zachęcającą ich do pozostania w województwie i rezygnacji z emigracji, w tym np. poprzez tworzenie nowych miejsc pracy. Odpowiednie działania inwestycyjne, pobudzające rozwój gospodarczy regionu, przyczynić się mogą także do imigracji osób z zewnątrz i tym samym do wzrostu liczby mieszkańców województwa.

4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA DLA USŁUG UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

4.1. ŹRÓDŁA I PODSTAWY USTALENIA PLANU ROZWOJU SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Plan rozwoju sieci komunikacyjnej dla województwa kujawsko-pomorskiego opracowany został w oparciu o prognozowane potrzeby transportowe, przy założeniu stabilizacyjnego scenariusza rozwoju gospodarczego kraju i województwa. Scenariusz ten uznano za najbardziej prawdopodobny.

Przy określaniu planu rozwoju sieci komunikacyjnej wykorzystano także najważniejsze, strategiczne dokumenty wyznaczające kierunki działań w zakresie transportu Unii Europejskiej, kraju i województwa.

Przy konstruowaniu planu wzięto pod uwagę rzeczywiste potrzeby mieszkańców, w celu jak najlepszego zaspokojenia ich potrzeb przewozowych. Badania potrzeb były prowadzone przy tworzeniu pierwotnego Planu Transportowego. Z uwagi na zmiany jakie nastąpiły w skutek pandemii COVID-19 oraz sytuacji gospodarczej w kraju i na świecie, koniecznym będzie przeprowadzenie nowych, kompleksowych badań potrzeb mieszkańców.

Istnieje pewna korelacja pomiędzy rozwojem publicznego transportu zbiorowego i infrastruktury drogowej. Od jakości infrastruktury drogowej uzależniona jest jakość świadczonych usług publicznym transportem autobusowym. Stąd też w celu właściwego zdefiniowania modelu transportowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, który był podstawą sformułowania rozwoju sieci linii publicznego transportu zbiorowego, niezbędne było określenie najbardziej prawdopodobnego scenariusza rozwoju infrastruktury drogowej. Podstawą opracowania tego scenariusza były przede wszystkim wspomniane wcześniej strategiczne dokumenty krajowe

i wojewódzkie, dotyczące zakładanego rozwoju infrastruktury drogowej w województwie kujawsko-pomorskim oraz wyniki obliczeń efektywności tych inwestycji, dokonane za pomocą modelu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego.

Przed sformułowaniem planu rozwoju sieci linii publicznego transportu zbiorowego, weryfikacji poddano wszystkie przewidziane w województwie liniowe inwestycje w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury transportu publicznego. Planowane działania podzielono na dwie grupy:

- a) działania strategiczne, które powinno przewidzieć się w planach rozwoju województwa:
 - działania o charakterze krajowym (ponadregionalnym), dotyczące głównie naprawy lub modernizacji ważnych linii kolejowych związanych z podniesieniem prędkości eksploatacyjnej,
 - działania o charakterze lokalnym istotne z punktu widzenia wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, takich jak: budowa nowych przystanków kolejowych i modernizacja istniejących,
- b) działania z zakresu infrastruktury kolejowej o charakterze regionalnym zapisane w strategicznych dokumentach województwa.

4.2. OPIS SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Podstawą konstrukcji planu rozwoju sieci linii komunikacyjnych dla wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, oprócz znajomości aktualnych i przyszłych potrzeb transportowych mieszkańców, były następujące założenia:

- a) najważniejszym celem analizowanych przewozów jest umożliwienie sprawnego przemieszczania się mieszkańców ze stolic powiatów do stolic województwa i odwrotnie oraz pomiędzy stolicami i ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi powiatów.
- b) układ linii publicznego transportu zbiorowego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich stanowiących szkielet dla funkcjonowania całego publicznego transportu zbiorowego w województwie. Układ ten winien być zsynchronizowany w zintegrowanych węzłach przesiadkowych z liniami komunikacyjnymi:
 - międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich (głównie poprzez strategiczne zintegrowane węzły przesiadkowe zlokalizowane w pięciu miastach prezydenckich),
 - powiatowych przewozów pasażerskich (głównie poprzez podstawowe i uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe zlokalizowane w stolicach powiatów); linie te z kolei powinny być zintegrowane z liniami gminnych przewozów pasażerskich.
- c) zgodnie ze Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego, kluczową rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywa kolej, jako środek transportu do sprawnego przemieszczania się mieszkańców na większe odległości.
- d) linie komunikacyjne wojewódzkich przewozów pasażerskich, bez względu na rolę jaką odgrywają w poszczególnych połączeniach transportowych, kwalifikuje się do dwóch kategorii: kolejowe – jako linie podstawowe i autobusowe – jako linie uzupełniające.
- e) w obszarach, w których nie ma możliwości, bądź nie są uzasadnione ekonomicznie kolejowe wojewódzkie przewozy pasażerskie, przewiduje się realizację tych przewozów w ramach transportu autobusowego.
- f) ze względu na specyfikę systemu transportu kolejowego przewiduje się wykonywanie przewozów pasażerskich wykraczających poza województwo kujawsko-pomorskie poprzez realizację wojewódzkich przewozów pasażerskich do najbliższej stacji poza granicę województwa, bądź w porozumieniu z organizatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich województw ościennych do uzgodnionej stacji końcowej, w taki sposób, by zapewnić maksymalnie sprawną podróż dla mieszkańców województwa (najlepiej bez przesiadek).
- g) zakłada się możliwość:
 - wydłużenia lub skrócenia poszczególnych linii transportu autobusowego,
 - wprowadzenia alternatywnych tras przejazdu w ramach danej linii autobusowej.

Przyjęto, że sieć linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego, realizowanych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich składać się będzie z:

- a) 16 linii kolejowych,
- b) 192 linii autobusowych, w tym:
 - 64 linie o charakterze użyteczności publicznej,
 - 128 linii uzupełniających, realizowanych na podstawie zezwoleń (komercyjnych).

W stosunku do poprzedniego Planu Transportowego w aktualizacji odchodzi się od sztywnego określania planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej, jak i zalecanej liczby kursów.

Plan Transportowy jest dokumentem wieloletnim i praktyka jego stosowania pokazała jak bardzo na przestrzeni lat zmieniają się potrzeby przewozowe. Priorytetem jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla zaspokojenia podstawowych potrzeb przewozowych tj. dowozu i odwozu do szkół i pracy.

Tabela 6. Wykaz linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym

Lp.	Relacja/trasa przebiegu
1	Toruń – Zelgno – Wąbrzeźno
2	Toruń – Łubianka – Warszewice – Chełmża – Kowalewo Pomorskie
3	Toruń – Łubianka – Chełmno
4	Chełmno – Stolno – Grudziądz
5	Toruń – Chełmża - Chełmno – Świecie
6	Bydgoszcz – Inowrocław – Osiecin
7	Trzemeszno – Mogilno – Barcin
8	Mogilno – Strzelno – Ciechrz – Inowrocław
9	Mogilno – Strzelno – Inowrocław
10	Bydgoszcz – Inowrocław – Piotrków Kujawski
11	Bydgoszcz – Inowrocław – Brześć
12	Inowrocław – Mierucin – Mogilno
13	Bydgoszcz – Szubin – Żnin – Rogowo
14	Inowrocław – Markowice – Strzelno
15	Mogilno – Gębice – Orchowo
16	Mogilno – Dębina – Janikowo
17	Inowrocław – Piechcin – Żnin
18	Mogilno – Barcin – Bydgoszcz
19	Włocławek – Chodecz – Kłodawa
20	Aleksandrów Kujawski – Wieniec – Włocławek
21	Włocławek – Dobrzyń nad Wisłą – Tłuchówek
22	Włocławek – Lipno – Rypin – Brodnica
23	Włocławek – Lubraniec – Izbica Kujawska
24	Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek – Włocławek
25	Włocławek – Izbica Kujawska – Włocławek
26	Włocławek – Koneck – Aleksandrów Kujawski
27	Włocławek – Nieszawa – Aleksandrów Kujawski
28	Przemystka – Aleksandrów Kujawski – Włocławek
29	Włocławek – Radziejów – Przemystka
30	Radziejów – Aleksandrów Kujawski – Toruń
31	Nowe Miasto Lubawskie – Brodnica – Toruń
32	Nowe Miasto Lubawskie – Tereszewo – Brodnica
33	Golub-Dobrzyń – Świętosław – Toruń
34	Golub-Dobrzyń – Brzuze – Rypin
35	Golub-Dobrzyń – Małki – Brodnica
36	Brodnica – Świecie – Boleszyn
37	Brodnica – Wąpielsk – Brodnica

38	Brodnica – Bartniczka – Lidzbark
39	Brodnica – Toruń – Bydgoszcz
40	Brodnica – Małki – Wrocki
41	Golub-Dobrzyń – Ciechocin – Toruń
42	Golub-Dobrzyń – Małszyce – Toruń
43	Bydgoszcz – Toruń – Lipno – Włocławek
44	Bydgoszcz – Toruń – Golub-Dobrzyń – Rypin
45	Toruń – Kowalewo Pomorskie – Golub-Dobrzyń – Rypin
46	Lipno – Lisek – Włocławek
47	Lipno – Trutowo – Toruń
48	Rypin – Lipno – Włocławek
49	Toruń – Lipno – Rypin
50	Włocławek – Lipno – Rypin
51	Włocławek – Lipno – Golub-Dobrzyń
52	Toruń – Lipno – Włocławek
53	Toruń – Czernikowo – Lipno
54	Włocławek – Lisek – Lipno
55	Rypin – Osiek – Brodnica
56	Skępe – Lipno – Czernikowo – Toruń
57	Toruń – Makowiska – Lipno
58	Przemystka – Piotrków Kujawski – Wierzbiniek – Radziejów – Przemystka
59	Izbica Kujawska – Lubraniec – Brześć Kujawski – Machnacz
60	Nakło nad Notecią – Sępólno Krajeńskie – Kamień Krajeński
61	Bydgoszcz – Szubin – Żnin – Rogowo - Gniezno
62	Sępólno Krajeńskie – Koronowo – Bydgoszcz
63	Radziejów – Brzeska Strefa Ekonomiczna - Włocławek
64	Aleksandrów Kujawski - Brzeska Strefa Ekonomiczna - Włocławek

Dodatkowo aktualizacja Planu Transportowego dopuszcza uruchamianie nowych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie autobusowym w przypadku wystąpienia uzasadnionych potrzeb przewozowych. Podstawą uruchomienia nowej linii komunikacyjnej jest łączne spełnienie następujących warunków:

- nowa linia musi łączyć co najmniej dwa miasta powiatowe,
- umożliwi zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych tj. dowóz do placówek oświatowych lub medycznych o zasięgu ponadlokalnym,
- na większości trasy przebiegu nie funkcjonuje inne połączenie komunikacyjne (kolejowe lub na podstawie zezwolenia),
- sytuacja finansowa Województwa pozwala na wyasygnowanie dodatkowych środków lub wystąpi pomoc finansowa samorządów lokalnych,
- linia spełnia założony w Strategii Rozwoju Województwa model 60/90,
- w przypadku linii wykraczających poza granice województwa pod warunkiem uzgodnienia przez województwa właściwe ze względu na przebieg tych linii.

W takiej sytuacji zakłada się uruchomienie połączenia na dwuletni okres próbny. Jeżeli w tym okresie frekwencja na linii komunikacyjnej będzie potwierdzała swoją zasadność, wówczas trasa taka zostanie dodana do wykazu linii komunikacyjnych.

Mapa 11. Linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie autobusowym

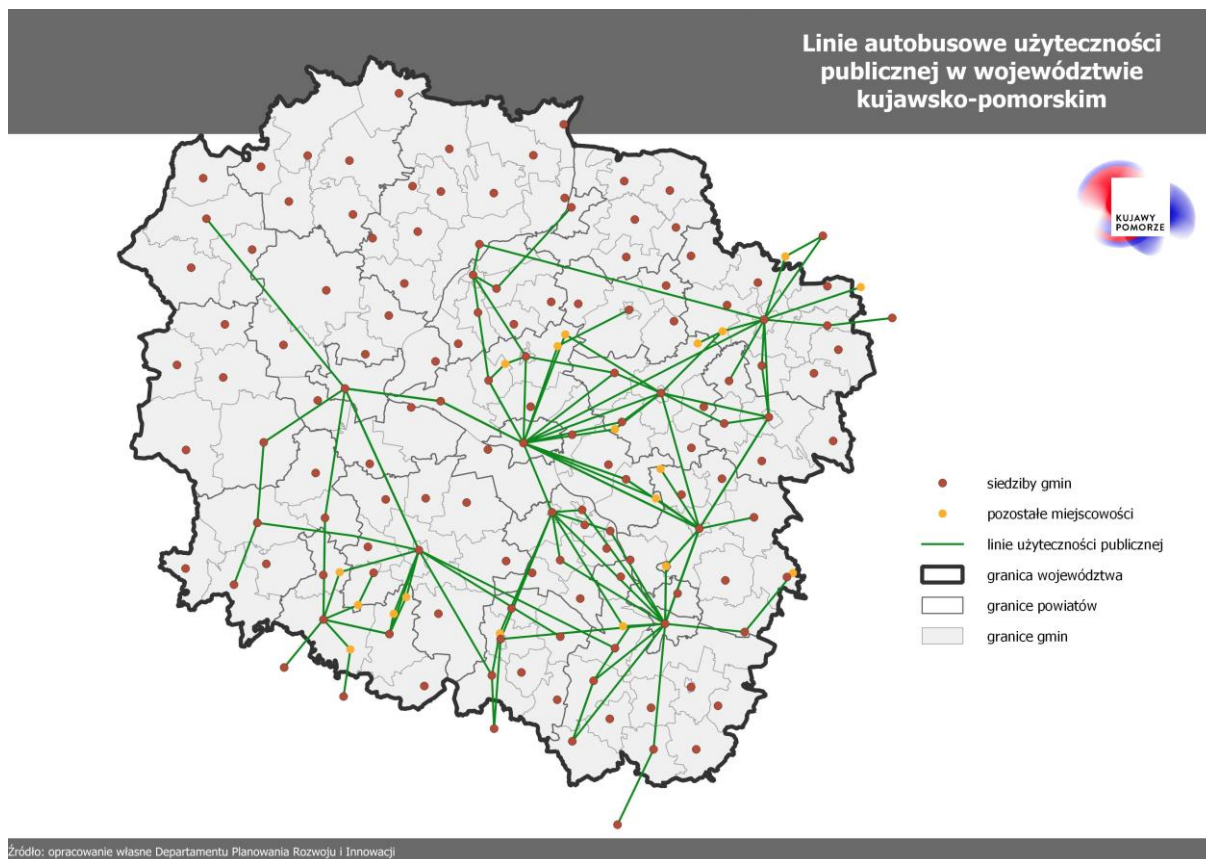


Tabela 7. Wykaz linii kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym

L.p.	Linia Komunikacyjna
1	(Piła) Wyrzysk Osiek - Bydgoszcz - Toruń - Włocławek - Kaliska Kuj. - Kutno (Łódź)
2	(Poznań) Gniezno - Mogilno - Inowrocław - Toruń - Jabłonowo Pom. (Olsztyn)
3	(Poznań) Wągrowiec - Kcynia – Szubin Bydgoszcz
4	(Poznań) Gniezno - Mogilno - Inowrocław - Bydgoszcz
5	Kcynia - Nakło nad Notecią - Sępólno Kraj. - Chojnice
6	Żnin - Inowrocław - Kruszwica
7	Bydgoszcz - Unisław Pom. - Chełmża
8	Toruń - Chełmża - Grudziądz - Kwidzyn (Malbork)
9	Bydgoszcz - Terespol Pom./Świecie - Laskowice Pom. - Smętowo (Gdynia)
10	Bydgoszcz - Wierzchucin - Tuchola - Chojnice
11	Bydgoszcz - Wierzchucin - Szlachta - Czersk
12	Czersk - Szlachta - Laskowice Pom. - Grudziądz - Jabłonowo Pom. – Brodnica (Działdowo)
13	Jabłonowo Pom. - Brodnica - Rypin
14	Toruń - Czernikowo - Lipno - Skępe - Sierpc
15	Chojnice - Wierzchucin - Laskowice Pom. - Grudziądz
16	Toruń - Otłoczyn - Ciechocinek

Powyższy wykaz linii komunikacyjnych określa najdłuższe możliwe relacje transportowe. Jednakże z przyczyn związanych z obiegiem taboru lub ograniczeniami po stronie infrastruktury kolejowej, które uniemożliwiają uruchamianie połączeń we wskazanych relacjach, dopuszcza się ich skracanie lub czasową zmianę przebiegu. Stworzenie jak najdłuższych relacji podyktowane jest minimalizacją uciążliwości w podróży związanych z przesiadkami.

Miejscowości wskazane w nawiasach położone na obszarach ościennych województw stanowią rekomendowaną stację docelową. Realizacja połączeń do tych miejscowości możliwa będzie wyłącznie w przypadku uzgodnienia z odpowiednim województwem zasad organizacji i finansowania tychże linii. W przypadku braku porozumienia przewiduje się uruchamianie połączeń do pierwszej stacji węzłowej położonej w granicach województwa ościennego.

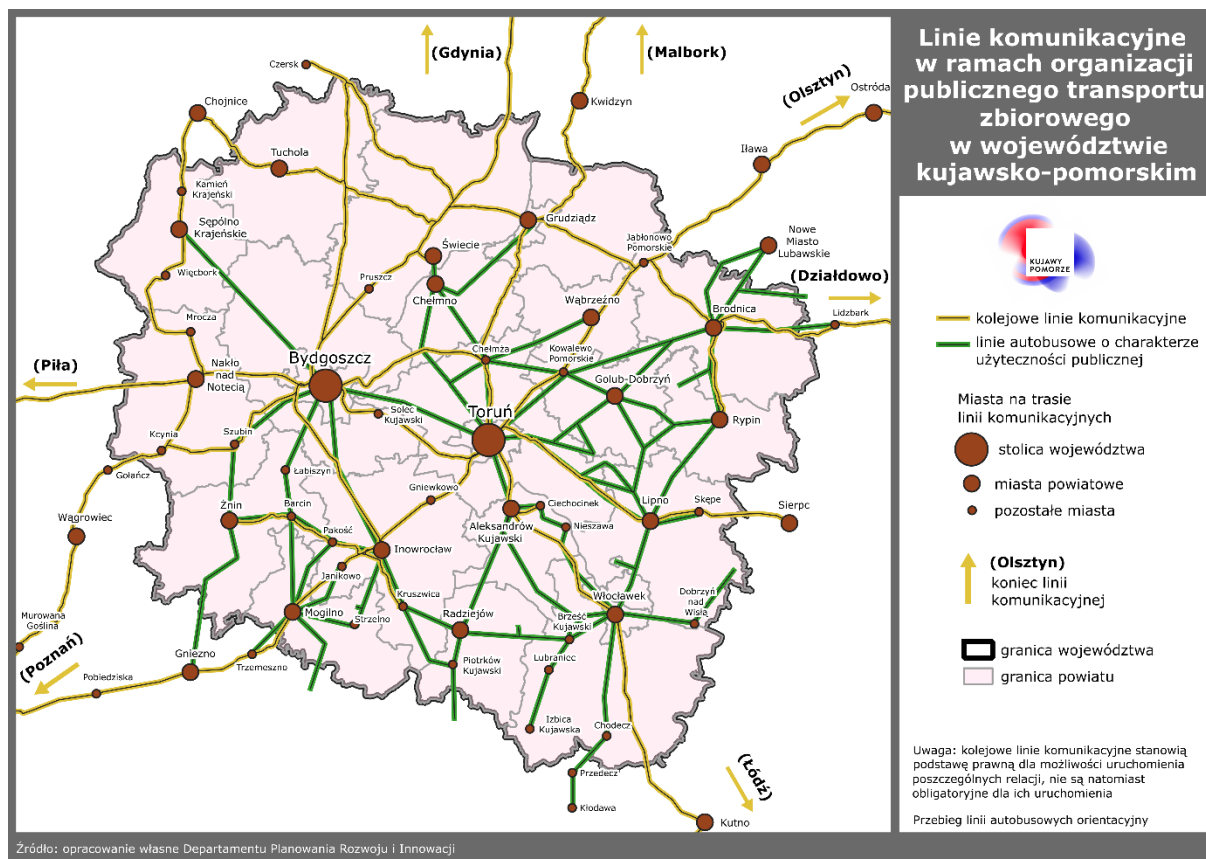
Linie komunikacyjne, na których nie jest prowadzony ruch pasażerski, a które zostały ujęte w wykazie, nie należy traktować jako obligatoryjne zobowiązanie do uruchomienia połączeń. Ujęcie wskazanych tras w dokumencie stanowić będzie podstawę do analiz w odrębnych opracowaniach co do zasadności społeczno-ekonomicznej przywrócenia ruchu pasażerskiego jak i rozmów z zarządcą infrastruktury kolejowej w sprawie remontu tychże tras.

Ostateczna decyzja o przywróceniu połączeń na danej linii kolejowej, skutkująca ogłoszeniem postępowania na wybór operatora świadczącego usługi publiczne będzie uzależniona od łącnego spełnienia następujących warunków:

- minimalna prędkość szlakowa linii nie niższa niż 70 km/h (prędkość mierzona na odcinkach prostych poza ograniczeniami miejscowymi),
- czas przejazdu z największej miejscowości położonej na analizowanej trasie do jednego z dwóch miast stołecznych Województwa będzie krótszy niż 90 minut, chyba że analizy wykażą istotneciążenie w innym kierunku,
- wykonana analiza społeczno-ekonomiczna potwierdza, że najefektywniejszym środkiem transportu do obsługi danej linii komunikacyjnej jest transport kolejowy,
- sytuacja finansowa Województwa jako organizatora będzie pozwalała na sfinansowanie dodatkowych połączeń.

Odstępuje się od wskazywania na liniach komunikacyjnych konkretnych nazw stacji, zastępując je nazwą miejscowości. Pozwala to na elastyczne tworzenie relacji pociągów w przypadku, gdy w danej miejscowości funkcjonuje kilka stacji – np. Toruń Główny, Toruń Wschodni. W ten sposób możliwe będzie, w zależności od potrzeb lub uwarunkowań technicznych, uruchamianie połączeń do punktów obsługi podróży położonych najbliżej najbardziej zurbanizowanych części miejscowości. Odstępuje się również od podziału na linie podstawowe i uzupełniające.

Mapa 12. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej (autobusowe i kolejowe)



Aktualizacja Planu Transportowego uwzględnia również wykaz linii autobusowych funkcjonujących w oparciu o zezwolenia. Są to połączenia, które przewoźnicy autobusowi uruchamiają na zasadach komercyjnych co oznacza, że potoki pasażerskie na tych trasach są na tyle wysokie, że pozwalają na pokrycie kosztów wpływami z biletów. Są to połączenia istotne dla zapewnienia spójności komunikacyjnej wewnętrznej i zewnętrznej województwa.

W związku z tym przewiduje się, że w przypadku zrzeknięcia się zezwolenia przez któregokolwiek z przewoźników i całkowitego zaprzestania realizacji przewozów na zasadach komercyjnych, Organizator może uruchomić w to miejsce przewozy o charakterze użyteczności publicznej o ile zostanie to potwierdzone potrzebami przewoźnymi.

Tabela 8. Wykaz linii komunikacyjnych realizowanych na podstawie zezwoleń

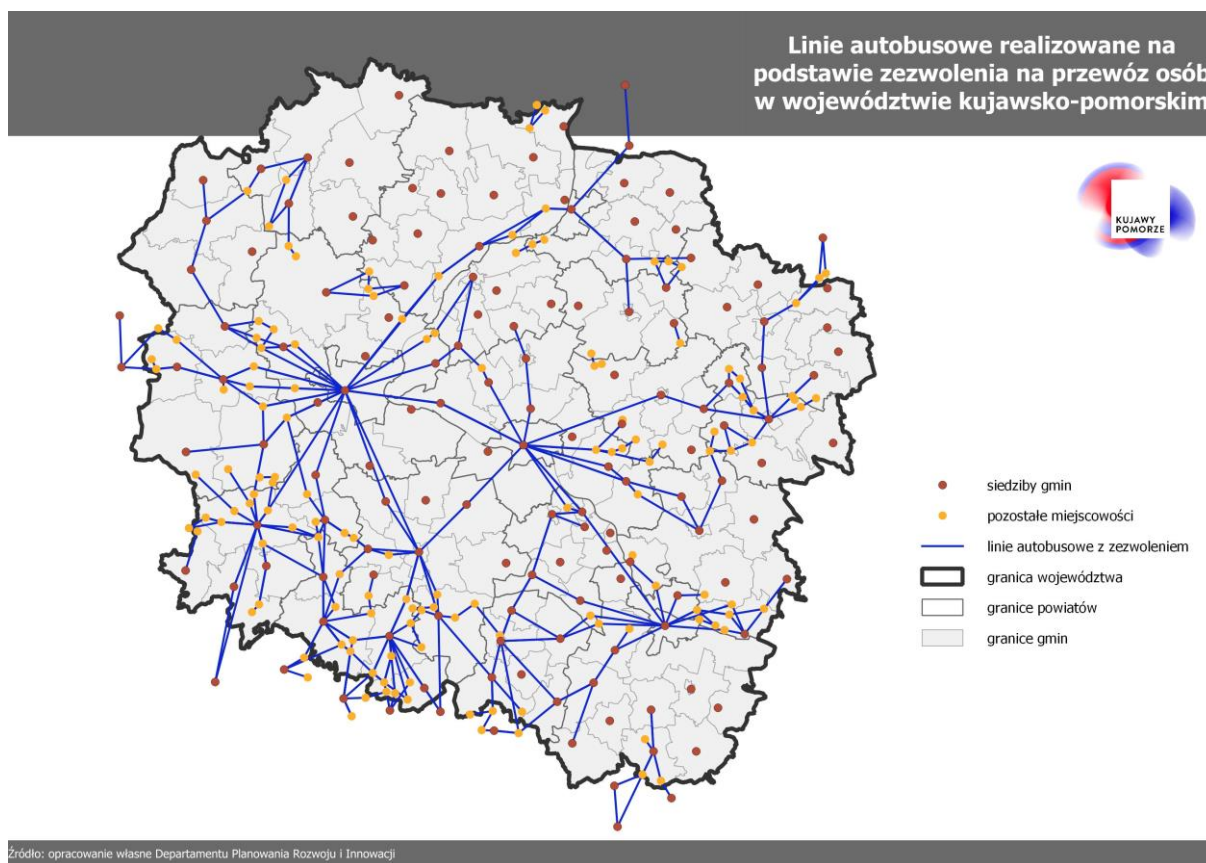
1.	Ciechocinek - Aleksandrów Kujawski – Radziejów
2.	Mogilno - Dąbrowa - Barcin - Bielawy – Piechcin
3.	Mogilno - Kwieciszewo - Gębice – Orchowo
4.	Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek-Włocławek
5.	Barcin - Piechcin - Pakość – Inowrocław
6.	Brodnica - Jajkowo - Bratuszewo - Nowe Miasto Lubawskie
7.	Budziśław – Ryszewo – Gąsawa – Żnin
8.	Bycz-Piotrków Kujawski-Kruszwica-Inowrocław
9.	Bydgoszcz - Czarze - Dębowiec – Chełmno
10.	Bydgoszcz - Dąbrowa Chełmińska - Unisław – Chełmno
11.	Bydgoszcz - Gruczno - Świecie - Górna Grupa – Grudziądz
12.	Bydgoszcz - Inowrocław - Strzelno - Kuśnierz – Wilczyn
13.	Bydgoszcz - Łabiszyn – Barcin
14.	Bydgoszcz - Mrocza - Więcbork - Sępólno Krajeńskie - Kamień Krajeński
15.	Bydgoszcz - Rynarzewo - Lubostroń – Barcin

16.	Bydgoszcz - Sicienko - Samsieczno – Mrocza
17.	Bydgoszcz - Toruń – Ciechocinek
18.	Bydgoszcz – Tur - Nakło nad Notecią
19.	Bydgoszcz - Zławieś Wielka – Toruń
20.	Bydgoszcz - Żnin – Gniezno
21.	Bydgoszcz - Łochowo – Potulice - Nakło n/Notecią – Paterek
22.	Bydgoszcz - Potulice - Nakło nad Notecią
23.	Bydgoszcz – Rynarzewo – Szubin - Kcynia
24.	Bydgoszcz – Rynarzewo – Szubin – Sobiejuchy - Żnin
25.	Bydgoszcz – Ślesin - Nakło n/Notecią – Mrozowo - Kraczki
26.	Bydgoszcz – Ślesin - Nakło nad Notecią
27.	Bydgoszcz – Trzeciewnica – Świecie – Sartowice - Grudziądz
28.	Bydgoszcz - Złotniki Kujawskie - Inowrocław
29.	Choceń - Chodecz – Kłodawa
30.	Dębowa Łąka - Łobdowo - Dębowa Łąka
31.	Dobrzejewice - Zębowo - Łążyn - Miliszewy – Dobrzejewice
32.	Dobrzejewice – Zębowo – Miliszewy – Łążyn
33.	Gniezno - Rogowo – Żnin
34.	Gostycyn - Lucim - Mąkowsko – Tuchola
35.	Grudziądz - Gardeja – Kwidzyn
36.	Inowrocław - Markowice – Strzelno
37.	Inowrocław - Strzelno - Miradz - Przyjezierze
38.	Inowrocław - Strzelno - Ostrowo – Przyjezierze
39.	Inowrocław – Strzelno – Ostrowo - Wilczyn
40.	Izbica Kujawska - Lubraniec – Machnacz
41.	Jabłonowo Pomorskie - Radzyń Chełmiński – Grudziądz
42.	Janowiec Wielkopolski - Junczewo - Damasławek – Żnin
43.	Koronowo - Karolewo Pruszcz - Wudzyn - Serock – Koronowo
44.	Królikowo – Brzyskorzystewko - Żnin
45.	Kruszwica - Inowrocław - Gniewkowo – Toruń
46.	Kruszwica - Kobylniki - Bożejewice – Kruszwica
47.	Kruszwica - Bródzki - Wola Wapowska - Przemystka - Radziejów
48.	Książki - Rywałd - Blizno - Budziszewko – Książki
49.	Lubieniec – Przysypka - Dąbrowice
50.	Mogilno - Bielice - Gębice - Orchowo – Szydłowiec
51.	Mogilno - Bielice – Trzemeszno
52.	Mogilno - Gębice - Wola Kozuszkowa – Strzelno
53.	Mogilno - Strzelce - Trląg – Janikowo
54.	Mogilno - Strzelno - Skulsk
55.	Mogilno - Twierdzin - Dąbrowa - Wolice – Barcin
56.	Mogilno – Lubień - Trzemeszno
57.	Mrocza - Słupowo - Trzemiętowo - Teresin - Sicienko - Wojnowo – Bydgoszcz
58.	Nakło n/Notecią - Sadki - Wyrzysk – Łobżenica
59.	Nowe Miasto Lubawskie - Brzozie Lubawskie – Brodnica
60.	Orchowo - Gębice – Mogilno
61.	Pakość - Mierucin - Mogilno – Bielice
62.	Piechcin - Kościelec – Inowrocław
63.	Piechcin – Pakość - Barcin – Inowrocław
64.	Podwiesk - Sosnówka – Szynych
65.	Przemystka - Radziejów - Topólka – Lubraniec

66.	Przemystka - Zaryń - Sadlno - Piotrków Kujawski – Przemystka
67.	Raciążek - Aleksandrów Kujawski – Radziejów
68.	Radziejów - Dobre - Osiecinny – Radziejów
69.	Rogowo - Żnin - Szubin-Bydgoszcz
70.	Rychława - Kamionka - Osiny – Rychława
71.	Rypin - Długie - Radziki Duże - Czyżewo – Rypin
72.	Rypin - Kiełpiny - Radziki Duże - Czyżewo – Rypin
73.	Rypin - Michałki - Świedziebnia - Michałki – Rypin
74.	Rypin - Nadróż - Brzuze - Somsioy - Obory – Ugoszcz
75.	Rypin - Nadróż - Obory - Chrostkowo – Lipno
76.	Rypin - Osiek – Brodnica
77.	Rypin - Radomin - Wąpielsk – Rypin
78.	Rypin - Stawiska – Świedziebnia
79.	Rypin – Czyżewo - Radziki Duże – Czyżewo - Rypin
80.	Sępólno Krajeńskie - Pamiętowo - Kęsowo – Tuchola
81.	Sierakowo - Srebrniki - Orzechowo
82.	Skulsk - Jeziora Wielkie - Strzelno - Kwieciszewo – Mogilno
83.	Skulsk - Kruszwica - Szarlej – Inowrocław
84.	Stodólno - Sławsk Wielki
85.	Strzelno - Sukowy - Stodólno – Strzelno
86.	Strzelno – Orchowo – Gębice - Mogilno
87.	Szubin - Tur – Bydgoszcz
88.	Szydłowiec - Orchowo - Gębice – Mogilno
89.	Szydłowiec – Orchowo – Linówek - Strzelno
90.	Talarkowo - Tomisławice - Radziejów - Przemystka
91.	Toruń - Chełmża - Papowo Biskupie
92.	Toruń - Ciechocinek – Toruń
93.	Toruń - Czernikowo - Kikół – Lipno
94.	Toruń - Czernikowo - Osówka – Lipno
95.	Toruń - Dobrzejewice - Ciechocin – Elgiszewo
96.	Toruń - Dobrzejewice - Mazowsze – Działyń
97.	Toruń - Golub-Dobrzyń – Rypin
98.	Toruń - Łubianka - Wybczyk – Unisław
99.	Toruń - Obrowo - Czernikowo – Kikół
100.	Toruń - Wygoda – Ciechocinek
101.	Toruń - Zławieś Wielka – Bydgoszcz
102.	Trzemeszno - Trzemżał – Mogilno
103.	Tuchola - Gostycyn - Mała Klonia - Wielki Mędromierz – Tuchola
104.	Wąbrzeźno - Radzyń Chełmiński – Grudziądz
105.	Wierzbiniek - Topólka - Lubraniec - Brześć Kujawski – Włocławek
106.	Wilczyn - Gaj – Strzelno
107.	Wilczyn-Wójcin-Strzelno
108.	Włocławek - Dobrzyń nad Wisłą – Wylazłowo
109.	Włocławek - Bachorzewo - Dobrzyń nad Wisłą
110.	Włocławek - Bądkowo – Zakrzewo
111.	Włocławek - Nasiegniewo - Dobrzyń nad Wisłą - Chalin – Tłuchowo
112.	Włocławek - Nasiegniewo - Dyblin - Chalin – Tłuchowo
113.	Włocławek - Nasiegniewo - Glewo – Zakrzewo
114.	Włocławek - Rachcin - Bobrowniki - Bobrownickie Pole
115.	Włocławek - Radziejów - Kryńsk – Przemystka

116.	Włocławek - Wysocin – Osiećciny
117.	Włocławek-Fabianki-Zaduszniaki
118.	Wyrzysk - Dębno - Dębionek - Nakło n/Notecią
119.	Zasady - Sadłowo – Rypin
120.	Zbijewo - Przedecz - Kłodawa - Chodecz – Chocień
121.	Żnin - Gąsawa – Budziszław
122.	Żnin - Januszkowo - Chomętowo - Gąbin – Wąsosz
123.	Żnin - Słębowo - Juncewo – Damasławek
124.	Żnin - Sulinowo – Dziewierzewo
125.	Żnin - Szczepanowo – Barcin
126.	Żnin - Wenecja - Dąbrowa – Mogilno
127.	Żnin-Słębowo - Sielec – Damasławek
128.	Żnin – Szczepanowo - Jadowniki Rycerskie - Żnin

Mapa 13. Linie autobusowe uzupełniające (zezwolenia)



4.3 LINIE KOMUNIKACYJNE, NA KTÓRYCH PRZEWDYWANE JEST ZASTOSOWANIE AUTOBUSÓW O ALTERNATYWNYCH ŹRÓDŁACH ZASILANIA

Na liniach komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zakłada się stopniowe ujednocnianie standardów wyposażenia pojazdów. Należy dążyć do dostosowania taboru do obsługi osób z niepełnosprawnością, wyposażenia każdego miejsca siedzącego w pasy bezpieczeństwa, a docelowo wprowadzić w każdym pojeździe wymóg wygospodarowania miejsca na wózek inwalidzki. Pożądanym standardem jest zapewnienie w pojazdach klimatyzacji i możliwości bezgotówkowych płatności za bilety.

Na obecnym etapie nie przewiduje się wymogu zastępowania pojazdów o napędzie spalinowym pojazdami napędzanymi gazem ziemnym m.in. ze względu na niedostateczną liczbę i lokalizację dostępnych stacji tankowania. Obecnie stosowane w produkcji autobusów napędy elektryczne i gazowe nie sprawdzają się przy

specyfice linii wojewódzkich (długie dystanse). Zalety alternatywnych paliw doskonale się sprawdzają w transporcie miejskim. Biorąc jednak pod uwagę dynamikę rozwoju technologicznego w branży motoryzacyjnej pod kątem wykorzystania technologii bateryjnej, należy się spodziewać znacznego zwiększenia wydajności (zasięgu) takich pojazdów oraz obniżenia kosztów ich zakupu i eksploatacji w przyszłości. W związku z tym, Województwo organizując linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej będzie docelowo dążyło do stopniowego zastępowania tradycyjnych pojazdów o napędzie spalinowym autobusami o napędzie elektrycznym o ile ta technologia będzie miała uzasadnienie w transporcie regionalnym.

5. DOSTĘPNOŚĆ DO ŚRODKÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ DO PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

5.1. DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Jednym z podstawowych czynników, determinujących jakość usług przewozowych publicznym transportem zbiorowym, jest dostępność do infrastruktury przystankowej. Przystanki pasażerskie powinny być tak zlokalizowane, by obejmowały swoim zasięgiem jak największą liczbę mieszkańców danego obszaru w pożądanym okręgu dostępności, a także powinny umożliwiać im dotarcie do nich w tolerowanym czasie od: obiektów użyteczności publicznej, placówek oświaty, centrów handlowych, obiektów masowej rozrywki itp. Dostępność do infrastruktury przystankowej planowanych wojewódzkich przewozów pasażerskich określono dla trzech sposobów dotarcia do nich: podróż piesza, podróż rowerem oraz podróż samochodem.

Na podstawie wyników badań ankietowych określono akceptowany przez podróżnych czas dostępu do infrastruktury transportowej publicznego transportu zbiorowego. Jak wynika z ww. badań 85% podróżnych zadeklarowało, iż czas poświęcony przez nich na dotarcie do przystanków komunikacyjnych nie przekroczył 18 minut. Przyjmując wartość 18 minut jako akceptowalny przez większość mieszkańców czas dostępu do infrastruktury transportowej publicznego transportu zbiorowego, określono odpowiadającą jemu odległość, wynoszącą:

- w podróży pieszej – 1 250m (dla prędkości 4,2 km/h) – według cytowanych badań od 5 do 40% podróżnych (w zależności od obszaru województwa oraz grupy osób) akceptuje dłuższe podróże piesze,
- w podróży rowerem – 3 600m (dla prędkości 12,0 km/h)): według cytowanych badań od 15 do 40% podróżnych (w zależności od obszaru województwa oraz grupy osób) akceptuje dłuższe podróże rowerowe,
- w podróży samochodem osobowym: 10 200m (dla prędkości równej 34,0 km/h).

Na podstawie ww. odległości opracowano strefy dojść oraz dojazdów rowerowych i samochodem osobowym do przystanków transportu kolejowego i autobusowego, które wyznaczono za pomocą okręgów o promieniach odpowiednio RP = 1 250 m (rys. 5.1), RR = 3 600 m (rys.5.2) oraz RS = 10 200 m (rys.5.3). Wyniki analiz wskazują, iż strefą dojazdu samochodem osobowym do przystanków linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich objętych będzie ponad 96.9% mieszkańców województwa. Brak takiej obsługi dotyczy przede wszystkim mieszkańców północno – wschodniej części województwa (okolice Rogóżna i Łasina) i wschodniej (Bartniczka, Brzozie, Skrwilno, Rogowo, Górzno). W zakresie dojazdów rowerem objętych będzie ponad 73% mieszkańców województwa. Analogicznie jak w przypadku dojazdu samochodem osobowym obsługą nie będą objęci mieszkańcy obszarów północno – wschodniej części województwa, wschodniej, a także części południowej i częściowo centralnej. Brak tej obsługi dotyczy obszarów o małej gęstości zaludnienia, zwykle terenów zielonych, co jest akceptowalne zważywszy na charakter linii wojewódzkich przewozów pasażerskich. Obszary takie powinny być obsługiwane przede wszystkim przez linie powiatowych lub gminnych przewozów pasażerskich.

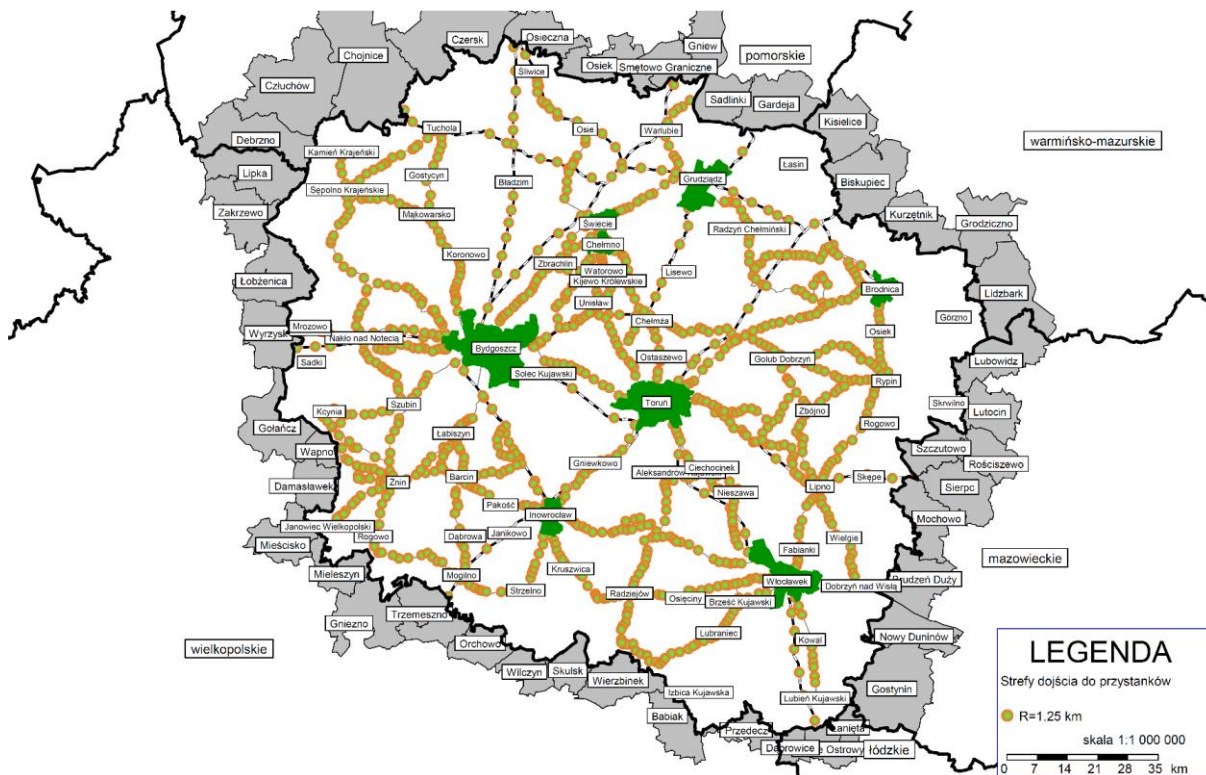
Zestawienie liczby i gęstości przystanków komunikacyjnych w poszczególnych powiatach przedstawiono w tabelicy 5.1. Łącznie w województwie występują 7 293 przystanki komunikacyjne (bez powiatów grodzkich), z czego ponad 1000 przystanków będzie obsługiwanych przez linie wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Zestawienie liczby i gęstości przystanków komunikacyjnych w poszczególnych powiatach województwa kujawsko-pomorskiego [bez powiatów grodzkich]							
Obszar	Liczba przystanków					Powierzchnia terenu [km ²]	Gęstość sieci przystanków [przystanków /100 km ²]
	Drogi krajowe	Drogi wojewódzkie	Drogi powiatowe	Peronów kolejowych	Ogółem		
WOJEWÓDZTWO	838	1851	4426	178	7293	17537,36	41,59
Powiat aleksandrowski	15	88	200	6	309	474,63	65,10
Powiat brodnicki	34	87	467	8	596	1039,97	57,13
Powiat bydgoski	128	110	126	21	385	1394,12	27,62
Powiat chełmiński	39	70	109	5	223	526,94	42,32
Powiat golubsko-dobrzyński	26	108	126	3	263	612,85	42,91
Powiat grudziądzki	55	80	387	7	529	727,76	72,69
Powiat inowrocławski	69	157	492	13	731	1225,18	59,66
Powiat lipnowski	42	125	187	5	359	1015,74	35,34
Powiat mogileński	45	45	178	1	269	675,12	39,84
Powiat nakielski	38	100	264	18	420	1120,08	37,50
Powiat radziejowski	18	32	228	1	279	607,20	45,95
Powiat rypiński	0	95	244	2	341	586,47	58,14
Powiat sępoleński	48	61	157	7	273	791,09	34,51
Powiat świecki	70	92	253	26	441	1474,18	29,91
Powiat toruński	87	194	200	18	499	1230,42	40,56
Powiat tucholski	0	92	188	20	300	1075,46	27,90
Powiat wąbrzeski	8	76	120	4	208	501,95	41,44
Powiat włocławski	84	153	284	8	529	1473,63	35,90
Powiat żniński	32	86	216	5	339	984,77	34,42

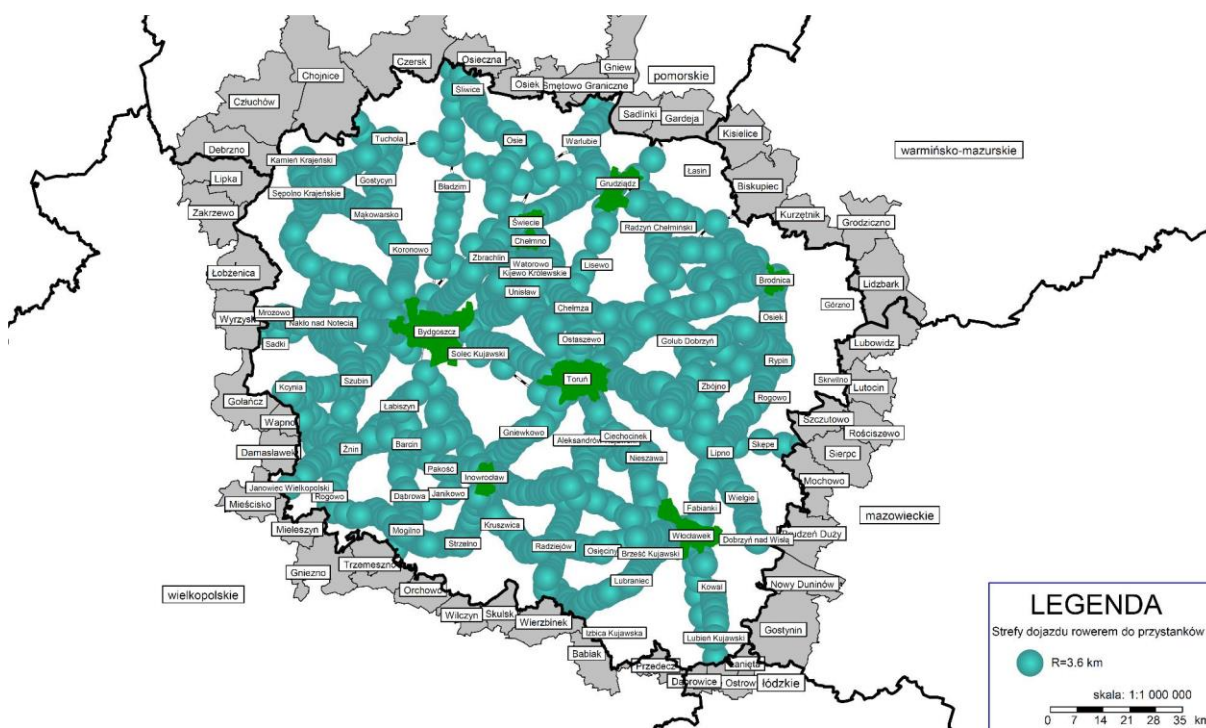
Źródło:

- 1] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Bydgoszczy
- 2] Zał. nr 1 do Uchwały Nr XLIII/713/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego, z dnia 18.11.2013
- 3] Uchwały Rad Powiatów
- 4] Mapa interaktywna PKP-PLK S.A. – Stacje i przystanki kolejowe

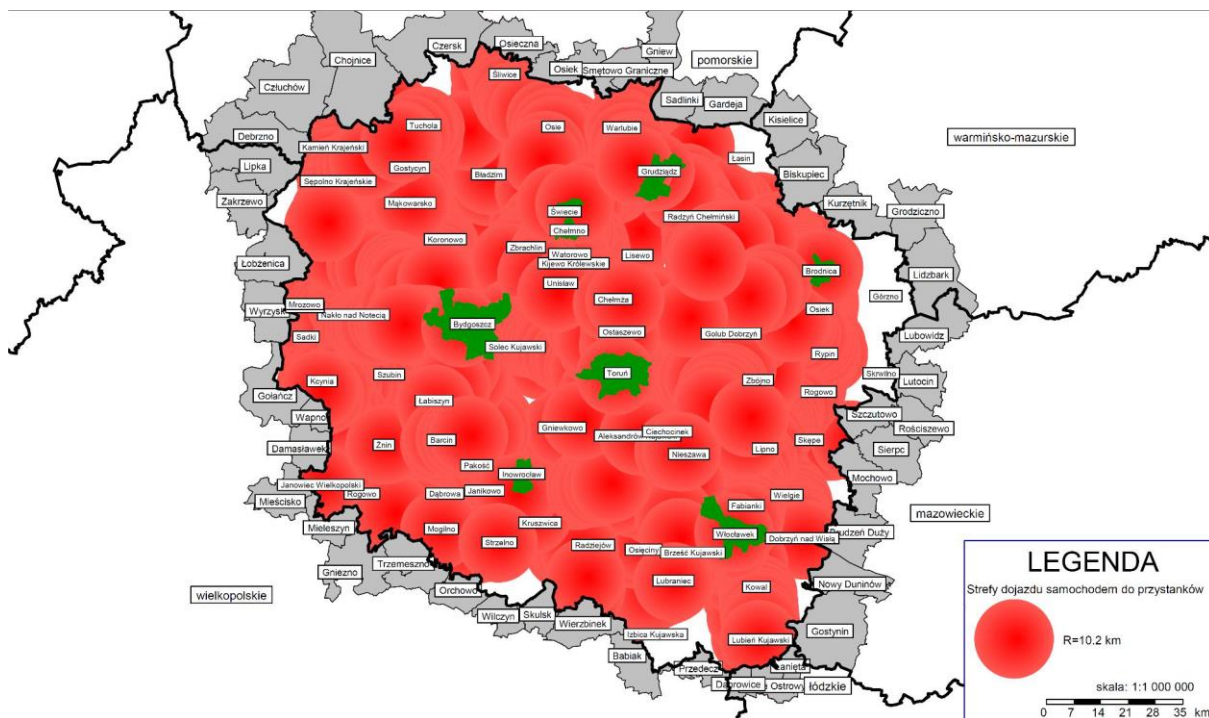
Tabl. 5.1



Rys. 5.1. Mapa planowanych stref dojazdu do przystanków publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim [źródło: opracowanie własne]



Rys. 5.2. Mapa planowanych stref dojazdu na rowerze do przystanków publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim [źródło: opracowanie własne]



Rys. 5.3. Mapa planowanych stref dojazdu samochodem osobowym do przystanków publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim [źródło: opracowanie własne]

5.2. DOSTĘPNOŚĆ DO PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Charakterystykę czasowej dostępności (czasu podróży) środkami publicznego transportu zbiorowego realizującymi wojewódzkie przewozy pasażerskie w województwie kujawsko-pomorskim z dowolnego obszaru województwa do miast stołecznych województwa zilustrowano na rys. 5.4.

W Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego zakłada się, że dostępność do Bydgoszczy i Torunia ze stolic powiatów powinna wynosić do 1 h. Według obliczeń, warunek ten nie zostanie spełniony dla mieszkańców tylko 4 z 19 stolic, tj.: Rypin, Brodnica, Radziejów Kujawski, Sępólno Krajeńskie, które zamieszkuje 11,5% mieszkańców stolic powiatów województwa.

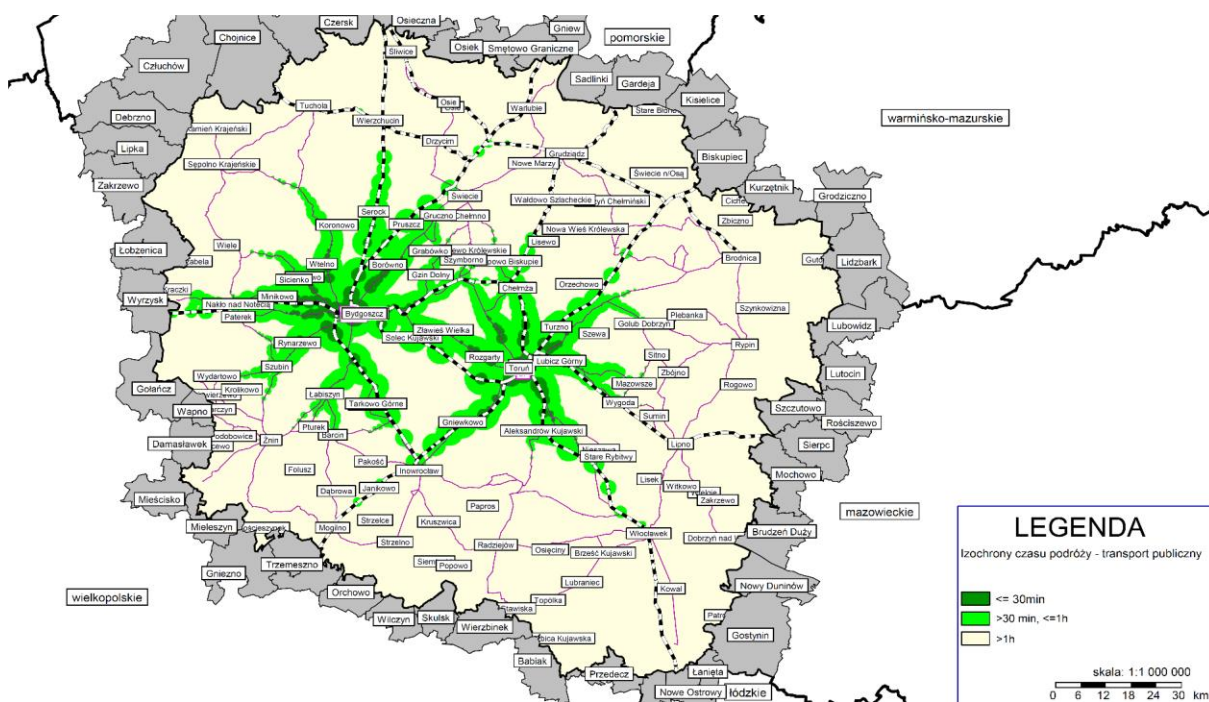
Z dowolnego miejsca w województwie do Bydgoszczy i Torunia dostępność będzie znacznie uzależniona od funkcjonowania powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich i ich koordynacji z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi – patrz tabl. 5.2. Jak wynika z analiz 95% mieszkańców województwa będzie mogła dotrzeć do jednej ze stolic województwa w czasie nie przekraczającym 3 godzin, przy czym poniżej 1,5 h (jak zakłada się w Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego) dojechać będzie mogło do stolicy województwa około 25% mieszkańców (poza mieszkańcami obu stolic). Najgorsza dostępność pod tym względem występować będzie w gminach najbardziej oddalonych od stolic województwa zlokalizowanych przy granicy województwa.

Dostępność czasowa do stolic województw ościennych uzależniona będzie z kolei od funkcjonowania linii ponadregionalnych przewozów pasażerskich (międzynarodowych i międzywojewódzkich) oraz stopnia powiązania i skoordynowania ich z liniami wojewódzkich przewozów pasażerskich. Przyjmując prognozowane uwarunkowania w tych przewozach, można dostępność tę scharakteryzować następująco – patrz rys. 5.5:

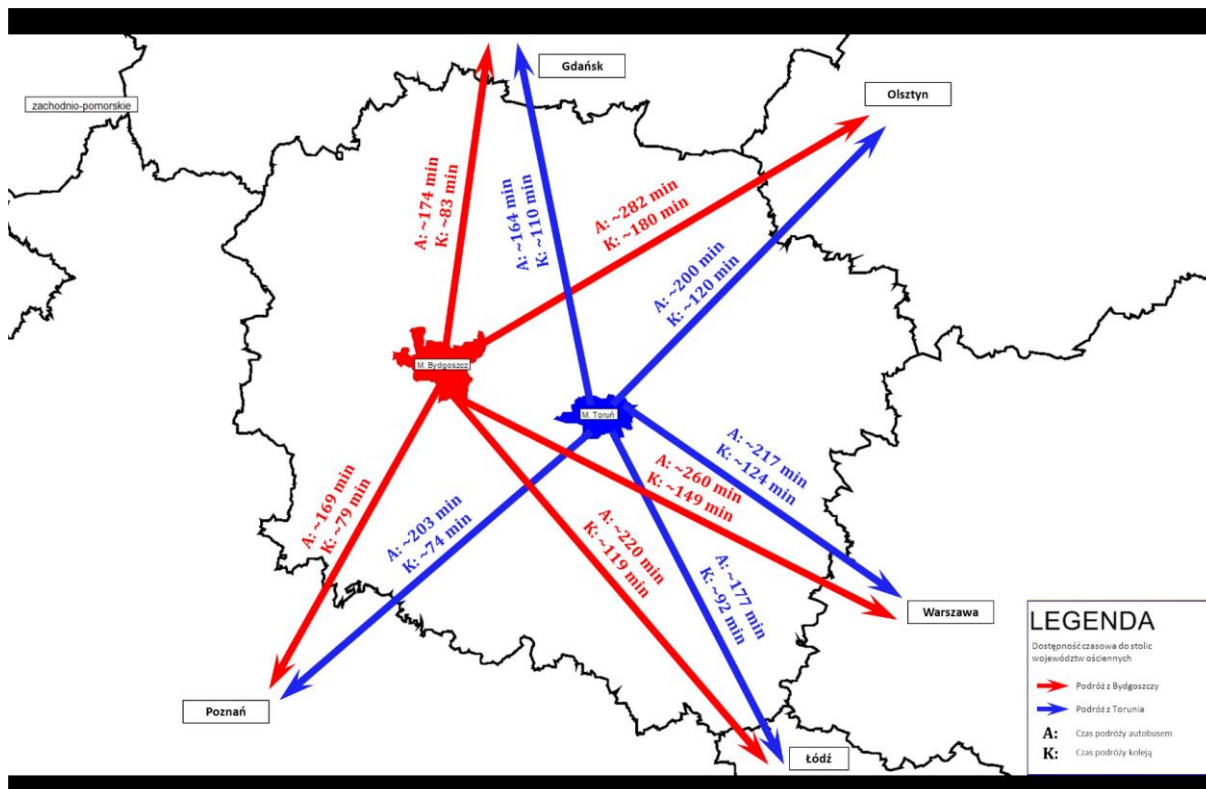
- do stolicy kraju dostępność z Bydgoszczy i Torunia będzie wynosić odpowiednio kolejną: poniżej 2,5 i nieco ponad 2,0 h oraz transportem autobusowym poniżej 5 h i nieco ponad 4,0 h,

- najlepszą dostępność stolic ościennych województw z Bydgoszczy i Torunia uzyska się koleją; czas dojazdu transportem kolejowym do tych miast będzie średnio prawie 2 razy krótszy niż środkami transportu autobusowego,
- z Bydgoszczy najszybszą podróż zapewni transport kolejowy do Poznania i Gdańska,
- z Torunia najszybszą podróż zapewni transport kolejowy do Poznania i Olsztyna,
- najdłuższą podróż odbywać będą pasażerowie transportu autobusowego z Bydgoszczy i Torunia w kierunku Olsztyna.

Dostępność czasową do stolic województw ościennych określono w oparciu o planowane inwestycje drogowe do roku 2025. Przyjęto, że w całości wybudowane zostaną drogi prowadzące do tych stolic tj. autostrada A1, drogi ekspresowe S5, S10 i S7. W przypadku transportu kolejowego przyjęto, że w pełni zostanie zrealizowana infrastruktura pozwalająca na podróż z prędkością jazdy do 160 km/h (średnio przyjęto prędkość podróży na poziomie 115 km/h).



Rys. 5.4. Mapa planowanej dostępności czasowej środkami publicznego transportu zbiorowego realizującymi wojewódzkie przewozy pasażerskie z dowolnego obszaru województwa do miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego [źródło: opracowanie własne]



Rys. 5.5. Mapa planowanej dostępności czasowej środkami publicznego transportu zbiorowego do stolic województw ościennych [źródło: opracowanie własne]

5.3. DOSTĘPNOŚĆ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI ORAZ O OGRANICZONYCH ZDOLNOŚCIACH RUCHOWYCH

Stosowanie ułatwień w dostępie do publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej warunkuje Konstytucja RP. Artykuł ten formułuje zasadę polityki państwa (art. 69) zobowiązującą władze do zapewnienia m.in. tej grupie pomocy w przysposobieniu do komunikacji społecznej. Oprócz przepisów Konstytucji, również Uchwała Sejmu RP z dnia 1 sierpnia 1997 r. (Karta Praw Osób Niepełnosprawnych – paragraf 1 punkt 8) nakłada obowiązek władz do m.in. zapewnienia im swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu.

Pożądanymi przedsięwzięciami dotyczącymi ułatwienia osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych dostępu do publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim są:

- a) dotyczące infrastruktury przystankowej i dworców:
 - umieszczenie na tablicach przystankowych numeru przystanku i numeru telefonu do organizatora przewozów alfabetem Braille'a (oprócz zapisu standardowego),
 - przystosowanie wysokości platform przystankowych w celu ułatwienia wejścia i wyjścia ze środka transportowego dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej, osób starszych oraz osób z wózkami dziecięcymi,
 - stosowanie specjalnych żółtych płyt z wyżłobieniami w celu ułatwienia identyfikacji miejsca oczekiwania dla osób niewidomych i niedowidzących,
 - montowanie specjalistycznych wind oraz podjazdów dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w miejscach o różnych poziomach wysokości (schody).

Wymienione zadania powinny dotyczyć każdego przystanku komunikacyjnego wojewódzkich przewozów pasażerskich, których właścicielem/zarządcą jest Województwo Kujawsko-Pomorskie. Montaż specjalistycznych wind oraz podjazdów dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w miejscach o różnych poziomach wysokości (schody) z uwagi na koszty winien być wdrażany w pierwszej kolejności realizowany w miejscach o największej wymianie pasażerskiej. Miejsca te i zakres ich

wyposażenia powinien zostać ustalony poprzez szczegółowe analizy przez organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich.

b) dotyczące środków transportowych:

- wymiana taboru na pojazdy częściowo lub w pełni niskopodłogowe oraz dostosowanie minimum jednego członu pociągu do obsługi osób z niepełnosprawnościami (poszerzony korytarz przedziału, obniżona wysokość okien i uchwytów drzwi, ergonomiczne miejsca na wózek inwalidzki, specjalistyczna toaleta),
- instalowanie w pojazdach samo wysuwanych ramp ułatwiających wjazd i wyjazd ze środka transportowego dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wraz ze specjalnie wyznaczonymi miejscami zatrzymania dla tych osób wyposażonych w pas bezpieczeństwa do przypięcia wózka oraz przycisk sygnalizacyjny chęci opuszczenia środka transportowego,
- wdrażanie systemów zapowiadania głosowego, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na zewnątrz,
- instalowanie wewnętrznych wyświetlaczy w środkach transportowych zawierających niezbędną informację pasażerską,
- wymiana zwykłych statycznych tablic kierunkowych na elektroniczne wyświetlacze numeru i docelowego kierunku linii.

Zakłada się, że minimum 10% środków transportowych na autobusowych i 100% na kolejowych liniach przewozów wojewódzkich potokach pasażerskich powinno być w pełni przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych (w tym osób o dużych trudnościach w samodzielnym przemieszczaniu się). Natomiast wyposażenie o którym mowa w trzech pozostałych planowanych zadaniach, powinien posiadać docelowo każdy środek transportowy wykorzystywany w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

5.4. ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

Na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich planuje się utworzenie 47 zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, zintegrowany węzeł przesiadkowy stanowi miejsce na dogodną i komfortową zmianę środka transportowego, wyposażony w niezbędną do pełnej obsługi podróży infrastrukturę i urządzenia.

Najważniejszymi zadaniami tych węzłów będzie integracja:

- różnych systemów publicznego transportu zbiorowego (kolejowego i autobusowego) lub różnych linii jednego systemu wojewódzkich, powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich,
- systemów publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich z indywidualnymi środkami transportu – samochód, rower, urządzenia transportu osobistego,
- linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami ponadregionalnymi (przewozów pasażerskich międzynarodowych i międzywojewódzkich) oraz lokalnymi (głównie przewozów pasażerskich powiatowych oraz w uzasadnionych przypadkach – przewozów gminnych).

Integrację tą należy osiągnąć poprzez stworzenie podróży możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego. W przypadku przesiadek z/na rower należy ułatwić integrację poprzez budowę zadanych parkingów rowerowych. Połączenie publicznego transportu zbiorowego z indywidualnym, poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy, zdecydowanie zwiększa zasięg dostępności mieszkańcom województwa do publicznego transportu zbiorowego i tym samym wzmacnia rolę tego transportu poprzez zwiększenie liczby potencjalnych jego użytkowników.

Należy przy tym zwrócić uwagę na prawny brak możliwości stworzenia węzłów przesiadkowych autobus-kolej, w których to transport autobusowy pełniłby funkcję dowozową do stacji kolejowej. Pomimo że przewozy autobusowe i kolejowe funkcjonują w oparciu o rozkłady jazdy, to tylko w przypadku przewozów kolejowych prawnie możliwe są skomunikowania tj. wzajemne oczekiwanie na siebie pociągów nawet w wypadku opóźnienia jednego z nich.

Nie istnieją aktualnie przepisy, umożliwiające integrację (skomunikowania) rozkładów jazdy autobusów z pociągami. Odjazd autobusu niezgodnie z rozkładem jazdy zgłoszonym na zezwoleniu jest naruszeniem zezwolenia, a tym samym podstawą do nałożenia kary na przewoźnika. Innym utrudnieniem jest odmienna procedura zmiany rozkładów jazdy autobusów, całkowicie niezależna od zmian na kolei. Zarządca infrastruktury kolejowej ma obowiązek publikacji zmian w rozkładzie jazdy na 21 dni przed wejściem ich w życie. Jest to za krótki czas na rozpatrzenie wniosków o zmiany zezwoleń na połączenia autobusowe. Wymagają one bowiem nie tylko zatwierdzenia przez Marszałka Województwa, ale także uzgodnień ze odpowiednimi samorządami na trasie przejazdu oraz ogłoszenia z wyprzedzeniem nowego rozkładu jazdy.

Na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich ustalono trzy klasy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w zależności od roli jakie one będą pełnić w przewozach pasażerskich na terenie województwa. Są to węzły:

- strategiczne, o znaczeniu krajowym i ważnym wojewódzkim – zlokalizowane w miastach prezydenckich na terenie województwa, w liczbie 12 sztuk (Bydgoszcz – 6 szt., Toruń – 3 szt., Włocławek – 1 szt., Inowrocław – 1 szt., Grudziądz – 1 szt.); w części tych węzłów przecinają się linie międzynarodowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich przewozów pasażerskich, pozostałe natomiast mają bardzo istotne znaczenie w połączeniach komunikacyjnych stolic województwa,
- podstawowe, o podstawowym znaczeniu w przewozach wojewódzkich i powiatowych, w liczbie 25 sztuk, które oprócz stolic powiatów obejmują miejsca o największej wymianie pasażerów w ciągu doby, z których w ciągu doby korzysta nie mniej niż 750 podróżnych,
- uzupełniające, o mniejszym znaczeniu w przewozach wojewódzkich w liczbie 12 sztuk, z których w ciągu doby korzysta nie więcej niż 750 i nie mniej niż 500 podróżnych.

Lp.	Strategiczne zintegrowane węzły przesiadkowe	Integrowane systemy transportowe
1.	Bydgoszcz Bielawy	A, K, S, R
2.	Bydgoszcz Błonie	A, K, S, R
3.	Bydgoszcz Główna	A, K, S, R, T
4.	Bydgoszcz Leśna	A, K, S, R
5.	Bydgoszcz Wschód	A, K, S, R, T
6.	Grudziądz	A, K, S, R, T
7.	Inowrocław	A, K, S, R
8.	Toruń Główny	A, K, S, R
9.	Toruń Miasto	A, K, S, R, T
10.	Toruń Wschodni	A, K, S, R, T
11.	Włocławek	A, K, S, R
12.	Bydgoszcz Żółwin****	A, K, S, R
Lp.	Podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe	
1.	Aleksandrów Kujawski	A, K, S, R
2.	Barcin**	A, S, R
3.	Brodnica	A, K, S, R
4.	Chełmno	A, S, R
5.	Chełmża	A, K, S, R
6.	Golub Dobrzyń	A, S, R
7.	Jabłonowo Pomorskie	A, K, S, R
8.	Janikowo	A, K, S, R
9.	Kowalewo Pomorskie	A, K, S, R
10.	Laskowice koło Świecia	A, K, S, R
11.	Lipno*	A, S, R
12.	Maksymilianowo	A, K, S, R
13.	Mogilno	A, K, S, R
14.	Mrocza**	A, S, R

15.	Nakło nad Notecią	A, K, S, R
16.	Radziejów	A, S, R
17.	Rypin**	A, S, R
18.	Sępólno Krajeńskie*	A, S, R
19.	Świecie***	A, S, R
20.	Terespol Pomorski	A, K, S, R
21.	Tuchola	A, K, S, R
22.	Warlubie	A, S, R
23.	Wąbrzeźno	A, S, R
24.	Złotniki Kujawskie	A, S, R
25.	Żnin**	A, S, R
Lp.	Uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe	
1.	Brzoza (koło Bydgoszczy)	A, K, S, R
2.	Lubicz*	A, S, R
3.	Ostromecko	A, S, R
4.	Pakość	A, S, R
5.	Piotrków Kujawski	A, S, R
6.	Pruszcz Pomorski	A, K, S, R
7.	Solec Kujawski	A, K, S, R
8.	Strzelno	A, S, R
9.	Szubin**	A, S, R
10.	Świekatowo	A, K, S, R
11.	Wierzchucin	A, K, S, R
12.	Unisław Pomorski****	A, K, S, R
<p>Przyjęto oznaczenia: A – autobus, K – kolej, S – indywidualny transport samochodowy, R – rower, T – Tramwaj</p> <p>*w odrębnych analizach należy rozważyć lokalizację węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym</p> <p>** w ramach odrębnych analiz należy rozważyć możliwość integracji istniejącego transportu autobusowego z kolejowym w przypadku wykazania zasadności przywrócenia przewozów kolejowych</p> <p>*** w przypadku budowy linii kolejowej do centrum Świecia – węzeł winien integrować transport kolejowy z pozostałymi</p> <p>**** w przypadku realizacji inwestycji kolejowych wzmacniających węzłową funkcję wskazanej lokalizacji</p>		

Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas, przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej kraju oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów, korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróże, kończących podróże, bądź przesiadających się w trakcie podróży).

Zakłada się, że integracja pomiędzy liniami wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami ponadwojewódzkimi przewozów pasażerskich (międzynarodowych i międzywojewódzkich), będzie organizowana głównie w zintegrowanych węzłach o znaczeniu strategicznym (ewentualnie podstawowym). Natomiast integracja linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami powiatowymi, będzie miała miejsce w zintegrowanych węzłach o znaczeniu podstawowym, przede wszystkim zlokalizowanych w stolicach powiatów. Dopuszcza się także zintegrowanie w wybranych węzłach przesiadkowych wojewódzkich przewozów pasażerskich z ważnymi liniami gminnych przewozów pasażerskich, co przyczyni się do zwiększenia zasięgu podróży publicznym transportem zbiorowym mieszkańcom małych miejscowości i terenów wiejskich oraz

zapewni im się lepszą dostępność tym transportem do stolic powiatów i województwa. Miejsca i sposób urządzania tych punktów przesiadkowych zależą będą od porozumienia między organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich a danym organizatorem i operatorem przewozów lokalnych.

Ważnym zagadnieniem, ze względu na bardzo dobrą sprawność przesiadania się na wszystkich klasach zintegrowanych węzłów, powinno być uzyskanie możliwie jak największej wartości tzw. współczynnika skomunikowania poszczególnych rodzajów środków transportowych i linii komunikacyjnych. Wyrażony jest on w procentach i wskazuje jaki jest udział zsynchronizowania środków transportowych na poszczególnych liniach transportowych w stosunku do wszystkich połączeń w analizowanej jednostce czasu. Wyznaczenie tego parametru dla poszczególnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest możliwe dopiero po ustaleniu z danymi operatorami i przewoźnikami szczegółowych rozkładów jazdy.

Integracja linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z indywidualnym transportem samochodowym powinna być wykonana poprzez budowę na wszystkich wyznaczonych zintegrowanych węzłach przesiadkowych parkingów dwóch typów:

- P&R (Park&Ride; Parkuj samochód osobowy – jedź środkami transportu publicznego),
- K&R (Kiss&Ride; zatrzymaj lub zaparkuj na krótki czas samochód w celu wysadzenia pasażerów przesiadających się do środków publicznego transportu zbiorowego i odjedź).

Pojemność tych parkingów powinna być określona dla każdego zintegrowanego węzła przesiadkowego indywidualnie, w zależności od potrzeb transportowych. Potrzeby te będzie można określić na podstawie obserwacji terenowych i badań zajętości parkingów w obszarze danego zintegrowanego węzła przesiadkowego.

Oprócz wyżej wymienionych węzłów, w Planie Transportowym zakłada się wspieranie działań nad rozbudową lub tworzeniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych w obszarze wszystkich znaczących obszarów miejskich w województwie, w tym renowacje stacji kolejowych. Infrastruktura tych węzłów jest w części zarządzana przez PKP S.A. i PKP-PLK S.A., a w części przez lokalne samorządy. Doświadczenia krajów zachodnich wskazują, że warto oddać węzeł w zarządzanie samorządowi lokalnemu. Doświadczenia wskazują również, że w przypadku bliskiego położenia względem siebie dworców autobusowych i kolejowych ich zintegrowanie w jeden węzeł z reguły nie następuje specjalnych trudności. Ewentualne problemy z ich integracją ogniskują się głównie na kwestiach związanych z prawem własności, brakiem odpowiednich powierzchni i najczęściej z brakiem wystarczających środków finansowych poszczególnych właścicieli lub zarządców.

W celu lepszej integracji systemu transportu indywidualnego z systemami publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim powinno się dążyć do tworzenia i właściwego organizowania parkingów na samochody osobowe nie tylko w obszarze wszystkich zintegrowanych węzłów przesiadkowych publicznego transportu zbiorowego, ale także w pobliżu wszystkich dworców kolejowych i autobusowych. Możliwość bezpiecznego pozostawienia na nich samochodu powinna zachęcać kierowców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

Przy dworcach kolejowych i autobusowych parkingi typu K&R powinny stanowić popularną formę dostępu do publicznych usług transportowych, gdzie pasażer jest wysadzany lub odbierany przez kierowcę samochodu. Parking tego typu powinien być zlokalizowany możliwie najbliżej wejścia do dworca i wyposażony w kilka miejsc postojowych o możliwości krótkotrwałego parkowania samochodu. W przypadku dużych dworców, gdzie występuje znaczne prawdopodobieństwo odprowadzenia osoby z bagażem na peron, powinny to być parkingi z większą liczbą miejsc postojowych i możliwością dłuższego czasu parkowania (od 15 nawet do 30 minut).

5.5. POWIĄZANIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO Z TRANSPORTEM ROWEROWYM

Osiągnięcia zrównoważonego rozwoju systemów transportowych jest możliwe głównie przy preferowaniu proekologicznych środków transportowych, do których niewątpliwie także zalicza się rower. Według badań średnie długości podróży wykonywane rowerem w województwie kujawsko – pomorskim, w zależności od grupy społecznej, wynoszą od 2 do 4 km. Wykorzystanie do podróży tego środka w obszarach wiejskich waha się od 23,8% (uczniowie szkół) do ok 7% (studenci, rolnicy). W obszarach małych miast wykorzystanie to jest tylko niewiele mniejsze. Aby można było rower wykorzystywać do podróży obowiązkowych w województwie na

dłuższe odległości, nieodzownym jest połączenie tego systemu transportowego z systemem publicznego transportu zbiorowego. Wpłyne to zdecydowanie nie tylko na zwiększenie długości i liczby podróży odbywanych rowerem, ale także na zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Wymaga to jednak wykonania dróg rowerowych i parkingów rowerowych w integracji z przystankami komunikacyjnymi, w tym z węzłami przesiadkowymi, węzłami integrującymi różne środki transportowe, dworcami i przystankami kolejowymi, przystankami i dworcami autobusowymi oraz pętlami autobusowymi i tramwajowymi dużych miast.

Wśród rozwiązań dotyczących integracji systemu transportu rowerowego i publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim proponuje się utworzenie:

- transportu kombinowanego, polegającego na dojeździe rowerem do odpowiedniego przystanku lub dworca publicznego transportu zbiorowego, następnie odbycia podróży łącznie z rowerem środkiem transportu publicznego i po wyjściu z tego środka – kontynuowaniu podróży rowerem do ostatecznego celu podróży (podróż powrotna odbywać się będzie w sposób analogiczny). Dzięki temu będzie można odbywać podróż rowerem na dłuższe odległości od drzwi do drzwi,
- transportu łączonego, polegającego na dojeździe rowerem do odpowiedniego przystanku lub dworca publicznego transportu zbiorowego, następnie na pozostawieniu roweru na parkingu rowerowym zlokalizowanym przy przystanku transportu publicznego i odbywaniu dalej podróży transportem publicznym (podróż powrotna odbywać się będzie przy wykorzystaniu tych samych środków transportowych tylko w odwrotnej kolejności).

Warunkiem wdrożenia systemu transportu kombinowanego, zapewniającego rowerzystom przewóz roweru środkami publicznego transportu zbiorowego w wygodny i bezpieczny dla nich sposób, jest odpowiednie przygotowanie środków publicznego transportu zbiorowego, poprzez np.: wygospodarowanie specjalnej przestrzeni oraz zamontowanie specjalnych mocowań dla rowerów. Dla zwiększenia wygody każde miejsce przeznaczone dla roweru powinno być jasno i wyraźnie oznaczone. Dbałość o możliwość transportu roweru na znaczne odległości w systemie wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz w systemie miejskiego transportu zbiorowego wpłynie pozytywnie na wzrost liczby użytkowników rowerów oraz środków publicznego transportu zbiorowego. Podejście takie daje duże możliwości i ewidentnie zmniejszy opór użytkowników do podróżowania rowerem oraz publicznym transportem zbiorowym w województwie kujawsko-pomorskim.

Warunkiem wdrożenia systemu transportu łączonego jest wykonanie parkingów rowerowych o wysokim poziomie bezpieczeństwa (np. monitorowanych i zadaszonych), w celu umożliwienia zaparkowania roweru i podjęcie podróży publicznym transportem zbiorowym. Parkingi te muszą gwarantować podróżnemu bezpieczne przechowanie roweru. Oba wyżej wymienione systemy w pierwszej kolejności powinno się wdrożyć głównie z myślą o młodzieży szkolnej i dojeździe ich do szkół, co wynika z faktu najmniejszego oporowej grupy osób do odbywania podróży rowerem w stosunku do innych grup społecznych oraz największego wykorzystania do podróży środków publicznego transportu zbiorowego. Natomiast w drugiej kolejności – z myślą o osobach dojeżdżających do pracy. W systemie łączonym węzły przesiadkowe, wyposażone w odpowiednio urządzone parkingi rowerowe, proponuje się przede wszystkim wykonać na wszystkich zintegrowanych węzłach przesiadkowych wskazanych w Planie Transportowym (patrz. załącznik nr 2), wszystkich dworcach kolejowych i autobusowych o dużym potencjale podróży oraz przy pętlach autobusowych i tramwajowych o największych natężeniach ruchu pasażerskiego, zlokalizowanych w pobliżu granic średnich i dużych miast województwa. Umożliwi to mieszkańcom obszarów podmiejskich korzystanie z roweru jako środka podróży do pętli publicznego transportu zbiorowego, a następnie kontynuowania podróży odpowiednią linią tramwajową, bądź autobusową na terenie miasta.

System kombinowany powinien być wykorzystany do podróży na dłuższe odległości, głównie też do ośrodków o największym skupisku celów podróży (miasta) oraz o bogatej infrastrukturze rowerowej, zintegrowanej z przystankami publicznego transportu zbiorowego. Ten sposób integracji obu rodzajów środków transportowych należy wdrażać głównie w korytarzach największych potoków pasażerskich związanych z podróżami obligatoryjnymi.

6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW I FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

6.1. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

Zasady organizacji i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po 31 grudnia 2016 roku reguluje Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o Publicznym Transporcie Zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, 2666, z 2023 r. poz. 1003, 1234.1343 ze). Powyższa ustawa wprowadziła pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz operatora publicznego transportu zbiorowego. Operatorem jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do świadczenia usług przewozowych na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 4 ust. 1 pkt 8). Natomiast organizatorem na wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w świetle ustawy jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego (art. 4 ust. 1 pkt 9).

Do podstawowych zadań organizatora należą trzy obszary tematyczne wskazane w art. 8 Ustawy, dotyczące publicznego transportu zbiorowego:

- planowanie rozwoju,
- organizowanie,
- zarządzanie.

W zakresie planowania organizator odpowiedzialny jest za prognozowanie potrzeb przewozowych i rynku przewozów pasażerskich oraz opracowanie i uaktualnianie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla wojewódzkich przewozów pasażerskich powinien być na bieżąco monitorowany i aktualizowany w miarę potrzeb. Podstawą jego opracowania powinny być prognozy ruchu przewozów pasażerskich i potrzeb przewozowych oraz wyniki analiz optymalizacyjnych układu linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego, wykonane dla trzech pięcioletnich okresów prognozy oraz trzech scenariuszy rozwoju gospodarczego kraju i województwa. Prognozy potrzeb przewozowych oraz najbardziej korzystne z punktu widzenia celów transportowych układy linii komunikacyjnych, powinny być wyznaczane poprzez analizy symulacyjne za pomocą uaktualnionego modelu transportowego województwa kujawsko – pomorskiego.

Uaktualniony Plan Transportowy powinien zapewniać poprawę poziomu obsługi komunikacyjnej mieszkańców województwa realizowanej poprzez wojewódzkie przewozy pasażerskie publicznym transportem zbiorowym.

Przy planowaniu wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy brać pod uwagę także:

- zakładane główne cele rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego w tym szczególnie dotyczące publicznego transportu zbiorowego zawarte w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+,
- możliwości finansowe budżetu samorządowego,
- przewidywany poziom rentowności układu linii komunikacyjnych,
- poprawę jakości środowiska naturalnego,
- zgodność z założeniami zawartymi w Krajowym Planie Transportowym.

W ramach organizowania publicznego transportu zbiorowego na organizatorze ciążyą obowiązki wynikające z art. 15 Ustawy obejmujące 12 pozycji. Dotyczą one:

- badania i analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowania działań zmierzających do realizacji istniejącego Planu Transportowego,
- - zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w tym monitorowania działań związanych z jego rozwojem,

- określania sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ustalania stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów,
- określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowania i przeprowadzenia postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawierania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalania opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalania sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywania zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

W ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym organizator odpowiada w szczególności za:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocenę i kontrolę realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- kontrolę nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 ustawy,
- współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analizę realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy w ramach transportu kolejowego odbywa się we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie określonym przepisami ustawy z dnia 29 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Istotne jest objęcie jednolitymi zasadami przewozów kolejowych i autobusowych w tym taryf opłat za przejazdy. Należy podkreślić, że przepisy prawa nie dają pełnej możliwości kształtowania usług użyteczności publicznej w układzie możliwie najkorzystniejszym dla użytkowników, ponieważ nie dają organizatorowi instrumentów oddziaływania na przewoźników innych, niż zakontraktowanych przez niego. Przewoźnik z kolei, nierealizujący pasażerskich przewozów wojewódzkich, nie podlega ustalonym zasadom przez organizatora, ale jednocześnie nie może też korzystać z pomocy finansowej. Tak więc segment usług przewozowych składać się będzie z usług regulowanych na zasadzie użyteczności publicznej i nieregulowanych. Zasady kooperacji poszczególnych przewoźników odbywać się będą na zasadzie dobrowolności. Należy podkreślić, że efektywne zarządzanie

segmentem usług przewozowych wymagać będzie stworzenia systemu współpracy obu rodzajów usług: regulowanych na zasadzie użyteczności publicznej i nieregulowanych.

Dla prawidłowej realizacji wyżej wymienionych obowiązków proponuje się ich realizację przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego i funkcjonujący w nim departament właściwy ds. organizacji transportu publicznego – jako odrębnej komórki, niepowiązanej osobowo z innymi zadaniami niezwiązanymi bezpośrednio z transportem publicznym przy jednoczesnej ścisłej współpracy z departamentami właściwymi do spraw planowania rozwoju województwa, infrastruktury drogowej i finansów.

Pozwoli to na optymalną realizację polityki transportowej oraz zapewni w sposób właściwy realizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Wewnętrzna struktura organizacyjna tej komórki powinna zapewnić efektywne planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na terenie województwa, w tym zarządzanie działaniami o charakterze rynkowym. Pracownikami tej komórki powinna być wysoko wykwalifikowana kadra, posiadająca umiejętności między innymi: oceny procesów transportowych oraz funkcjonowania różnych systemów transportowych, w tym szczególnie publicznego transportu zbiorowego, oceny zjawisk w aspekcie społecznym potrzeb przewozowych, umiejętności wykorzystywania nowoczesnych narzędzi (informatyka, obsługa baz danych, modelu transportowego), umiejętności tworzenia platformy kontaktów z operatorami, przewoźnikami, pasażerami, umiejętności menadżerskie itp.

Zakres działalności Departamentu obejmować winien, oprócz zadań wymienionych wcześniej, a zawartych w art. 15 i 43 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, m.in.:

- a) kształtowanie zintegrowanego i spójnego systemu przewozów na terenie województwa w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich,
- b) koordynację i integrację wojewódzkich przewozów pasażerskich z powiatowymi i miejskimi przewozami (ewentualnie ważnymi gminnymi),
- c) ustalanie i egzekwowanie przyjętych standardów przewozowych,
- d) monitorowanie rynku przewoźników i rynku usług,
- e) ustalanie linii strategicznych na których realizowane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej o wyższym standardzie i ich integrację z przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi,
- f) obsługa i aktualizowanie modelu transportowego,
- g) stymulowanie zarządców tej infrastruktury do wymaganej modernizacji, napraw, remontów, bieżącego utrzymania, utrzymania przejezdności itp. (we współpracy z departamentem właściwym ds. infrastruktury drogowej),
- h) kontrolowanie stanu technicznego infrastruktury kolejowej i drogowej wykorzystywanej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz stymulowanie z zarządcami tej infrastruktury wymaganej modernizacji, napraw, remontów, bieżącego utrzymania, utrzymania przejezdności itp.,
- i) pełnienie funkcji regulatora rynku,
- j) współpracę z organizatorami ponadregionalnych przewozów pasażerskich: międzywojewódzkich, międzynarodowych oraz w sąsiadujących województwach,
- k) stałą współpracę z zarządcami infrastruktury punktowej (głównie dworców autobusowych i kolejowych) oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- l) prowadzenie kampanii i akcji promujących publiczny transport zbiorowy przez media tradycyjne i elektroniczne (prasa, TV, radio, strona internetowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego, portale społecznościowe itp.),
- m) prowadzenie edukacji w zakresie:
 - bezpiecznych postaw podczas podróży i proekologicznych zgodnie z zasadami polityki zrównoważonego rozwoju transportu,
 - przysługujących praw podróżnym (Dz. U. UE Nr 181/2011),
 - przysługujących praw i obowiązków operatorom i przewoźnikom (Dz. U. UE Nr 1370/2007,
 - poprawy bezpieczeństwa publicznego.

Województwo Kujawsko-Pomorskie poprzez swoje struktury organizacyjne w urzędzie marszałkowskim będzie decydować o liniach komunikacyjnych, relacjach i liczbie połączeń w poszczególnych relacjach w wojewódzkich przewozach pasażerskich z uwzględnieniem różnych okresów doby, tygodnia i roku oraz o standardzie środków transportowych. Czynnikiemami decydującymi o wyborze strategii w funkcjonowaniu linii w wojewódzkich przewozach pasażerskich będą:

- wyniki cyklicznych badań dotyczących napełnienia potokami pasażerskimi środków transportowych oraz potrzeb i zachowań transportowych mieszkańców województwa,
- wyniki analiz symulacyjnych wykonanych za pomocą modelu transportowego województwa, umożliwiające prognozowanie potrzeb transportowych oraz optymalizację układu linii komunikacyjnych i optymalizację funkcjonowania poszczególnych linii.

Minimalna dobowa liczba kursów w ramach poszczególnych linii publicznego transportu zbiorowego wynikać będzie z przyjętych standardów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w województwie (patrz rozdz. 9), przy czym zagadnienie szczegółowych rozkładów jazdy i ich koordynacji będzie zadaniem departamentu właściwego ds. organizacji transportu publicznego. Do jego zadań należy także nie tylko inicjowanie i nadzór nad realizacją działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie, zawartych w Planie Transportowym, ale także definiowanie szczegółowych zadań oraz zakresu projektów wykonawczych dotyczących tego rozwoju. Istotnymi elementami wspomagającymi i ułatwiającymi wykonywanie przez departament właściwy do organizacji transportu w zakresie planowania, organizowania i zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, będzie cyfrowy symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego, wraz z bazą danych.

Przewiduje się, iż w trakcie realizacji Planu Transportowego prowadzony będzie także monitoring mający na celu dostosowanie tras i parametrów funkcjonowania (pojemność środka transportu, liczba kursów, godziny poszczególnych kursów) poszczególnych linii do bieżących potrzeb transportowych mieszkańców, celem zapewnienia im przede wszystkim maksymalnie sprawnego przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi powiatami.

Operatorzy, którzy uzyskali dostęp do rynku wojewódzkich przewozów pasażerskich, powinni być regularnie kontrolowani, podobnie jak inne podmioty uczestniczące w realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich. Zakłada się, że skuteczna kontrola jest niezbędnym warunkiem właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w województwie.

Za niespełnienie postanowień kontraktów realizowanych przewozów powinny być nakładane kary ustalone w umowie i administracyjne.

W tabeli przedstawiono przyjęte zasady monitorowania przez organizatora bieżących zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego. Celem tego monitorowania jest:

- ocena realizacji Planu Transportowego w ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym,
- bieżące podejmowanie działań zwiększających efektywność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- zapewnienie odpowiedniego poziomu świadczenia usług przewozowych oraz spełnienia w tym zakresie pożądanego standardów (patrz rozdz. 9).

Tabela 9. Zasady monitorowania zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi

Lp	Rodzaj ocenianego zdarzenia	Sposób oceny	Sposób monitorowania	Częstotliwość
1	Ocena i kontrola realizacji usług przewozowych	Stopień zgodności z umową lub ustaleniami realizacji przewozów w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> • rozkładów jazdy, • punktualności, 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezpośrednia kontrola realizacji przewozów, • Raportowanie przez operatorów 	Zgodnie z rocznym planem kontroli

		<ul style="list-style-type: none"> • marszrutyzacji, • prędkości komunikacyjnych, • standardów przewozów dotyczących operatorów i przewoźników zawartych w Tabela 11 • awaryjności, niezawodności. 		
2	Kontrola przestrzegania przez operatorów i przewoźników zasad wymienionych w art. 46 Ustawy	Stopień spełnienia warunków wymienionych w art. 46 Ustawy oraz odnoszących się do tego artykułu standardów zawartych w Tabela 11	<ul style="list-style-type: none"> • Bezpośrednia kontrola realizacji przewozów, 	
3	Ocena potrzeb aktualizacji rozkładów jazdy	Stopień dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców oraz spełnienia w tym zakresie standardów zawartych w Tabela 11	<ul style="list-style-type: none"> • analizy przy wykorzystaniu symulacyjnego modelu transportowego województwa; • badania marketingowe dotyczące popytu na przewozy pasażerskie i preferencji transportowych mieszkańców • na podstawie zgłaszanych postulatów przez podróżnych. 	
4	Ocena realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych	<ul style="list-style-type: none"> • Stopień dostosowania do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców: rozkładów jazdy pojemności i jakości środków transportowych • Stopień spełnienia standardów dot. zaspokajania potrzeb przewozowych zawartych w • Tabela 11 	<ul style="list-style-type: none"> • analizy przy wykorzystaniu symulacyjnego modelu transportowego województwa; • badania marketingowe dotyczące popytu na przewozy pasażerskie i preferencji transportowych mieszkańców • na podstawie zgłaszanych 	

			postulatów przez podróżnych.	
5	Ocena potrzeb dokonywania zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych	Stopień dostosowania przebiegu danej linii do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> • analizy przy wykorzystaniu symulacyjnego modelu transportowego województwa; • badania marketingowe dotyczące popytu na przewozy pasażerskie i preferencji transportowych mieszkańców • na podstawie zgłaszanych postulatów przez podróżnych. 	
6	Kontrola nad przestrzeganiem wymaganych standardów świadczenia usług przewozowych zawartych w Planie Transportowym dotyczących zarządców infrastruktury przystankowej	Stopień dostosowania infrastruktury przystankowej do wymaganych standardów zawartych w Tabela 11	Bezpośrednia kontrola infrastruktury przystankowej i ich zarządców.	

W celu podniesienia jakości usług przewozowych w województwie, operatorzy przewozów autobusowych będą musieli dokonać stopniowej wymiany środków transportowych na nowe lub młodsze, spełniające wymagane standardy pasażerskich usług przewozowych w województwie kujawsko-pomorskim (patrz rozdz. 9). Zakłada się również dalszą wymianę taboru kolejowego na nowoczesne środki transportowe.

Małe wartości prognozowanych natężeń potoków pasażerskich oraz dążenie do obniżenia kosztów realizacji przewozów pasażerskich wymagają dostosowania pojemności środków transportowych do rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. Tym samym zaleca się, by w miarę możliwości technicznych i operacyjnych, w oparciu o bieżący monitoring liczby pasażerów w poszczególnych kursach, stosować środki transportowe o mniejszej pojemności, tj. szynobusy w transporcie kolejowym oraz mikrobusy (w rozumieniu krótkiego autobusu) w transporcie drogowym.

Poprawę jakości usług przewozowych w województwie ma zapewnić również sukcesywne doposażanie środków transportowych w nowe urządzenia, niezbędne do wdrożenia nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej i systemu taryfowo-biletowego w województwie oraz do podniesienia bezpieczeństwa i komfortu podróży, a także umożliwienia przewożenia roweru itp.

Planuje się, że większości tego typu wymogów Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego będzie oczekiwał w zawieranych umowach o świadczenie usług przewozowych.

Poprawę usług przewozowych planuje się także uzyskać poprzez sukcesywną i znaczną poprawę jakości infrastruktury przystankowej, w tym zintegrowanych węzłów przesiadkowych, dworców, wybranych stacji itp. Zakłada się również, że organizacja rynku przewozów użyteczności publicznej oparta będzie na integracji różnych rodzajów transportu, tj. kolejowego, autobusowego i indywidualnego (samochód, rower) oraz docelowo różnych operatorów i przewoźników realizujących zadania przewozowe na terenie kraju, województwa, powiatów i gmin a szczególnie na terenie średnich i dużych miast. Efekty integracji systemów transportowych są korzystne nie tylko dla pasażerów, ale również dla organizatorów transportu w województwie. Są także bardzo ważne z punktu widzenia pozyskiwania potencjalnych użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Operatorzy transportu, funkcjonujący w zintegrowanym, strategicznym dla województwa systemie, będą mogli wykorzystywać zalety spójnej organizacji.

Integracja różnych systemów, operatorów i organizatorów przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa, za którą będzie odpowiadać Województwo, powinna polegać między innymi na:

- koordynacji zadań przewozowych na zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz w innych punktach przesiadania się pasażerów,
- koordynacji rozkładów jazdy na obszarze województwa (w zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz w innych planowanych punktach przesiadania się pasażerów),
- wprowadzaniu jednolitego systemu informacji pasażerskiej w przewozach autobusowych,
- integracji i jednorodności systemów taryfowo-biletowych, w tym wprowadzaniu zintegrowanego biletu wojewódzkiego, umożliwiającego realizowanie podróży w dowolnych relacjach wszystkimi środkami publicznego transportu zbiorowego, realizowanych w ramach sieci użyteczności publicznej (wymaga to zawarcia porozumienia, między innymi z organizatorami komunikacji miejskiej w poszczególnych miastach oraz organizatorami przewozów pasażerskich w powiatach),
- koordynacji zasad i czasu dostępu do przystanków i dworców,
- wprowadzeniu jednolitej polityki parkingowej dla integracji systemów publicznego transportu zbiorowego z indywidualnym,
- integracji systemów wojewódzkich przewozów pasażerskich z systemami przewozów powiatowych i województw ościennych oraz z systemami międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów, przede wszystkim w zakresie przestrzennym, rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej.

6.2. OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Operator przewozów pasażerskich na określonych wojewódzkich liniach publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich, zarówno kolejowych jak i drogowych, może zostać wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym:

- a) w wyniku przetargu, zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, 1812, 1933, 2185, z 2023 r. poz. 412, 825.1710 ze),
- b) koncesji na usługi, zgodnie z ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 140),
- c) bezpośredniego zawarcia umowy w przypadku, gdy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a,
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od

operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

Wyłaniani operatorzy powinni spełniać wysokie wymagania jakości usług przewozowych i jakości dotyczące eksploatowanych środków transportowych, w tym ich wpływ na środowisko naturalne. Przy wyborze operatora przewozów na danej linii bądź liniach wojewódzkich przewozów pasażerskich w drodze przetargu oraz bezpośredniego zawarcia umowy, powinny decydować między innymi następujące czynniki:

- szacowany koszt jednostkowej pracy eksploatacyjnej,
- dotychczasowa jakość wykonywanych usług przewozowych,
- stan liczbowy środków transportowych o danej pojemności umożliwiających w sposób optymalny i płynny realizację usług przewozowych na danych liniach,
- spełnienie wymaganych standardów usług przewozowych zawartych w Planie Transportowym oraz warunków wymienionych w art. 46 ustawy,
- spełnienie dodatkowych warunków określonych przez organizatora, jak np.: zakup nowoczesnego taboru, doposażenie środków transportowych w odpowiednie urządzenia, dostosowanie środków transportowych do zintegrowanego jednorodnego systemu informacji pasażerskiej, czy systemu taryfowo-biletowego itd.

Przy wyborze operatora, w trybie udzielenia koncesji na usługi przewozowe, obowiązuje przede wszystkim spełnienie przez niego standardów dotyczących jakości przewozów przyjętych w Planie Transportowym oraz spełnienie warunków wymienionych w art. 46 ustawy.

Operatorowi nie przysługuje prawo wyłączne do przewozów na danej sieci czy linii, natomiast organizator może przewidzieć powiązanie świadczenia usług na liniach nierentownych z wykonywaniem przewozów na innych liniach rentownych. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w Planie Transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne lub o niskiej rentowności.

Przedsiębiorcy, którzy chcą wykonywać regularne usługi przewozowe na danej linii komunikacyjnej, na własne ryzyko muszą zgłosić organizatorowi taki zamiar. Organizator transportu ma obowiązek wydania przedsiębiorcy potwierdzenia zgłoszenia. Odmowa wydania może nastąpić jedynie w ustawowo określonych przypadkach. W przypadku transportu kolejowego podstawą wykonywania przewozów, niemających charakteru użyteczności publicznej, jest decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do sieci kolejowej. Organem uprawnionym do wydania takiej decyzji w świetle Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 602 ze zm.) jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Ustalenie sposobu i trybu wyboru operatora do realizacji przewozów pasażerskich, wykraczających poza obszar województwa kujawsko – pomorskiego (szczególnie kolejowych), ze względu na brak ogólnych uwarunkowań prawnych, wymaga indywidualnych uzgodnień z organizatorami przewozów województw ościennych (i ewentualnie dalszych), najlepiej w drodze:

- porozumienia regulującego zasady finansowania i organizacji połączeń na odcinku stycznym przy założeniu rozliczania każdego z połączeń do granicy administracyjnej województw lub na zasadzie wymiany pracy eksploatacyjnej (kompensacja) lub
- uchwały sejmików województw o przekazaniu drugiemu województwu zadania w zakresie organizacji przewozów na stycznym odcinku na okres tożsamy z obowiązującym u strony przejmującej długości trwania umowy z operatorem wskazanym do obsługi danej linii komunikacyjnej.

6.3. OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO TRYBU WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Operator przewozów pasażerskich na określonych wojewódzkich liniach publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich, zarówno kolejowych jak i drogowych, może zostać wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.):

- a) w wyniku przetargu, zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. ((Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, 1598, 2054 i 2269 oraz z 2022 r. poz. 25 i 872),
- b) bezpośredniego zawarcia umowy w przypadku, gdy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a,
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.Łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.

Wyłaniani operatorzy powinni spełniać wysokie wymagania jakości usług przewozowych i jakości dotyczące eksploatowanych środków transportowych, w tym wpływu ich na środowisko naturalne.

Przy wyborze operatora przewozów na danej linii bądź liniach wojewódzkich przewozów pasażerskich w drodze przetargu oraz bezpośredniego zawarcia umowy, powinny decydować między innymi następujące czynniki:

- szacowany koszt jednostkowej pracy eksploatacyjnej,
- dotychczasowa jakość wykonywanych usług przewozowych,
- stan liczbowy środków transportowych o danej pojemności umożliwiających w sposób optymalny i płynny realizację usług przewozowych na danych liniach,
- spełnienie wymaganych standardów usług przewozowych zawartych w Planie Transportowym oraz warunków wymienionych w art. 46 Ustawy,
- spełnienie dodatkowych warunków określonych przez organizatora, jak np.: zakup nowoczesnego taboru, doposażenie środków transportowych w odpowiednie urządzenia, dostosowanie środków transportowych do zintegrowanego jednorodnego systemu informacji pasażerskiej, czy systemu taryfowo-biletowego itd.

Przy wyborze operatora w trybie udzielenia koncesji na usługi przewozowe obowiązuje przede wszystkim spełnienie przez niego standardów dotyczących jakości przewozów przyjętych w Planie Transportowym oraz spełnienie warunków wymienionych w art. 46 Ustawy.

Operatorowi nie przysługuje prawo wyłączne do przewozów na danej sieci czy linii, natomiast organizator może przewidzieć powiązanie świadczenia usług na liniach nierentownych z wykonywaniem przewozów na innych liniach rentownych. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w Planie Transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne lub o niskiej rentowności.

Przedsiębiorcy, którzy chcą wykonywać regularne usługi przewozowe na danej linii komunikacyjnej na własne ryzyko muszą zgłosić organizatorowi taki zamiar. Organizator transportu ma obowiązek wydania przedsiębiorcy potwierdzenia zgłoszenia. Odmowa wydania może nastąpić jedynie w ustawowo określonych przypadkach. W przypadku transportu kolejowego podstawą wykonywania przewozów niemających charakteru użyteczności publicznej jest decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do sieci kolejowej. Organem uprawnionym do wydania takiej decyzji w świetle ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 1594) jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Ustalenie sposobu i trybu wyboru operatora do realizacji przewozów pasażerskich wykraczających poza obszar województwa kujawsko – pomorskiego (szczególnie kolejowych), ze względu na brak ogólnych uwarunkowań prawnych, wymaga indywidualnych uzgodnień z organizatorami przewozów województw ościennych (i ewentualnie dalszych), najlepiej w drodze Porozumienia, obowiązującego na okres min. 5 lat, podpisanego przez wszystkie

zainteresowane strony (przez organizatorów przewozów poszczególnych województw, przez które dane połączenie komunikacyjne ma obowiązywać).

6.4. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej określone zostało w rozdziale 6 ustawy art. 50 ust. 1, pkt 1, 2, 3. Finansowanie w województwie kujawsko-pomorskim może polegać na:

- a) pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego (wyjątkowo także przez organizatora w przypadku wprowadzenia zintegrowanego biletu wojewódzkiego),
- b) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- c) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przepisy ustawy (art. 51.) określają trzy następujące źródła i formy finansowania usług przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej:

- a) wpływy bezpośrednie ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020, poz. 8),
- b) środki finansowe budżetu państwa w formie dotacji celowej w tym:
 - środki przekazywane przez wojewodę stanowiące zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,
 - środki przekazywane przez wojewodę z funduszu rozwoju przewozów autobusowych zgodnie z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych,
 - środki przekazywane przez Bank Gospodarstwa Krajowego na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym,
- c) środki finansowe budżetu Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego przeznaczone na rekompensaty w zakresie poniesionych strat przez operatora z tytułu:
 - poniesionych kosztów realizacji usług przewozowych nie zrekompensowanych z innych źródeł,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem dodatkowych przywilejów w kosztach przejazdu narzuconych przez organizatora (np. dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów, wprowadzenie zintegrowanego biletu wojewódzkiego itp.),
 - osiągnięcia przez operatora tak zwanego rozsądnego zysku za wykonanie usług przewozowych – sposób wyliczenia wysokości „rozsądnego” zysku zostanie określony w okresie późniejszym w drodze rozporządzenia przez odpowiedniego ministra do spraw finansów; do czasu tego ustalenia proponuje się przyjęcie 6%, analogicznie jak zakłada się aktualnie w przewozach kolejowych w województwie kujawsko – pomorskim.

W ramach wojewódzkich przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przyjmuje się, że ich podstawowym źródłem finansowania będą wpływy z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, uzupełnione o środki własne Województwa.

Uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej ujętych w Planie Transportowym zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r., poz. 295.), bez względu na formę wyboru operatora przewozów na tych liniach. Koszty związane

z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta odnosi się także do uprawnień określonych innymi ustawami w szczególności:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r., poz. 295),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2023 r. poz. 1100),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2039 ze zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1820),
- Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2022 r., poz. 2205),
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (Dz.U. z 2023 r., poz. 900),
- Ustawa z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy o działaczach opozycji antykomunistycznej oraz osobach represjonowanych z powodów politycznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r., poz. 388),
- Ustawa z 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. z 2022 r., poz.1339 ze zm.).

W przypadku wyboru operatora przewozów pasażerskich w drodze przetargu, istotne będzie prawidłowe szacowanie poziomu kosztów jednostkowych pracy eksploatacyjnej, która będzie jednym z podstawowych mierników wyboru operatora przewozów na danej linii i jednocześnie podstawą szacowania kosztów umowy na realizację określonych przewozów (przy założonej pracy eksploatacyjnej). Jest to istotne zarówno z punktu widzenia zapewnienia operatorowi odpowiedniej rentowności świadczenia usług, jak i racjonalnego wydatkowania środków publicznych przez organizatora (z budżetu samorządu województwa kujawsko - pomorskiego). Bardzo przydatnymi do tego celu powinny być m.in. wyniki analiz symulacyjnych, wykonanych za pomocą modelu transportowego oraz wyniki cyklicznych kontroli funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, dotyczące przede wszystkim liczby przewiezionych pasażerów, wpływów za bilety, optymalizacji przewozów pod względem eksploatacyjnym (np. właściwy dobór środków transportowych i częstotliwości ich kursowania, rzeczywiste koszty eksploatacji poszczególnych środków transportowych, poszczególne koszty dodatkowe związane z utrzymaniem taboru itp.).

Przy szacowaniu kosztów jednostkowych pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach komunikacyjnych, należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

- poziom wpływów ze sprzedaży biletów, wynikający m.in. z przewidywanej liczby podróży;
- opłaty za korzystanie z przystanków komunikacyjnych, dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, infrastruktury kolejowej bądź drogowej,
- opłaty za udostępnianie środków transportowych będących własnością samorządu województwa kujawsko-pomorskiego,
- zwiększone koszty amortyzacji przy ewentualnym zakupie nowych środków transportowych;
- koszty utrzymania urządzeń wymaganych przez organizatora,
- koszty poniesione na doposażenie środków transportowych w celu spełnienia standardów wymaganych przez organizatora,
- utracone przychody z tytułu wdrożenia przez organizatora zintegrowanego biletu wojewódzkiego;
- ewentualne dodatkowe koszty narzucone przez organizatora, w tym np. dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów.

Utracone przychody z tytułu wdrożenia zintegrowanego biletu wojewódzkiego wynikają z potrzeby udzielenia przez organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich dodatkowych ulg za przejazdy na danych liniach realizowanych na podstawie tego biletu. Ze względu na planowaną stopniową wymianę parku taborowego w autobusowych wojewódzkich przewozach pasażerskich, przez operatorów tych przewozów, zakłada się zwiększone koszty eksploatacyjne tych operatorów, którzy zakupią nowe autobusy o odpowiednim standardzie wyposażenia (patrz. rozdz. 9), o równowartość zwiększonych kosztów amortyzacji (w stosunku do obecnych).

Dodatkowe składowe kosztów eksploatacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich transportem drogowym, mogą także wynikać z kosztów poniesionych na doposażenie środków transportowych w odpowiednie urządzenia i ich utrzymanie.

Rekompensaty ze środków budżetu samorządu województwa kujawsko – pomorskiego będą wypłacone tylko operatorom wykonującym przewozy na liniach o charakterze użyteczności publicznej, ujętych w Planie Transportowym.

Rekompensatę, o której mowa wyżej, wypłaca operatorowi organizator na podstawie trybu określonego w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (łącznie z dokumentacją potwierdzającą wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów) oraz po weryfikacji przez organizatora dokumentów i ewentualnej wprowadzonej przez niego korekcie wysokości należnej rekompensaty (art. 53. i 54. ustawy).

W sytuacji, gdy operator zostanie wybrany w trybie udzielenia koncesji, organizator nie może rekompensować wszystkich poniesionych kosztów, łącznie z prawem do tzw. rozsądnego zysku. Organizator będzie jedynie udzielał rekompensat z tytułu stosowania przez operatora ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Biorąc pod uwagę rosnące koszty organizacji transportu publicznego, zwłaszcza w transporcie kolejowym, jako potencjalne źródło finansowania należy wskazać dotacje gminne i powiatowe do transportu organizowanego przez województwo kujawsko-pomorskie. Docelowo należy przyjąć minimalną i maksymalną wielkość pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach komunikacyjnych, która pozwoli zapewnić podstawowe potrzeby przewozowe. Zwiększenie liczby połączeń ponad limit maksymalnej pracy eksploatacyjnej powinno następować tylko przy solidarnym partycypowaniu w kosztach takich połączeń przez samorządy szczebla powiatowego i gminnego.

7. ELEMENTY WSPOMAGAJĄCE PLANOWANIE, ORGANIZOWANIE I ZARZĄDZANIE WOJEWÓDZKIMI PRZEWOZAMI PASAŻERSKIMI

7.1. ZINTEGROWANA BAZA DANYCH TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Z punktu widzenia organizatora publicznego transportu zbiorowego, niezwykle ważne jest gromadzenie w jednym miejscu wszystkich niezbędnych danych, umożliwiających właściwe organizowanie i zarządzanie przewozami pasażerskimi, w tym zarządzanie systemem informacji pasażerskiej. W tym celu w województwie kujawsko-pomorskim powinna zostać utworzona informatyczna zintegrowana baza danych transportu publicznego dla województwa kujawsko-pomorskiego.

Do najważniejszych danych gromadzonych w tej bazie powinny należeć:

- a) zbiór danych o zawartych umowach na świadczenie usług przewozowych, w tym forma zawarcia tych umów z organizatorem,
- b) kompleksowe dane o poszczególnych operatorach, m.in.:
 - nazwę operatora i jego dane kontaktowe,
 - potencjał operatora (liczba poszczególnych środków transportowych, ich rodzaj, wiek, stan techniczny, urządzenia zwiększające bezpieczeństwo i komfort podróży, wpływ eksploatacji tych środków na środowisko naturalne itp.),
 - jakość świadczonych usług (dane o punktualności i liczbie zrealizowanych przejazdów),
 - rodzaj świadczonych usług transportowych wraz z zasięgiem terytorialnym tych usług,
 - dane taryfowo-biletowe, w tym ceny biletów, rodzaje płatności, obowiązujące ulgi i zwolnienia z opłat,
 - regulaminy przewozu osób i bagażu,
 - ułatwienia i udogodnienia w środkach transportowych dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - procedury wnoszenia skarg przez podróżnych,

- c) wykaz i szczegółowy opis linii komunikacyjnych autobusowych i kolejowych, obsługiwanych przez poszczególnych operatorów wraz z aktualnymi rozkładami jazdy,
- d) zbiór danych o infrastrukturze kolejowej (długości odcinków, parametry techniczne, stan techniczny, wprowadzone ograniczenia itd.),
- e) wykaz sieci przystanków (dworce, zintegrowane węzły przesiadkowe, przystanki, przystanki na żądanie) i ich szczegółowy opis dotyczący m.in.: położenia, infrastruktury, wyposażenia, stanu technicznego obiektów i urządzeń, przypisane im rozkłady jazdy itd.,
- f) dane niezbędne do utrzymania systemu informacji pasażerskiej,
- g) zbiory wyników badań transportowych,
- h) dane o zagospodarowaniu przestrzennym województwa,
- i) dane demograficzne itp.

Wspomniana baza danych powinna być na bieżąco uaktualniana i w miarę potrzeb rozszerzana. Powinna być zintegrowana z bazą danych modelu transportowego dla województwa oraz mieć techniczne możliwości korzystania w sposób automatyczny z zasobów krajowych baz danych dotyczących publicznego transportu zbiorowego, w tym np. Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

7.2. SYMULACYJNY MODEL TRANSPORTOWY DLA WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego zostanie zrealizowany na potrzeby opracowania niniejszej aktualizacji Planu Transportowego, za pomocą odpowiednich programów komputerowych. Z pomocą modelu i nowoczesnych narzędzi informatycznych uzyskamy możliwość planowania w sposób efektywny procesów transportowych, w tym szczególnie w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w województwie. Umożliwi on między innymi:

- dokonywanie szczegółowej diagnozy funkcjonowania systemów transportowych w województwie,
- określanie potrzeb transportowych mieszkańców,
- symulowanie dowolnej hipotetycznej zmiany w systemach transportowych lub w zagospodarowaniu przestrzennym w województwie i określenia ich wpływu na zmiany sposobu podróżowania mieszkańców, w tym np.: wykorzystanie określonych połączeń kolejowych, konsekwencji spowodowanych hipotetycznym zlikwidowaniem określonego połączenia kolejowego, wybudowania nowego przystanku, wybudowania nowej drogi samochodowej itd.,
- optymalne planowanie (przy zadanych, określonych kryteriach) rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie,
- optymalne kształtowanie polityki w zakresie inwestycji transportowych, w tym także budowy dróg czy inwestycji w infrastrukturę kolejową.

Symulacyjny model transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego odzwierciedlać będzie w zapisie komputerowym: graficznie (mapy) i tekstowo (tabele) między innymi:

- przebieg i szczegółowy opis cech techniczno-eksploatacyjnych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i ważniejszych gminnych,
- przebieg wszystkich tras i połączeń kolejowych wraz z ich charakterystyką, opisem punktów obsługi podróżnych,
- przebieg tras, połączeń i przystanków publicznej komunikacji autobusowej (połączenia o znaczeniu ponadpowiatowym), podział obszaru województwa na rejonów transportowe, w ramach których wydzielone zostaną miasta (w tym duże i średnie z dalszym podziałem na charakterystyczne części) i pozostałe obszary w ramach poszczególnych gmin,
- szczegółową charakterystykę ww. rejonów, w tym pod względem liczby i struktury mieszkańców, liczby miejsc pracy, edukacji, handlu, usług, rekreacji i innych atrakcyjności z punktu widzenia celów podróży, zarówno mieszkańców województwa, jak i osób przyjezdnych,
- funkcjonowanie transportu samochodowego, w tym natężenia ruchu na poszczególnych drogach województwa, strukturę rodzajową pojazdów, warunki ruchu,

- funkcjonowanie transportu publicznego (kolejowego i autobusowego), w tym wielkości potoków pasażerskich na poszczególnych trasach, strukturę podróży, stopień wykorzystania zdolności przewozowych,
- zachowania transportowe mieszkańców (liczba podróży w dobie, opis celów i sposobu realizacji podróży, w tym wybór środka transportowego do podróży itp.),
- charakterystykę zewnętrznego ruchu samochodowego (tranzytowego, ruchu generowanego przez mieszkańców województwa oraz absorbowanego przez województwo), w tym natężenia ruchu i strukturę rodzajową pojazdów,
- charakterystykę zewnętrznych potoków pasażerskich kolejowych i autobusowych (tranzytowych, generowanych przez mieszkańców województwa oraz absorbowanych przez województwo), w tym wielkości tych potoków oraz strukturę podróży,
- obiegowanie taboru kolejowego przy jednoczesnym najbardziej optymalnym ich wykorzystaniu pod względem ekonomicznym i eksploatacyjnym.

Zasadnicze dane do modelu dla stanu istniejącego pozyskane zostaną na podstawie badań terenowych, w tym badań ankietowych mieszkańców. Bazę danych modelu należy aktualizować na bieżąco, w celu możliwości wykorzystania go do bieżących analiz transportowych, racjonalnego podejmowania decyzji w zakresie funkcjonowania przewozów pasażerskich w województwie, a także uaktualniania Planu Transportowego.

Za obsługę i utrzymanie modelu odpowiedzialny będzie departament właściwy do spraw transportu publicznego we współpracy z departamentami właściwymi do spraw infrastruktury drogowej i planowania rozwoju województwa. Pracownicy obsługujący ten model powinni być w tym zakresie przeszkoleni.

7.3. PODSYSTEM ITS ZARZĄDZANIA PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM

wykreślony

8. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

System informacji pasażerskiej odgrywa nie tylko istotną rolę w dobrej obsłudze pasażerów publicznego transportu zbiorowego, ale stanowi również jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z usług tego transportu. Prosty, czytelny, zrozumiały i co bardzo ważne „przyjazny” system dla potencjalnego pasażera, ułatwia mu wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy celem, a źródłem podróży. Najkorzystniejsze może oznaczać najkrótszy czas podróży, akceptowaną (z reguły najmniejszą) liczbę przesiadek, najkrótszą długość trasy, najmniejszą opłatę za podróż itd.

Efektywny dostęp do danych o publicznym transporcie zbiorowym wymaga odpowiedniej organizacji systemu informacji pasażerskiej. Sprawny system powinien się odznaczać kompleksowością i łatwością dostępu oraz ciągłą aktualizacją danych. Zasięg systemu powinien obejmować głównie sieć dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, przystanków, peronów i stacji kolejowych oraz środki transportowe. Elementem systemu informacji pasażerskiej powinny być również media tradycyjne i elektroniczne.

System informacji pasażerskiej powinien składać się z następujących elementów:

- oznakowania i wyposażenia środków transportowych,
- oznakowania i wyposażenia stanowisk wymiany pasażerów (dworce, węzły przesiadkowe, stacje i perony, przystanki).

Zakres pożądanej informacji w miejscach wsiadania i wysiadania pasażerów oraz wewnątrz środków transportowych przedstawiono w Tabeli 10.

Tabela 10. Zakres pożądanej informacji pasażerskiej

Miejsce informacji	Zakres informacji	
	Minimalny	Rozszerzony
Przystanki	<ul style="list-style-type: none"> • logo oraz dane kontaktowe do organizatora przewozów; • nazwa i numer przystanku; • rozkład jazdy; • adresy serwisów internetowych platform informacyjnych z kodem QR; • dane kontaktowe do operatora przewozów; 	<ul style="list-style-type: none"> • dane kontaktowe do operatora w alfabecie Braille`a.
Węzły przesiadkowe, w tym zintegrowane węzły przesiadkowe	<ul style="list-style-type: none"> • logo oraz dane kontaktowe do organizatora przewozów; • nazwa i numer przystanku oraz peronu; • rozkład jazdy; • adresy serwisów internetowych platform informacyjnych z kodem QR; • dane kontaktowe do operatora przewozów; • cennik opłat za podróż w najpopularniejszych relacjach; • wykaz ulg ustawowych; 	<ul style="list-style-type: none"> • schemat węzła w formie mapy obszaru, zawierającej lokalizację przystanków (peronów), parkingów samochodowych i rowerowych; • schematy sieci komunikacyjnej oraz powiązania z liniami lokalnych przewozów pasażerskich oraz z liniami międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich (miejsca przesiadek, przystanki na żądanie itp.); • dynamiczna informacja o prognozowanym czasie przyjazdu środka transportowego; • informacja drogowskazowa (prowadząca podróżnego, np. dworce, węzły przesiadkowe).
Środki transportowe	<ul style="list-style-type: none"> • nazwa i logo operatora; • dane kontaktowe do operatora przewozów; • herb województwa; • nazwa i logo organizatora; • nazwa miejscowości docelowej (kierunku jazdy); • nazwy ważnych przystanków pośrednich; • plan przebiegu linii z wykazem wszystkich przystanków pośrednich; • regulamin przewozu osób i bagażu; • cennik opłat oraz wykaz ulg i zwolnień. 	<ul style="list-style-type: none"> • plan sieci komunikacyjnej zawierający miejsca przesiadek; • informacja wizualna i głosowa o następnych przystankach i lokalizacji na trasie; • informacja wizualna i głosowa o sytuacjach nadzwyczajnych (zmiana trasy, objazdy, awarie itp.); • foldery informacyjne dla pasażerów zawierające m.in. rozkład jazdy, cennik biletów, dane kontaktowe operatora przewozów (z możliwością umieszczania reklam).

System informacji pasażerskiej w województwie kujawsko-pomorskim powinien być jednoznacznie identyfikowany. W związku z tym wymaga się wprowadzenia obowiązku stosowania herbu województwa kujawsko-pomorskiego m.in. na:

- schematach sieci linii komunikacyjnych,
- tablicach rozkładów jazdy,

- przystankach autobusowych,
- peronach i stacjach kolejowych (do uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej),
- w środkach transportowych wykonujących wojewódzkie przewozy pasażerskie,
- stronach internetowych o publicznym transporcie zbiorowym oraz na publicznych kontach serwisów społecznościowych.

W miejscu wymiany pasażerów (dworce, węzły przesiadkowe, stacje, przystanki i perony) do najważniejszych środków przekazu informacji pasażerskiej należy tablica przystankowa z rozkładem jazdy. Szczegółowe zapisy dotyczące treści rozkładów jazdy, trybu jego zatwierdzania, sposobu ogłaszania oraz aktualizowania zawarte są w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Wszystkie przystanki obsługujące wojewódzkie przewozy pasażerskie w województwie kujawsko-pomorskim powinny być wyposażone w tablice przystankowe według jednego, ustalonego wzoru.

Tablica z rozkładem jazdy powinna zawierać co najmniej następujące zapisy:

- logo wraz z danymi kontaktowymi organizatora i operatora,
- nazwę przystanku (peronu) wraz z jego numerem porządkowym,
- przewidywany czas dojazdu do głównych miejscowości pośrednich z oznaczeniem węzłów przesiadkowych (pogrubienie i podkreślenie nazwy miejscowości),
- adres strony internetowej organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich i adres dostępu do jego konta społecznościowego oraz kod QR z tymi informacjami,
- rozkład jazdy w dwóch językach obcych (z zaznaczeniem kursów pojazdów przystosowanych do osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonych zdolnościach ruchowych, np. autobusy niskopodłogowe).

Ze względu na małą odporność na zniszczenie przystankowych tablic z rozkładem jazdy, powinno się prowadzić stały nadzór nad siecią przystanków obejmujących sieć komunikacyjną wojewódzkich przewozów pasażerskich. Pozwoli to eliminować do możliwego minimum skutki kradzieży lub wandalizmu, będące najczęstszą przyczyną braku dostępu pasażerów do podstawowej informacji, znajdującej się na przystankach. Zintegrowane węzły przesiadkowe oraz główne węzły przesiadkowe (w szczególności dworce kolejowe i autobusowe) powinny zapewniać szerszy dostęp do informacji pasażerskiej od typowego przystanku, w tym cennik opłat, wykaz ulg, regulamin przewozu osób i bagażu itd. Pożądana jest także instalacja na nich sprzętu wizualnego w postaci dwustronnych monitorów zawieszonych na wysięgnikach przy stanowiskach oczekiwania na środek transportowy. Ich zadaniem będzie wyświetlanie najważniejszych informacji pasażerskich dotyczących obszaru węzła przesiadkowego. Po jednej ze stron wyświetlana powinna być także informacja o prognozowanym przyjeździe środka transportowego. Jest to niezmiernie ważne w przypadku, gdy na sieci dróg lub połączeń kolejowych występują nieprzewidziane losowe zdarzenia, zaburzające płynne funkcjonowanie środków transportowych.

Pożądanym działaniem na węzłach przesiadkowych jest także utworzenie stref dostępu do bezpłatnego, bezprzewodowego Internetu. Na wspomnianych węzłach przesiadkowych wszelkie informacje dostępne dla pasażera powinny być podane w co najmniej trzech językach: polskim, angielskim i ukraińskim. W przypadku instalowania automatów biletowych należy dążyć, aby umożliwiały obsługę, oprócz w języku ojczystym, również w najbardziej popularnych językach obcych (angielski, niemiecki, francuski, hiszpański, ukraiński itp.). Stosowanie tego typu ułatwień w dostępie do informacji jest szczególnie wskazane w miejscowościach, w których występuje duży ruch turystyczny oraz w miejscowościach uzdrowiskowych. Wdrożenie proponowanego systemu informacji pasażerskiej na węzłach przesiadkowych będzie wymagało ścisłej współpracy województwa z zarządcami infrastruktury punktowej (przystanków, dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych).

Mając na względzie ciągły postęp technologiczny w informatyce oraz telefonii komórkowej, należy dążyć do stosowania kodów QR na tablicach rozkładów jazdy, umożliwiających odczytanie informacji przez smartfon. Zeskanowany kod QR może wprost przekierować użytkownika do strony internetowej, umożliwiając tym samym szybki dostęp do szerszej informacji pasażerskiej. Dodatkowo kod można wygenerować w taki sposób, aby wiadomość odczytana przez urządzenie mobilne zawierała numer infolinii pasażerskiej, przekierowanie do

adresu strony internetowej z umieszczoną mapą najbliższego obszaru lub do wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych.

Równolegle z wdrażaniem nowoczesnych technik informacyjnych, rozbudowie poddać należy tradycyjny dostęp do informacji pasażerskiej, bez względu na fakt posiadania telefonu komórkowego z dostępem do Internetu. Koniecznością powinno być umieszczenie na przystankach i w środkach transportowych numeru telefonu kontaktowego do operatora, dzięki któremu pasażer będzie mógł połączyć się bezpośrednio z tą jednostką, uzyskując informację o kursach opóźnionych lub o wystąpieniu awarii danego środka transportowego.

W celu zwiększenia dostępności do takiej formy powiadomień, na tablicy z rozkładem jazdy, powinno się także umieścić numer infolinii do operatora alfabetem Braille'a, dzięki czemu także osobom niewidomym i słabowidzącym, w sposób bezpośredni, umożliwi się dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.

9. POŻĄDANE STANDARDY USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

9.1. RODZAJE I ZNACZENIA STANDARDÓW USŁUG PRZEWOZOWYCH

Określenie odpowiedniego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej oraz zapewnienie wysokiego poziomu jakości tych usług, przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Może również korzystnie wpłynąć na wzrost zadowolenia pasażerów z przebiegu podróży oraz wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

Uzyskanie pożądanego poziomu jakości w przewozach pasażerskich wymaga wielokierunkowego działania w zakresie:

- ochrony środowiska naturalnego,
- łatwej dostępności do infrastruktury przystankowej,
- dogodnej dostępności do przestrzeni publicznej środkami transportu publicznego,
- dogodnej dostępności do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- odpowiedniej konstrukcji i wyposażenia środków transportowych, zapewniających łatwą, wygodną i bezpieczną podróż,
- wygodnego dla podróżnych systemu pobierania opłat,
- zadawalającej dla pasażerów punktualności i częstotliwości kursowania środków transportowych na poszczególnych liniach komunikacyjnych,
- pełnej i nowoczesnej informacji pasażerskiej,
- odpowiedniego urządzenia i wyposażenia przystanków komunikacyjnych,
- odpowiedniego urządzenia i wyposażenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz innych miejsc przesiadania się, w tym dworców,
- zapewnienia wysokiego standardu technicznego infrastruktury kolejowej i drogowej służącej przewozom pasażerskim.

Zgodnie z postanowieniami art. 776 Kodeksu Cywilnego przewoźnik obowiązany jest do zapewnienia podróżnym odpowiadających rodzajowi transportu warunków bezpieczeństwa i higieny oraz takich wygod, jakie ze względu na rodzaj transportu uważa się za niezbędne. Podstawowe standardy jakościowe świadczonych usług w ramach publicznego transportu zbiorowego, obligujące przewoźników do ich przestrzegania, zawiera również Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Organizatorów, operatorów i przewoźników dodatkowo obowiązują przepisy Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Standardy kolejowych usług przewozu osób zawarto również w Krajowym planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym. Ramowe

standardy w regularnych przewozach osób określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, m.in. wymóg:

- czytelnego oznakowania środków transportowych, wykonujących usługi przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępniania rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (na wszystkich przystankach, których rozkład jazdy dotyczy),
- publikowania cenników opłat lub taryf oraz regulaminów przewozu.

Ochrona środowiska naturalnego

Ruch drogowy i kolejowy są jednymi z głównych czynników wpływających na ekosystem otaczający człowieka. Zarówno emitowane substancje w procesie eksploatacji środków transportowych, jak i energia akustyczna, mogą w sposób znaczący oddziaływać na środowisko naturalne powodując zanieczyszczenia powietrza, wód i gleb, wzrost hałasu komunikacyjnego i towarzyszące drgania oraz zmiany w mikroklimacie. Dopuszczalny poziom zanieczyszczenia środowiska określają przepisy:

- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. 2021 poz. 845),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112).

Zakłada się, że docelowo środki transportowe eksploatowane w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich, pod względem emisji spalin, będą spełniać minimum normę EURO 6 oraz aktualne standardy pod względem hałasu i bezpieczeństwa biernego i czynnego.

Sieć połączeń opisanych w aktualizacji planu nie zakłada znaczącego wzrostu pracy przewozowej. Nie będzie więc negatywnie oddziaływać na środowisko.

Warunki techniczne i wyposażenie środków transportowych

W ramach zapewnienia wysokiego poziomu standardu jakości w usługach przewozowych, zakłada się stopniową wymianę autobusów i kolejowych środków transportowych, świadczących wojewódzkie usługi przewozu pasażerów na nowe, spełniające wszystkie zakładane standardy. Średnia wieku wszystkich środków transportowych nie powinna przekraczać 10 lat dla taboru autobusowego oraz 20 lat dla taboru kolejowego.

Postuluje się preferowanie ekologicznych środków transportowych, w przypadku autobusów – z napędem LNG, CNG, hybrydowym, szczególnie na liniach transportowych na terenach przyrodniczo chronionych, jak np. obszary Borów Tucholskich. Z uwagi na dynamicznie rozwijającą się technologię pojazdów o napędzie elektrycznym należy zakładać, że będzie to docelowo podstawowy napęd w przyszłych pojazdach, stopniowo wypierający napęd LNG, CNG i hybrydowy. Ze względu na wciąż początkową fazę rozwoju technologii napędu wodorowego należy poczekać na jego upowszechnienie się w transporcie regionalnym.

Nowe środki transportu drogowego powinny być wyposażone w systemy zapobiegające poślizgowi kół w momencie ruszenia (ASR), blokowania kół w trakcie gwałtownego hamowania (ABS), wyslizgiwania się kół podczas pokonywania łuków (ESP) itp., minimalizując prawdopodobieństwo zaistnienia niebezpiecznego zdarzenia. Istotna z punktu widzenia komfortu pasażera jest pojemność środka transportowego. Operatorzy przewozów powinni umieszczać informację o nominalnej pojemności pojazdu w formie plakietki zawierającej dane o miejscach siedzących oraz stojących (w przypadku pociągów). Pojemność ta powinna być dostosowana do największego potoku pasażerskiego, jaki występuje na danej linii komunikacyjnej, na której dany środek transportowy kursuje.

Minimalna pojemność środka transportowego na liniach wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym powinna zapewniać miejsca siedzące dla maksymalnej, możliwej liczby pasażerów na poszczególnych odcinkach danej linii. Natomiast w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, ze względu na mniejszą elastyczność w podmianie taboru, dopuszcza się brak zapewnienia wszystkim pasażerom miejsca siedzącego. Tworząc rozkład jazdy należy dążyć, aby odcinki, na których część podróży odbywa się na stojąco była jak najkrótsza, tj. nie przekraczająca 30 minut.

Warunkiem koniecznym jest pełne oznakowanie każdego środka transportowego, wykonującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w województwie. W sposób wyraźny należy umieścić na zewnętrznych i wewnętrznych ścianach pojazdu nazwę oraz logo operatora, a także dodatkowo na zewnętrznej ścianie herb województwa kujawsko-pomorskiego. Każdy pojazd musi być też wyposażony w urządzenia związane z informacją pasażerską (patrz Tabela 10.), w tym regulamin przewozów, cennik opłat, wykaz ulg oraz dane kontaktowe operatora publicznego transportu zbiorowego. Dane te powinny być dostępne dla każdego pasażera w formie nie tylko wywieszanej informacji wewnątrz pojazdu, ale również w postaci dokumentu. Docelowo powinno się dążyć do skompresowania tych danych do poręcznego folderu, który pasażer będzie mógł nieodpłatnie wziąć ze sobą z pokładu pojazdu.

W celu wprowadzenia nowoczesnej informacji pasażerskiej, decydując się na zakup taboru autobusowego, należy wyposażać pojazdy także w elektroniczne wyświetlacze kierunku jazdy, tablice bądź monitory LCD wyświetlające dynamicznie informację pasażerską, w odbiorniki GPS i nadajniki GPRS itp. (patrz rozdz. 8).

Pożądane jest, aby na liniach o największych potokach pasażerskich, środki transportowe charakteryzowały się wyjątkowo dużym komfortem (np. zamontowana klimatyzacja, regulowane siedzenia, podłokietniki, zagłówki itp.) i bezpieczeństwem podróży, a także pełną dostępnością dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz możliwością przewozu wózków dziecięcych (patrz rozdz. 5). Stosowanie w środkach transportu publicznego dodatkowego wyposażenia, poprawiającego bezpieczeństwo podróży, jest obecnie zabiegiem pożądanym społecznie.

Działania poprawiające komfort psychiczny podróżnych, związany z zapewnieniem bezpieczeństwa podróży, to głównie instalacja systemu monitoringu wizyjnego wewnątrz pojazdów. Pomimo, że system ten nie poprawia w sposób bezpośredni bezpieczeństwa, odstrasza potencjalnych chuliganów od niepożądanych czynów.

W celu uzyskania odpowiedniego standardu bezpieczeństwa przewozów pasażerskich, pożądanym jest również sukcesywne wdrażanie pasów bezpieczeństwa w autobusach. Uważa się, że prowadzenie odpowiednich kampanii reklamowych, zachęcających społeczeństwo do korzystania z możliwości zapięcia się pasem bezpieczeństwa, przyczyni się do poszerzenia zakresu ich stosowania. Pasy bezpieczeństwa powinny znaleźć się w każdym busie (krótkim autobusie) i autobusie podwyższając standard bezpieczeństwa biernego. Innym dodatkowym wyposażeniem w pojazdach poprawiających bezpieczeństwo pasażerów powinno być:

- montaż młotków pokładowych umożliwiających wybicie oznaczonych szyb o zmniejszonej hartowności (podatnych do szybkiego kruszenia się),
- instalacja wyjść awaryjnych w autobusach i każdym z członów pociągów,
- stosowanie czytelnego oznakowania ewentualnej drogi ewakuacyjnej.

W ramach wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju transportu w województwie kujawsko-pomorskim zakłada się szersze wykorzystanie roweru, jako środka transportowego do podróży w powiązaniu z transportem publicznym. Stąd wszystkie środki publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym powinny mieć wydzieloną przestrzeń, wyposażoną w specjalne haki umożliwiające zaczepienie roweru. Dzięki temu rowerzysta będzie mógł dojechać do przystanku (głównie z terenów o niskiej gęstości zaludnienia), a następnie odbywać podróż wraz ze swoim rowerem środkiem publicznego transportu zbiorowego.

Liczba stanowisk na rowery powinna być uzależniona od rozmiaru pojazdu kolejowego, ale nie powinna być mniejsza niż 4.

Z uwagi na zmniejszoną przestrzeń pasażerską autobusów, zaleca się w ich przypadku montaż tylnych zewnętrznych bagażników. Sprowadza się to do konieczności pomocy pasażerom w ich obsłudze przez kierowcę pojazdu, co będzie skutkowało wydłużeniem czasu postoju na przystankach. Ustalenie, na których liniach pożądanym byłoby montowanie takich bagażników, wymaga szczegółowych analiz potrzeb transportowych.

System pobierania opłat

System taryfowo-biletowy oparty będzie głównie na biletach okresowych oraz jednorazowych, których docelowa cena ujednolicona dla wszystkich operatorów i uzależniona będzie od zasięgu podróży (liczby przebytych kilometrów). Kanałami dystrybucji biletów w przewozach będą kasy biletowe dworców autobusowych

i kolejowych. Przewiduje się również możliwość zakupu biletu bezpośrednio w pojeździe (po wejściu do autobusu w kabinie kierowcy lub, w przypadku przewozów kolejowych, u kontrolera biletów).

Zakłada się stopniowe wdrażanie w województwie kujawsko-pomorskim nowoczesnych form płatności, w tym w pierwszej kolejności:

- poprzez zakup biletu w formie elektronicznej przez Internet; w przypadku transportu autobusowego wpłynie to znacznie na skrócenie czasu postoju autobusu na przystanku,
- za pomocą bezdotykowej karty płatniczej PayPass i PayWave,
- za pomocą smartfona (technologia NFC – Near Field Communication).

W przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, prowadzenie wszystkich ww. kanałów dystrybucji biletów, zostało obowiązkowo wpisane do obowiązków operatorów od 2023 r.

W przypadku przewozów autobusowych dwie ostatnie formy płatnicze wymagają wyposażenia kierowców (kontrolerów) w odpowiednie czytniki pobierające należność za przejazd.

Docelowo zakłada się także wprowadzenie zintegrowanego biletu wojewódzkiego, umożliwiającego realizowanie podróży w dowolnych relacjach wszystkimi środkami publicznego transportu zbiorowego realizującymi przewozy na terenie województwa. (opłata odbywałaby się za pomocą karty płatniczej lub smartfonu).

Do realizacji tego zadania nieodzowna będzie współpraca pomiędzy organizatorem i operatorami świadczącymi usługi w ramach przewozów wojewódzkich oraz operatorami i organizatorami przewozów na obszarze miast, w których funkcjonuje komunikacja miejska oraz organizatorami przewozów pasażerskich na obszarze wybranych powiatów. W pierwszej fazie zakłada się wdrożenie tego biletu na przejazdy okresowe (głównie miesięczne).

Punktualność i częstotliwość kursowania

Środki publicznego transportu zbiorowego, wykonujące kursy w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich po konkretnej trasie linii komunikacyjnej, poruszać się powinny według ściśle określonego rozkładu jazdy. Regularność ruchu, na którą składają się punktualność i częstotliwość kursowania, uznawana jest za bardzo ważny czynnik, mający wpływ na funkcjonowanie danej linii komunikacyjnej i jeden z kluczowych czynników stanowiących o atrakcyjności tej linii.

Z punktu widzenia pasażera nie tylko czas jazdy, ale także punktualność jest zasadniczym kryterium oceny efektywności transportu publicznego. Na podstawie obserwacji stwierdza się, że kursy przyspieszone, względem godzin odjazdu w rozkładzie jazdy, są niechętnie tolerowane przez podróżnych. Uwarunkowane jest to głównie tym, że pasażerowie zmierzają na przystanek o określonej porze w celu dotarcia do niego na wyznaczoną godzinę odjazdu środka transportowego. Częstym zjawiskiem wśród pasażerów jest planowanie podróży na przystanek „w ostatniej chwili”. Nie dopuszcza się więc przyspieszonych odjazdów z przystanków w stosunku do rozkładu jazdy. W transporcie autobusowym, istniejące przepisy nie dopuszczają jakichkolwiek odstępstw od rozkładu jazdy. Natomiast zakłada się następujące dopuszczalne opóźnienia odjazdu o nie więcej niż 7 minut w transporcie kolejowym.

Częstotliwość kursowania środków publicznego transportu zbiorowego uzależniona jest głównie od natężenia ruchu pasażerskiego oraz możliwości przepustowych, jakie występuje na danej linii komunikacyjnej, ale może zależeć także od:

- natężenia ruchu środków transportowych, eksploatowanych przez innych przewoźników na danych liniach,
- elastyczności oferowanego połączenia (możliwości przesiadki),
- pory dnia,
- rodzaju dnia tygodnia (dzień roboczy, dzień wolny od pracy, święto),
- okresu sezonowego (dni nauki szkolnej, sezon urlopowy, ferie zimowe, pory roku itp.),
- stopnia priorytetu w przewozach na danej linii (w przypadku przewozów kolejowych),

- przepustowości infrastruktury kolejowej i ograniczeń związanych z prowadzonymi pracami remontowymi (np. prowadzenie ruchu tylko po jednym torze).

Oferta przewozowa, a wraz z nią częstotliwość kursowania, musi być przede wszystkim dostosowana do popytu na świadczone usługi, a w przypadku przewozów kolejowych, także do możliwości technicznych i przepustowości odcinków sieci kolejowej. Jednak nie może być mniejsza niż kilka kursów w ciągu doby dla każdego kierunku, tak aby umożliwić pasażerom powrót do źródła podróży. Bardzo ważnym jest przy tym czas odjazdu, aby był dostosowany do potrzeb pasażerów, aby zapewnić im dojazd do celu w oczekiwanej godzinie (dotyczy podróży obowiązkowych do pracy, szkoły itd.). Na mniej popularnych liniach, łączących peryferyjne obszary wiejskie, liczba kursów na jednym kierunku może wynosić od 2 do 4 na dobę (głównie o poranku i w godzinach wieczornych).

Minimalna liczba kursów autobusowych w jednym kierunku dla linii powinna wynosić 4. W uzasadnionych przypadkach, np. gdy potrzeby przewozowe są zaspokajane linią o podobnym przebiegu, dopuszcza się uruchomienie mniejszej liczby kursów.

Warunki techniczne i wyposażenie przystanków, zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz dworców
W Planie Transportowym zakłada się stopniowe podnoszenie standardów wszystkich przystanków, węzłów przesiadkowych i dworców, których właścicielem jest województwo. W przypadku przystanków lub dworców, których właścicielem jest inny podmiot, Województwo będzie dążyło do pełnienia roli ciała doradczego, celem ustandaryzowania wyposażenia i warunków technicznych.

W zakresie finansowania z budżetu samorządu województwa przewiduje się podniesienie standardów wszystkich przystanków autobusowych, położonych na drogach wojewódzkich, poprzez zapewnienie:

- wiaty lub innej formy zadaszenia, zapewniającej ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, wykonaną w technologii zmniejszającej podatność na akty wandalizmu,
- kilku miejsc siedzących pod zadaszeniem,
- utwardzonej powierzchni przystanku o długości, zależnej od liczby podróżnych oraz wyniesionej ponad jezdnię tak, aby ułatwić wsiadanie do środków transportowych;
- zatoki przystankowej umożliwiającej zatrzymanie się najdłuższego autobusu korzystającego z danego przystanku lub kilku autobusów jednocześnie, jeśli wynika to z natężenia ruchu tych środków transportowych,
- utwardzonej drogi dojścia do przystanku – chodniki długości po 50 m dla każdej ze stron dojścia do przystanku (jeśli zachodzi taka potrzeba) o szerokości 1,5 m,
- oświetlenia w standardzie LED, wyposażonego w panele słoneczne, jako źródło zasilania energią (przyczyni się to do redukcji kosztów związanych z doprowadzeniem sieci elektrycznej i stałych kosztów związanych ze zużyciem energii elektrycznej),
- widoczności rozkładu jazdy,
- stojaków lub parkingi na rowery lub boksy na rowery,
- informacji pasażerskiej (patrz rozdz. 8),
- pojemnika na odpady komunalne,
- posiadanie elementów zieleni pełniących funkcje: obniżania temperatury o w obrębie węzła, dawanie cienia użytkownikom oraz estetyczne.

Zasady i charakter wyposażenia peronów kolejowych zostały określone w odrębnych dokumentach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem).

Zintegrowane węzły przesiadkowe oraz dworce powinny być wyposażone w infrastrukturę, zapewniającą pełną obsługę podróżnych, a w szczególności w miejsca postojowe dla pojazdów i rowerów, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, poczekalnie, toalety, punkty małej gastronomii (w razie możliwości) i nowoczesne systemy informacyjne itd.

Wzorcowy zintegrowany węzeł przesiadkowy i dworzec powinny spełniać następujące kryteria:

- integrację przestrzenną, tzw. Zwartość,
- bardzo dobrą rozpoznawalność przez podróżnych i jednoznaczne oznakowanie,
- wyposażenie w parkingi typu „Park&Ride”, „Kiss&Ride” oraz „Bike&Ride” o pojemnościach dostosowanych do potrzeb podróżnych,
- zapewnienie bezpłatnego parkingu strzeżonego dla osób posiadających bilety miesięczne - dopuszcza się pobór opłat tylko wobec osób bez biletów okresowych,
- wyposażenie w nowoczesny i kompleksowy system informacji pasażerskiej (patrz rozdz. 8),
- zrozumiałe i możliwie jak najkrótsze drogi przemieszczenia się pomiędzy poszczególnymi środkami transportowymi, bez potrzeby pokonywania dużych różnic wysokości. Zakłada się, że czas na przejście z jednego peronu przystankowego, w węzle do innego, nie może przekraczać kilku minut (zalecane 3 min.), co przekłada się na maksymalną odległość między nimi około 180-200 m i powinna być tym mniejsza, im bardziej lokalny charakter ma podróż,
- połączenia pomiędzy peronami nie powinny przy tym krzyżować się z ciągami drogowymi o dużych natężeniach ruchu,
- spełnienie wymogów dotyczących osób z niepełnosprawnościami, o ograniczonych zdolnościach ruchowych i starszych (windy, ruchome schody, pochylnie, nawierzchnie dotykowe itp.),
- zapewnienie dużego poczucia bezpieczeństwa osobistego podróżnym (monitoring, służby porządkowe) oraz bezpieczeństwa wynikającego z ruchu poszczególnych środków transportowych,
- wyposażenie w dodatkowe, atrakcyjne funkcje dla podróżnych (np. punkty usługowe i handlowe).

Węzły powinny jednocześnie spełniać wysokie kryteria jakości przestrzeni publicznej pod względem architektonicznym i estetycznym.

Coraz więcej osób decyduje się na korzystanie z hulajnóg elektrycznych. Cały proces wywołał widoczne zmiany w krajobrazie miast i otworzył kolejny rozdział w myśleniu o mobilności miejskiej. Zaparkowane hulajnogi zajmują przestrzeń, która wcześniej mogła spełniać inne cele, a jednocześnie w pewnym stopniu mogą zastąpić inne środki transportu, przez które zajmowana jest większa przestrzeń.

Hulajnoga elektryczna to stosunkowo innowacyjny środek transportu. W związku z tym nie ma pewności czy jej popularność jest chwilową modą, czy stałym trendem. W przypadku utrzymania się popularności hulajnóg elektrycznych, należy wyposażać węzły przesiadkowe także w parkingi do hulajnóg, a w pojazdach kolejowych wydzielać miejsce do bezpiecznego odłożenia urządzenia.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej i drogowej

Infrastruktura kolejowa i drogowa wykorzystywana w przewozach pasażerskich, szczególnie na liniach wojewódzkich, powinna charakteryzować się wysokim standardem technicznym. Jest to podstawowy warunek zapewniający w funkcjonowaniu publicznego transportu w województwie:

- płynnego ruchu środków transportowych,
- wysokiego komfortu podróżowania,
- wymaganej prędkości komunikacyjnej środków transportowych.

Osiągnięcie powyższych celów wymaga w stosunku do wyżej wymienionej infrastruktury:

- nadania priorytetu w działaniach związanych z jej modernizacją, rozbudową, przebudową itp.,
- zapewnienie szybkiej realizacji bieżących napraw, remontów itp.,
- zapewnienie pełnej przejezdności przez cały rok.

Obserwując dotychczasowe modernizacje linii kolejowych na terenie Polski, można w wielu przypadkach stwierdzić przewymiarowanie inwestycji. W szczególności dotyczy to infrastruktury na liniach o znaczeniu lokalnym. Brak perspektyw dla tych tras co do obsługi ich połączeniami dalekobieżnymi poddaje pod wątpliwość celowość budowy długich, niejednokrotnie przekraczających 200 m platform peronowych. Generuje to nie tylko wysokie koszty inwestycyjne, ale też zwiększa koszty bieżącego utrzymania (oświetlenie, odśnieżanie itp.). W ruchu lokalnym, biorąc pod uwagę zasoby taborowe województwa oraz operatorów kolejowych, wydaje się

uzasadnionym budowa peronów o maksymalnej długości 100 m, z zachowaniem ewentualnej rezerwy pod przyszłą rozbudowę.

To samo dotyczy maksymalnej prędkości szlakowej na liniach lokalnych. Standardem PKP PLK S.A. jest dążenie do modernizacji linii kolejowych do prędkości szlakowej 120 km/h. W wielu przypadkach oznacza to całkowitą przebudowę infrastruktury. Ponadto w przypadku gęstego rozmieszczenia przystanków kolejowych, taka prędkość może być niemożliwa do osiągnięcia – pojazd nie zdążyłby się rozpędzić. Zdecydowanie mniejszym nakładem prac i kosztów, osiągając równie zadowalające efekty jest eliminacja punktowych ograniczeń prędkości i utrzymanie stałej prędkości 70 km/h lub wyższej.

Czas przejazdu transportem publicznym wewnątrz województwa

W Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ przyjęto model maksymalnie 60-minutowego dostępu do stolic województwa ze wszystkich ośrodków powiatowych i maksymalnie 90-minutowego, z dowolnej miejscowości na jego terenie. Mimo korzystnych uwarunkowań, stan obsługi komunikacyjnej regionu w relacjach z miastami stołecznymi jest wciąż w wielu relacjach niesatysfakcjonujący – ze względu na brak lub zbyt małą liczbę połączeń, nieakceptowalnie długi czas dojazdu lub godziny połączeń. Istotą wyzwania jest więc doprowadzenie do pełnej realizacji modelu 60/90.

W przypadku miast powiatowych, z których dojazd do stolic trwa dłużej niż godzinę (Rypin, Sępólno Krajeńskie i Radziejów), problemem jest brak połączenia kolejowego tych miast ze stolicami województwa (są położone na tyle daleko, że nie jest możliwe zapewnienie dojazdu autobusem w czasie 60 minut). Brodnica posiada połączenie kolejowe z Toruniem (przez Jabłonowo Pomorskie), ale relacja kolejowa, która z zasady powinna być szybsza, jest w tym przypadku nieefektywna, gdyż konieczność przesiadki, wyraźnie dłuższy dystans do pokonania oraz mało atrakcyjna oferta przewozowa, skutkuje obserwowaną dominacją ruchu autobusowego w relacji do Torunia. Zakłada się, że czas przejazdu, wskazany w modelu 60/90, pociągiem z Brodnicy do Torunia będzie możliwy do osiągnięcia po zelektryfikowaniu linii kolejowej nr 208 na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie.

Wstępna ocena uwarunkowań technicznych linii kolejowych, przebiegających przez Rypin (LK33) i Sępólno Krajeńskie (LK281) wskazuje, że nawet w przypadku kompleksowej modernizacji odcinków linii kolejowych do tych miast, prawdopodobnie nie będzie możliwe osiągnięcie przejazdu do jednej ze stolic województwa w czasie 60 minut. Stąd decyzje o wznowieniu ruchu muszą być poprzedzone szerszą, odrębną analizą w zakresie wyboru optymalnego środka transportu obsługującego ruch do tych miast powiatowych. W przypadku Radziejowa dostęp w czasie 60 minut powinien zostać zapewniony transportem autobusowym.

Czas przejazdu transportem publicznym do stolicy kraju

Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3.000 hektarów, zostanie wybudowany port lotniczy, który w ramach pierwszego etapu, zgodnie z symulacjami, będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie.

Część kolejowa Programu CPK zakłada budowę 1600 km nowych linii prowadzących z 10 kierunków do portu lotniczego i Warszawy (na 670 km prędkość pociągów wynosić będzie ponad 250 km/h, na 740 km 200-250 km/h, na 190 km – 160-200 km/h). Każda z 10 kolejowych „szprych”, prowadzących do CPK, składać się będzie z nowych odcinków sieci oraz z wyremontowanych lub zmodernizowanych fragmentów istniejącej infrastruktury (podział zadań pomiędzy spółki CPK i PKP PLK). Etap zero (przed powstaniem CPK) - 140 km nowych linii, głównie na trasie Warszawa - CPK – Łódź. Pozostałe inwestycje kolejowe wpisane są w horyzont czasowy do 2040 r. Ze 120 miast zamieszkałych przez 13 mln osób, będzie możliwy bezpośredni dojazd do portu lotniczego i Warszawy w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny.

Przez województwo kujawsko-pomorskie, zgodnie z planem, przebiegać będzie szprycha nr 1 (Pomorze, Kujawy) o przebiegu CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Trójmiasto (CMK Północ) – Łęborg – Słupsk oraz Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Piła – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg.

Komponent kolejowy w obecnym kształcie jest bardzo niekorzystny dla województwa kujawsko-pomorskiego i w praktyce pogłębia jego peryferyzację w sieciach transportowych najwyższej rangi. Spośród 5 największych

miast regionu, tylko Grudziądz został objęty nową linią – ale w sposób, który dezintegruje to miasto z województwem kujawsko-pomorskim, a łączy z Trójmiastem i Warszawą. Włocławek, pomimo położenia w pobliżu linii, został zmarginalizowany (brak stacji najwyższej kategorii – zaproponowano stację, jak dla miast powiatowych), Bydgoszcz i Toruń będą dostępne za pomocą zmodernizowanej linii o prędkości maksymalnej prawdopodobnie nie większej niż 160 km/h. Inowrocław pozostaje poza komponentem kolejowym.

Staranie się o bezpośrednie objęcie największych miast województwa nowo realizowaną linią, to nie tylko dążenie do zapewnienia najwyższej prędkości, ale także walka o wizerunek, a także nowo realizowaną infrastrukturę towarzyszącą, która sama w sobie jest już biegunem rozwoju. Zaproponowany układ linii wzmacnia „warszawocentryczność” struktury komunikacyjnej kraju – nie zapewnia dobrych połączeń województwa z sąsiednimi ośrodkami regionalnymi, z którymi od dekad utrwalone są zróżnicowane powiązania (ten sam problem dotyczy też innych ośrodków regionalnych). Nie zapewnia też dobrych połączeń kolejowych międzynarodowych. Wykorzystanie linii nr 18 (odcinek Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło) do programu KDP, dezintegruje możliwość realizacji sprawnego transportu regionalnego oraz transportu towarowego. Wskazywane przez spółkę CPK zasięgi dostępności czasowej wydają się mocno przeszacowane. W rzeczywistości prawdopodobnie znacznie mniej osób znajdzie się w strefach szybkiej dostępności do stacji CPK.

W związku z powyższym za niezbędne i w pełni zasadne należy uznać podejmowanie starań o pełniejsze włączenie województwa kujawsko-pomorskiego w sieć Kolei Dużych Prędkości. Obecnie trasowana linia z CPK przez Grudziądz do Trójmiasta musi zostać uzupełniona o nową linię w najwyższych standardach z Włocławka przez Toruń do Bydgoszczy. Niezbędne jest także dążenie do zapewnienia dobrego skomunikowania obydwu miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego z sąsiednimi ośrodkami regionalnymi, zwłaszcza z Trójmiastem.

Z uwagi na to, że horyzont czasowy budowy szprych CPK wykracza poza ramy aktualizacji Planu Transportowego, należy przyjąć, że pożądanym standardem jest uzyskanie czasu przejazdu do stolicy kraju w czasie 3 h z Bydgoszczy i 2,5 h z Torunia przy wykorzystaniu linii konwencjonalnych.

Należy również podejmować działania lobbujące na rzecz włączenia Grudziądza do siatki połączeń dalekobieżnych oraz zapewnienia minimum jednego dziennie połączenia dalekobieżnego z Grudziądza i Inowrocławia do stolicy kraju.

9.2. POŻĄDANY POZIOM ŚWIADCZENIA USŁUG PRZEWOZOWYCH W WOJEWÓDZTWIE

Zalecany docelowy poziom standardu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej dla województwa kujawsko-pomorskiego zawarto w

Tabela 11. Standardy te stanowią wytyczne dla wszystkich operatorów świadczących usługi publicznym transportem zbiorowym w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich, a także dla zarządców infrastruktury przystankowej (w tym zintegrowanych węzłów przesiadkowych i dworców) wykorzystywanej w tych przewozach.

Tabela 11. Pożądaný poziom świadczenia usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

Lp.	Postulat przewozowy	Przewidziane standardy
1	Ochrona środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • środki transportowe pod względem emisji spalin powinny spełniać przynajmniej normę EURO 6; • w przypadku zakupu taboru autobusowego (minimalny jednorazowy pakiet 50 szt.) – zakup pojazdów o napędzie elektrycznym; • zakup pojazdów o napędzie wodorowym w przypadku rozpowszechnienia się i obniżenia kosztów tej technologii;

		<ul style="list-style-type: none"> • przy zakupie nowych środków transportowych preferowane powinny być środki ekologiczne;
2	Dostępność infrastruktury przystankowej	<ul style="list-style-type: none"> • nowe przystanki autobusowe powinny być organizowane przede wszystkim w bezpośredniej bliskości obszaru użyteczności publicznej, jednostek oświaty, centrów handlowych i obiektów masowej rozrywki, w miejscach generujących ruch osób niepełnosprawnych oraz obszarów o dużej gęstości zaludnienia; • kolejne przystanki komunikacji autobusowej powinny być położone w odległości najkorzystniejszej do 2 km, a maksymalnie do 4 km w obszarach o niskiej gęstości zaludnienia; • przystanki kolejowe powinny być położone w odległości od siebie najkorzystniejszej do 3 km, a maksymalnie do 6 km w obszarach o niskiej gęstości zaludnienia; • na obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia dopuszcza się tworzenie nowych przystanków kolejowych w odległości poniżej 1 km; • powinno dążyć się do osiągnięcia minimalnej gęstości wszystkich przystanków publicznego transportu zbiorowego w danym powiecie województwa na poziomie 0,30/km² (z wyjątkiem obszarów o bardzo małej gęstości zaludnienia); • za maksymalną akceptowalną dostępność czasową do przystanków publicznego transportu zbiorowego uznaje się 18 minut, co przekłada się na długości: 1,25 km drogi pieszej, 3,6 km drogi przebytej rowerem i 10,2 km drogi jazdy samochodem;
3	Dostępność do stolic województwa i stolicy kraju	<ul style="list-style-type: none"> • dostępność czasowa publicznym transportem zbiorowym realizującym wojewódzkie przewozy pasażerskie do jednej ze stolic województwa (Bydgoszczy i Torunia) ze stolic powiatów powinna wynieść maksymalnie 1 h mieszkańców tych stolic, • czas dostępności do stolicy kraju kolejną nie powinien przekraczać 3,0 h z Bydgoszczy, a z Torunia – 2,5 h,
4	Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełno- sprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej	<ul style="list-style-type: none"> • wysokość platformy przystankowej powinna zapewniać do łatwego wejście do środka transportowego; • nazwa przystanku oraz infolinia do organizatora powinny być zapisane w sposób standardowy i dodatkowo w alfabecie Braille’a; • na dworcach i zintegrowanych węzłach przesiadkowych należy stosować żółte płyty z wyżłobieniami w celu ułatwienia identyfikacji miejsca oczekiwania dla osób niewidomych i niedowidzących, a także podjazdy dla wózków inwalidzkich (a w uzasadnionych przypadkach – windy); • wyposażenie głównych węzłów przesiadkowych w plany tyflograficzne, tablice multisensoryczne; • 10% środków transportowych, kursujących na liniach autobusowych o największych potokach pasażerskich, powinno być w pełni przystosowanych dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (w przypadku kolei – min. jeden człon pociągu na każdej z linii); • każdy środek transportowy w transporcie kolejowym powinien być wyposażony w urządzenia informacyjne pasażerskiej, ułatwiające dostęp do nich osobom z niepełnosprawnościami (np. urządzenia

		zapowiadania głosowego, wyświetlacze informacji, elektroniczne tablice kierunku jazdy itp.). W transporcie autobusowym należy dążyć, aby nowo kupowane środki transportowe miały takie wyposażenie;
5	Środki transportowe	<ul style="list-style-type: none"> • średni wiek środków transportowych w przewozach kolejowych nie powinien przekraczać 20 lat, a w autobusowych 10 lat; • maksymalne napełnienie środka transportowego w przewozach autobusowych nie powinno przekraczać 100% w stosunku do liczby miejsc siedzących (każdy pojazd powinien mieć umieszczoną na ścianie pojazdu informację o nominalnej liczbie miejsc siedzących i stojących); • każdy drogowy środek transportowy powinien posiadać: <ul style="list-style-type: none"> – regulamin przewozu osób i bagażu, cennik opłat, wykaz ulg i zezwoleń; – zezwolenie/zaświadczenie wraz z rozkładem jazdy, – pełne oznakowanie tj.: herb województwa, nazwa i logo operatora (na zewnątrz i wewnątrz pojazdu) oraz w przypadku nowych pojazdów: <ul style="list-style-type: none"> – zewnętrzne elektroniczne wyświetlacze kierunku jazdy (miejscowość docelowa); – urządzenie zapowiadania głosowego kolejnych przystanków; – plan sieci komunikacyjnej zawierający miejsca przesiadek; – wewnętrzne monitory dynamicznej informacji pasażerskiej; – foldery informacyjne dla pasażerów; • przynajmniej jeden członek składu pociągów powinien być dostosowanych do przewozu rowerów, a w przypadku utrzymania się zainteresowania – także do bezpiecznego przewozu hulajnóg; • kierowcy autobusów i kontrolerzy biletów w przewozach kolejowych powinni być wyposażeni w czytniki kart płatniczych i zbliżeniowych; • na liniach o dużych natężeniach potoków pasażerskich powinny być eksploatowane środki transportowe o wyższym standardzie komfortu i bezpieczeństwa podróży – instalacja systemu klimatyzacji, Wi-Fi (nie dotyczy busów o pojemności do 16 osób); • wdrażanie monitoringu wizyjnego wewnątrz środków transportowych; • nowe środki transportu drogowego powinny posiadać pasy bezpieczeństwa dla miejsc siedzących; • wszystkie środki transportowe powinny posiadać dodatkowe wyjścia awaryjne wraz z zastosowaniem czytelnego oznakowania dróg ewakuacji;
6	System taryfowo-biletowy	<ul style="list-style-type: none"> • wdrożenie jednolitych taryf przewozowych na wszystkie środki transportowe; • zachowanie większej atrakcyjności cenowej biletów okresowych względem biletów jednorazowych; • wdrażanie nowoczesnych form płatności: <ul style="list-style-type: none"> – poprzez zakup biletu przez Internet; – za pomocą bezdotykowej karty płatniczej PayPass lub PayWave; – za pomocą smartfonu (technologia NFC);
7	Punktualność i częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> • liczby kursów oraz czasy odjazdu środków transportowych na danych liniach komunikacyjnych powinny być dostosowane do występujących natężeń potoków i potrzeb pasażerskich;

		<ul style="list-style-type: none"> • minimalna liczba par pociągów na linii kolejowej nie może być mniejsza od dwóch; • liczba kursów na danych liniach w publicznym transporcie kolejowym powinna być dodatkowo dostosowana do możliwości technicznych i przepustowości odcinków torowych, po których trasowana jest dana linia komunikacyjna; • liczba kursów w jednym kierunku na liniach w publicznym transporcie autobusowym powinna wynosić minimum 4 na dobę; • nie dopuszcza się odjazdów środków transportowych z przystanku o czasie przyspieszonym; natomiast odjazdy opóźnione mogą wynosić maksymalnie do 7 minut dla transportu kolejowego;
8	Informacja pasażerska	<ul style="list-style-type: none"> • informacja pasażerska powinna być przekazywana podróżnym za pomocą: <ul style="list-style-type: none"> – odpowiedniego oznakowania i urządzeń znajdujących się w środkach transportowych, np. za pomocą elektronicznych wyświetlaczy lub monitorów; – urządzenia głosowego zapowiadania kolejnych przystanków itp.; – odpowiedniego oznakowania i urządzenia stanowisk wymiany pasażerów (dworce, węzły przesiadkowe, stacje i perony, przystanki), np. za pomocą urządzeń informacji dynamicznej (monitory, punkty informacyjne, biletomaty itp.); – internetowego serwisu informacyjnego (portalu) prowadzonego przez operatorów; – mobilnej strony internetowej przeznaczonej dla telefonów komórkowych i smartfonów prowadzonej przez operatorów; – aplikacji mobilnych na urządzenia przenośne (np. laptopy, tablety, smartfony) prowadzonej przez operatorów; • minimalny zakres informacji pasażerskiej na przystankach komunikacyjnych obejmuje: <ul style="list-style-type: none"> – logo oraz dane kontaktowe do organizatora przewozów; – nazwę przystanku; – nazwę stanowiska; – rozkład jazdy; – adresy serwisów internetowych platform informacyjnych z kodem QR; – dane kontaktowe do operatora przewozów; • pożądaną, dodatkową informację pasażerską na przystankach komunikacyjnych powinien obejmować (wdrażany sukcesywnie): <ul style="list-style-type: none"> – cennik opłat za podróż w najpopularniejszych relacjach; – wykaz ulg i zwolnień; • minimalny zakres informacji pasażerskiej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz na głównych węzłach przesiadkowych obejmuje: <ul style="list-style-type: none"> – pełen zakres informacji jak na przystankach; – schemat węzła w formie mapy obszaru, zawierającej lokalizację przystanków (peronów), parkingów samochodowych i rowerowych oraz stojaków na hulajnogi; – schemat węzła w postaci planu tyflograficznego lub tablicy multisensorycznej; – schematy sieci komunikacyjnej oraz powiązania z liniami powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich oraz z liniami

		<p>międzywojewódzkich, bądź międzynarodowych przewozów pasażerskich (miejsca przesiadek, przystanki na żądanie itp.);</p> <ul style="list-style-type: none">• pożądanym, dodatkowym zakresem informacji pasażerskiej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz na głównych węzłach przesiadkowych powinien obejmować (wdrażany sukcesywnie):<ul style="list-style-type: none">– dynamiczną informację o prognozowanych czasach przyjazdów i odjazdów różnych środków transportowych;– informację drogową (prowadzącą podróżnego np. w kierunku dworców, węzłów przesiadkowych);– automatyczne punkty informacji podróżnej (infokioski) oraz biletomaty;• minimalny zakres informacji pasażerskiej w środkach transportowych powinien obejmować:<ul style="list-style-type: none">– nazwę i logo operatora;– herb województwa;– nazwę i logo organizatora;– nazwę miejscowości docelowej (kierunku jazdy);– nazwy ważnych przystanków pośrednich;– regulamin przewozu osób i bagażu;– cennik opłat oraz wykaz ulg i zezwoleń;– dane kontaktowe do operatora przewozów;• pożądanym, dodatkowym zakresem informacji pasażerskiej w środkach transportowych powinien obejmować (wdrażany sukcesywnie w ramach zakupu nowego taboru):<ul style="list-style-type: none">– plan sieci komunikacyjnej zawierający miejsca przesiadek;– informację wizualną i głosową o następnych przystankach i lokalizacji na trasie;– informację wizualną i głosową o sytuacjach;– nadzwyczajnych (zmiana trasy, objazdy, awarie itp.);– foldery informacyjne dla pasażerów zawierające m.in. rozkład jazdy, cennik biletów oraz dane kontaktowe operatora z możliwością umieszczenia reklam;• internetowy serwis informacyjny dla podróżnych prowadzony przez każdego z operatorów powinien obejmować:<ul style="list-style-type: none">– rozkłady jazdy:<ul style="list-style-type: none">○ schematy linii komunikacyjnych;○ wybór linii komunikacyjnej umożliwiający przejście do poszczególnych przystankowych rozkładów jazdy (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF);○ wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy;○ oznaczenia numerów peronów, rodzajów środków transportowych (przystosowania do przewozu osób z niepełnosprawnościami, rowerów itp.);– zasady taryfowo-biletowe:<ul style="list-style-type: none">○ ceny biletów;○ wykaz ulg i zezwoleń;○ regulaminy przewozów;○ procedury odbioru zaginionego bagażu;○ procedury wnoszenia skarg, wniosków i reklamacji;
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> ○ zakładka „Dodaj swoją opinię” (umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia pasażera informacji o funkcjonujących systemach transportowych oraz sugestiach i propozycjach rozwoju transportu publicznego); – wyszukiwarkę połączeń dla danej podróży (w relacji od przystanku do przystanku); – linki stron internetowych do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do informacji pasażerskich; • pasażer powinien mieć możliwość uzyskania pełnej informacji pasażerskiej z dowolnego miejsca (np. za pomocą SMS, za pomocą kodów QR umieszczanych na przystankach i dworcach, za pomocą Internetu);
9	Infrastruktura przystankowa	<ul style="list-style-type: none"> • przystanek autobusowy położony przy drodze krajowej lub wojewódzkiej powinien być wyposażony w: <ul style="list-style-type: none"> – znak D-15; – wiatę lub odpowiednie zadaszenie; – kilka siedzisk; – utwardzoną powierzchnię oczekiwania; – zatokę przystankową; – utwardzone drogi dojścia o szerokości 1,5 m i długości min. 50 m; – oświetlenie w standardzie LED z zasilaniem słonecznym; – widoczny rozkład jazdy; – stojaki na rowery i hulajnogi lub zamykane boksy na rowery (w uzasadnionych przypadkach); – informację pasażerską (w tym tablicę informacyjną z rozkładem jazdy); • minimalne wyposażenie przystanku autobusowego poza drogami wojewódzkimi powinno obejmować: <ul style="list-style-type: none"> – znak D-15; – utwardzoną powierzchnię oczekiwania; – tablicę informacyjną z rozkładem jazdy; • tablica informacyjna z rozkładem jazdy powinna zawierać: <ul style="list-style-type: none"> – rozkład jazdy; – herb województwa kujawsko-pomorskiego; – logo lub nazwę operatora wraz z zamieszczonymi danymi teleadresowymi oraz z adresem strony internetowej; – nazwę przystanku (w tym zapisaną alfabetem Braille’a); – główne informacje napisane w języku angielskim (docelowo także w ukraińskim i innych językach); – przybliżone czasy jazdy do głównych przystanków pośrednich; – adres strony internetowej województwa kujawsko-pomorskiego, w tym numer telefonu zapisany alfabetem Braille’a; – kod QR z informacją pasażerską; • zapewnienie konstrukcji i wyposażenia przystanków kolejowych zgodnie ze standardami technicznymi przyjętymi przez PLP PLK S.A.;
10	Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce	<ul style="list-style-type: none"> • powinny być wyposażone w niezbędną dla pełnej obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, poczekalnie, toalety, punkty małej gastronomii (w razie możliwości) i nowoczesne systemy informacji pasażerskiej;

		<ul style="list-style-type: none"> • miejsca postojowe (dla samochodów, rowerów i hulajnóg) powinny być zorganizowane w formie parkingów typu: <ul style="list-style-type: none"> – „Park&Ride” o liczbie miejsc postojowych min 10; – „Kiss&Ride” o liczbie miejsc postojowych minimum 3; – „Bike&Ride” o liczbie miejsc min 10; – stojaka na hulajnogi; • pożądana liczba miejsc postojowych na poszczególnych typach parkingów powinna wynikać z potrzeb transportowych i powinna być ustalona indywidualnie na podstawie badań; • powinny posiadać zrozumiałe i możliwie jak najkrótsze drogi przemieszczenia się pomiędzy poszczególnymi środkami transportowymi. Czas na przejście z jednego peronu przystankowego w węźle (lub parkingu) do innego, nie może przekraczać kilku minut (zalecane 3 min. – 180-200 m) i powinien być tym mniejszy, im bardziej lokalny charakter ma podróż. Połączenia pomiędzy peronami nie powinny krzyżować się z ciągami drogowymi o dużych natężeniach ruchu; • powinny być w pełni dostosowane do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej (np. windy, ruchome schody, pochylnie, nawierzchnie dotykowe itp. – w zależności od potrzeb); • powinny zapewniać duże poczucie bezpieczeństwa dla podróżnych (monitoring, służby porządkowe); • powinien zapewniać konstrukcję i wyposażenie zgodne ze standardami technicznymi przyjętymi przez PKP PLK S.A; • powinny charakteryzować się bardzo dobrą rozpoznawalnością przez podróżnych i czytelnym oznakowaniem;
11	Stan techniczny infrastruktury kolejowej i drogowej	<ul style="list-style-type: none"> • infrastruktura kolejowa i drogowa, wykorzystywana w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, powinna spełniać wysokie standardy techniczne i całoroczną przejezdność; • Na rewitalizowanych i modernizowanych liniach kolejowych o znaczeniu lokalnym, należy dążyć do budowy peronów o długości nieprzekraczającej 100 m (z zachowaniem rezerwy terenu pod przyszłą rozbudowę); • Należy nadać priorytet likwidacji punktowych ograniczeń prędkości jako alternatywy dla kompleksowej modernizacji linii.

10. HARMONOGRAM I FINANSOWANIE ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W WOJEWÓDZTWIE

Harmonogram poszczególnych planowanych działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim przedstawiono w Tabeli 12. Do 2015 r. zakłada się dokończenie określonych inwestycji związanych z realizacją projektu BiT City. Za realizację tych działań odpowiada Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

W drugim (2016-2020) i trzecim etapie (2021 – 2025) przewiduje się stopniowe:

- podnoszenie jakości infrastruktury przystankowej, w tym tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- dalsze podnoszenie jakości środków transportowych, poprzez wymianę starego taboru na nowy lub nowszy oraz wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży,
- aktualizację modelu transportowego i bazy danych transportu publicznego.

W czwartym etapie (2026 – 2030) przewiduje się:

- wdrażanie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej,
- wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego,
- zakup nowego taboru autobusowego.

Za realizację zadań wymienionych w drugim, trzecim i czwartym etapie harmonogramu odpowiadać będą różne podmioty zaangażowane w realizację danego zadania, w zależności od ich stopnia odpowiedzialności, czerpanych korzyści i udziału w finansowaniu, lecz kreowanie tych zadań należeć będzie do obowiązków Województwa poprzez departament właściwy ds. organizacji transportu publicznego.

Jako źródło finansowania działań dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego przewiduje się: budżet Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, budżety innych jednostek samorządu terytorialnego poprzez pomoc finansową w formie dotacji celowej na realizację przewozów w transporcie kolejowym i autobusowym, budżet państwa i fundusze europejskie, z którego finansowane byłyby następujące działania:

- wymiana środków transportowych,
- przystosowanie kolejowych środków transportowych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych,
- przystosowanie środków transportowych do przewozu rowerów,
- zorganizowanie i odpowiednie wyposażenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, renowacja dworców i wybranych stacji kolejowych oraz przystosowanie ich do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

Trzy pierwsze grupy działań mogą być finansowane zarówno przez operatorów, jak i przez samorząd województwa, ze środków pochodzących z budżetu województwa oraz przy udziale środków pozyskanych z UE.

Natomiast czwarta grupa działań powinna być finansowana wspólnie m.in. przez zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej (np. dworców), samorządy lokalne (np. place przed dworcami) oraz PKP PLK.

Należy też podkreślić, że nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej 2021-2027 umożliwić będzie wszystkim wyżej wymienionym podmiotom pozyskanie środków finansowych na realizację projektów, ukierunkowanych na rozwój systemów publicznego transportu zbiorowego w województwie. Za przygotowanie tych projektów oraz wniosków o współfinansowanie, odpowiedzialny będzie między innymi urząd marszałkowski.

Mając na uwadze powyższe zakłada się zbliżone nakłady inwestycyjne w każdym etapie (na działania związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim).

W harmonogramie nie ujęto działań planowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, związanych ze strategicznymi inwestycjami kolejowymi, które będą finansowane głównie z budżetu kraju, i za które odpowiada rząd, oraz strategicznych inwestycji drogowych, które ujmują inne dokumenty planistyczne rządowe i wojewódzkie.

Ponadto ze względu na potrzebę indywidualnej wyceny zadań, związanych z ewentualnym zakupem przez samorząd województwa środków transportowych oraz renowację obiektów kolejowej infrastruktury przystankowej, koszty te zostały pominięte w szacunkach.

Tabela 12. Harmonogram poszczególnych działań związanych z rozwojem publicznego transportu

ETAP I (do roku 2015)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Przystosowanie wybranych stacji kolejowych w Bydgoszczy i Toruniu do pełnienia roli zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach aglomeracyjnej kolei BiT-City wraz z pozostałymi, wytypowanymi w tym projekcie do modernizacji przystankami kolejowymi. 2. Budowa nowych połączeń tramwajowych w zachodniej części Torunia (do Uniwersytetu Mikołaja Kopernika) oraz budowa nowych połączeń tramwajowych do dzielnicy Fordon w Bydgoszczy w ramach realizacji projektu BiT City.

3. Wdrożenie zintegrowanego cennika za przejazdy w publicznym transporcie zbiorowym w przewozach kolejowych,
4. Zawarcie umów wieloletnich (do 2020 r.) w przewozach kolejowych,
5. Zakup min. 6 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

ETAP II (do roku 2020)

1. Wdrożenie systemu opłat za pomocą Internetu, bezdotykowej karty płatniczej i smartfonów w transporcie kolejowym.
2. Podniesienie standardu części przystanków autobusowych usytuowanych przy drogach wojewódzkich.
3. Doprowadzenie do wymiany części najstarszych środków transportu kolejowego na nowy z wymaganym w standardach usług przewozowych wyposażeniem (zakup w liczbie do ustalenia z operatorami wojewódzkich przewozów kolejowych).
4. Wyposażenie większości pojazdów kolejowych w nowoczesne urządzenia informacji pasażerskiej.
5. Wyposażenie pociągów i autobusów szynowych w stanowiska umożliwiające przewożenie rowerów. Zadanie powinno objąć 50% taboru.
6. Przystosowanie większości pojazdów kolejowych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
7. Wyposażenie pociągów w terminale kart płatniczych oraz części z nich w urządzenia monitoringu wizyjnego.

ETAP III (do roku 2025)

1. Zaktualizowanie symulacyjnego modelu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego.
2. Utworzenie Zintegrowanej Bazy Danych Transportu Publicznego.
3. Podniesienie standardu następnej części przystanków autobusowych usytuowanych na drogach wojewódzkich.
4. Dalsza wymiana przez operatorów niektórych środków transportu kolejowego o najgorszym stanie technicznym na nowy wraz z pełnym wyposażeniem wymaganym przez standardy jakości usług przewozowych zdefiniowane w Planie Transportowym (zakup szynobusów w liczbie do ustalenia z operatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich).
5. Przystosowanie wszystkich pociągów do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
6. Wyposażenie wszystkich pociągów i autobusów szynowych w stanowiska umożliwiające przewożenie rowerów.
7. Wyposażenie wszystkich pociągów w terminale kart płatniczych, klimatyzację oraz części z nich w urządzenia monitoringu wizyjnego.
8. Dostosowanie dworców i wybranych przystanków kolejowych do osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym także instalacja wind i podjazdów (jeśli zachodzi taka potrzeba), regulacja wysokości platformy przystankowej.

ETAP III (do roku 2030)

1. Doprowadzenie do wymiany następnych środków transportu drogowego na (około 200 autobusów), spełniających wysokie normy w zakresie ochrony środowiska, komfortu oraz bezpieczeństwa podróży – w tym 100% z tych środków powinno być przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych.
2. Zorganizowanie i kompletne wyposażenie podstawowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.
3. Zorganizowanie i odpowiednie wyposażenie uzupełniających zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

4. Renowacja wybranych najważniejszych dla wojewódzkich przewozów pasażerskich stacji kolejowych, w celu wdrożenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Działania związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego, przedstawione w Tabeli 12, powinny być w sposób ciągły monitorowane przez Województwo.

Efektom tego procesu powinien być coroczny raport, obejmujący między innymi:

- ocenę postępu w realizacji poszczególnych zadań zawartych w Planie Transportowym,
- analizę ewentualnych dokonanych zmian w stosunku do planowanych działań,
- analizę rzeczowo-finansową podjętych przedsięwzięć,
- ocenę stopnia zaawansowania projektów planowanych przedsięwzięć,
- ocenę stopnia zaangażowania i zaniechań poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za realizację określonych zadań,
- wnioski dotyczące problemów i trudności w trakcie realizacji określonych zadań i sposoby ich uniknięcia lub rozwiązania,
- rekomendacje w zakresie niezbędnych korekt i zmian aktualnego harmonogramu dotyczącego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**
Załącznik nr 1

**Wykaz dokumentów, materiałów i literatury fachowej
wykorzystanej przy konstruowaniu Planu Transportowego**

Toruń, wrzesień 2014

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

- 1) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r.
- 2) dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.
- 3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. U. UE Nr 181/2011).
- 4) Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich (Dz. U. 2010 Nr 188).
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. 2002 nr 133 poz. 1123) – Załącznik nr 7.
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 212, poz. 1771) z późniejszymi zmianami.
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430).
- 8) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451).
- 9) Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r., nr 101 poz. 648).
- 10) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2012 poz. 1173).
- 11) Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP i postanowień dotyczące innych kościołów (Dz. U. z 2013 poz. 1169).
- 12) Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. 2014 poz. 496).
- 13) Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla miasta Bydgoszczy z dnia 25.09.2013r.;
- 14) Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. 2014 poz. 811).
- 15) Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2012 poz. 1138).
- 16) Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. z 2011 r. nr 7 poz. 1138),
- 17) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012 poz. 1137) z późniejszymi zmianami.
- 18) Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. 2012 poz. 145).
- 19) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414) z późniejszymi zmianami.
- 20) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 poz. 1594) z późniejszymi zmianami.
- 21) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 poz. 627).
- 22) Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2013 poz. 907) z późniejszymi zmianami.
- 23) Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r., poz. 572).
- 24) Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługującym cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. 2006 nr 249 poz. 1824) z późniejszymi zmianami.
- 25) Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2006 nr 249 poz. 1832).
- 26) Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o Karcie Polaka (Dz. U. z 2008 r., Nr 180, poz. 1280 ze zm.).
- 27) Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. 2009 nr 19 poz. 101) z późniejszymi zmianami.
- 28) Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. nr 5 poz. 13) z późniejszymi zmianami.
- 29) Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2011 r., nr 205 poz. 1203), ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach

przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. Nr 249, poz. 1824 oraz z 2010 r. nr 225, poz. 1465).

- 30) Zapisy poszczególnych Dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych.

DOKUMENTY STRATEGICZNE

- 1) Analiza stanu dworców i przystanków kolejowych Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Collect Consulting, Katowice, 2013.
- 2) Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego.
- 3) Diagnoza sytuacji osób niepełnosprawnych w województwie kujawsko-pomorskim w okresie 2003 – 2010, Pełnomocnik Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego ds. Osób Niepełnosprawnych, Wydział Integracji Osób Niepełnosprawnych, Departament Spraw Społecznych, Toruń, czerwiec 2012.
- 4) Dokument implementacyjny do strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).
- 5) Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Monitor Polski 2012, poz. 252 załącznik do Uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r..
- 6) Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
- 7) Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.
- 8) Niebieska księga – Program Infrastruktura i środowisko.
- 9) Nowa bazowa sieć transportowa UE „Łącząc Europę”.
- 10) Plan Ochrony Środowiska z Planem Gospodarki Odpadami Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata.
- 11) 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018 uchwalony przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego Uchwałą Nr XVI/299/11 z dnia 19 grudnia 2011 r..
- 12) Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego. Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku. Uchwała nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26.06.2003r.
- 13) Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego –międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym.
- 14) Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015 wraz załącznikami.
- 15) Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
- 16) Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).
- 17) Strategie rozwoju powiatów województwa kujawsko-pomorskiego oraz powiatów ościennych.
- 18) Strategie rozwoju województw ościennych (wielkopolskiego, łódzkiego, mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i pomorskiego).
- 19) Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 Plan modernizacji 2020+. Projekt. Toruń, 22 maj 2013. Departament Planowania Regionalnego, Wydział Planowania Strategicznego oraz ewidencja zmian wprowadzonych do projektu z dnia 3.06.2013 według stanu na 13.09.2013 r.
- 20) Studium Transportowe Bydgoszczy wraz z oceną stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2011-2012.
- 21) Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2011-2026 z dnia 26.08.2013 r. Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXXVIII/664/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

POZOSTAŁE OPRACOWANIA

- 1) A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction.
- 2) Azhar Al-Mudhaffar: Coordinated traffic signal-controlled intersections. Kungäl Tekniska Hogskolan.
- 3) Bąkowski W., Konkurencyjność autobusowych przewozów regionalnych w województwie zachodniopomorskim, Transport Miejski i Regionalny, nr 4-2007, s. 16 i następn.
- 4) Brzezinski A. Jesionkiewicz-Niedzinska K. Materiały, Znaczenie rozwijanego systemu P & R dla funkcjonowania systemu transportowego Warszawy. Autorzy: VIII Konferencji Naukowo-Technicznej pt.: Nowoczesny Transport Publiczny w Obszarach Zurbanizowanych. Poznań 2011.
- 5) Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M., Inżynieria ruchu drogowego, Warszawa 2008.

- 6) Godlewska-Majkowska H. (prof. SGH), Komor A., Zarębski P., Typa M. Analiza atrakcyjności inwestycyjnej województwa kujawsko-pomorskiego wraz z oceną jego potencjału inwestycyjnego. Centrum Analiz Regionalnych i Lokalnych. Warszawa, grudzień 2011. Autorzy: (Zakup współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach podziałania 6.2.1 Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka „Wsparcie dla sieci obsługi inwestorów i eksporterów”).
- 7) Demograficzne Tsunami. Raport Instytutu Sokratesa na temat wpływu zmian demograficznych na szkolnictwo wyższe do 2020 roku. Warszawa 2011.
- 8) Informacja uzupełniająca do opracowania „Sytuacja Województwa Kujawsko-Pomorskiego na tle innych województw w kraju w założeniach nowej perspektywy finansowej 2014 – 2010 (na podstawie wykorzystania środków z programów krajowych 2007 – 2013)” Departament Planowania Regionalnego UMWK-P Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku, Oddział w Toruniu, Toruń, lipiec 2013.
- 9) Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Ekologicznego transportu.
- 10) Krajowy Model Ruchu Drogowego, Politechnika Warszawska, 2006 (GDDKiA).
- 11) Mały rocznik statystyczny Polski 2013 (GUS).
- 12) Mapy, schematy, wykresy itp.:
 - a. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Bydgoszczy,
 - b. Zarząd dróg wojewódzkich w Bydgoszczy,
 - c. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A,
 - d. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,
 - e. Polska Akademia Nauk,
 - f. Instytut Sokratesa,
 - g. Komisja Europejska,
 - h. Prezentacja multimedialna Komisji Sejmikowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dn. 17.09.13 r..
- 13) Materiały uzyskane bezpośrednio od:
 - a. Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego (Oddział Bydgoszcz i Toruń),
 - b. Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu z Departamentów: Planowania Regionalnego, Infrastruktury Drogowej, Współpracy Regionalnej i Rozwoju Gospodarczego,
 - c. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy,
 - d. Departament Transportu Publicznego Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego,
 - e. Biuro Regionalnych Przewozów Kolejowych Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego.
- 14) Urząd Transportu Kolejowego – Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 i 2011 roku.
- 15) Urząd Lotnictwa Cywilnego, Analiza rynku transportu lotniczego w 2012 roku w Polsce, 2013.
- 16) Praca zbiorowa pod redakcją prof. T. Szczuraszka, Diagnoza bezpieczeństwa ruchu drogowego. GAMBIT KUJAWSKO-POMORSKI. Tom I, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy (2010).
- 17) Praca zbiorowa pod redakcją prof. T. Szczuraszka. Koncepcja Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie kujawsko – pomorskim. GAMBIT KUJAWSKO-POMORSKI. Tom II, Uniwersytet Technologiczno- Przyrodniczy w Bydgoszczy (2012).
- 18) Praca zbiorowa. Studium transportowe miasta Bydgoszczy wraz z oceną bezpieczeństwa ruchu drogowego. Fundacja „Rozwój UTP”. Bydgoszcz 2011-2012.
- 19) Praca zbiorowa. Studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego na potrzeby opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Fundacja „Rozwój UTP”. Bydgoszcz 2014.
- 20) Pisma skierowane do Katedry Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy przez jednostki samorządu terytorialnego i inne podmioty oraz dane pozyskane przez autorów opracowania (np. od zarządców dróg).

- 21) Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa. Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, Bydgoszcz, maj 2013.
- 22) Rocznik Statystyczny Województwa Kujawsko-pomorskiego 2011 i 2012 (Urząd statystyczny w Bydgoszczy).
- 23) Rocznik Statystyczny Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2012.
- 24) Rozwój czy regres. Przyszłość transportu publicznego w Polsce i na Dolnym Śląsku w perspektywie 2020” Instytut Rozwoju i Promocji Kolei. Wrocław 2012.
- 25) Rynek pracy w województwie kujawsko-pomorskim w 2011r. Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013.
- 26) Second ESPON 2013 Synthesis Report.
- 27) Specyfikacja Istotnych warunków zamówienia sprawa AD.V.333/65/2010.
- 28) Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia sprawa ZDW.N4.361.43.2013.
- 29) Statistical pocketbook 2013 „EU transport in figures”.
- 30) Stańczyk A., Stańczyk I., Prażniewski A., Leszczyński M., Podlaska-Krzywiec K. Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego. Województwo na tle kraju, prognozy i trendy potencjały endogeniczne. Toruń 2012. Autorzy: (Publikacja sfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007 – 2013).
- 31) Stańczyk I., Żmudzińska B., Stańczyk A., Prażniewski A., Kowalewski Ł., Żmuda-Tarnowska A., Kulczyńska W., Dembowska J., Fechner C., Oszać J., Podlaska-Krzywiec K., Leszczyński M. Sytuacja Społeczno- Gospodarcza Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Zróżnicowania wewnętrzne województwa, (Publikacja sfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007 – 2013), Toruń 2012.
- 32) Szkolnictwo wyższe w Polsce. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Warszawa 2013.
- 33) Tomiło M., Przedsiębiorstwo PKS w Hrubieszowie jako przewoźnik na rynku regionalnych przewozów pasażerskich, Autobusy nr 10-2004, s. 27.
- 34) Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2012, Turystyka w województwie kujawsko-pomorskim w latach 2010–2011.
- 35) Własne materiały i dane zebrane przez Katedrę Budownictwa Drogowego UTP do prac wykonywanych w ostatnich latach dla instytucji funkcjonujących na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, a dotyczących szczególnie studiów transportowych (np. „Studium transportowe miasta Bydgoszczy wraz z oceną stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego”, „Przestrzenne rozkłady ruchu na sieć drogową Torunia i analizy ruchowe w aspekcie oddania do eksploatacji Trasy Wschodniej” itp.).
- 36) Województwo kujawsko-pomorskie w liczbach 2012. Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2012.
- 37) Wydział Edukacji Urząd Miasta Bydgoszczy, Informacja o stanie szkolnictwa wyższego w Bydgoszczy w okresie od roku akademickiego 2009/2010 do 2012/2013 (dane statystyczne), Bydgoszcz, sierpień 2013.

Strony i serwisy internetowe:

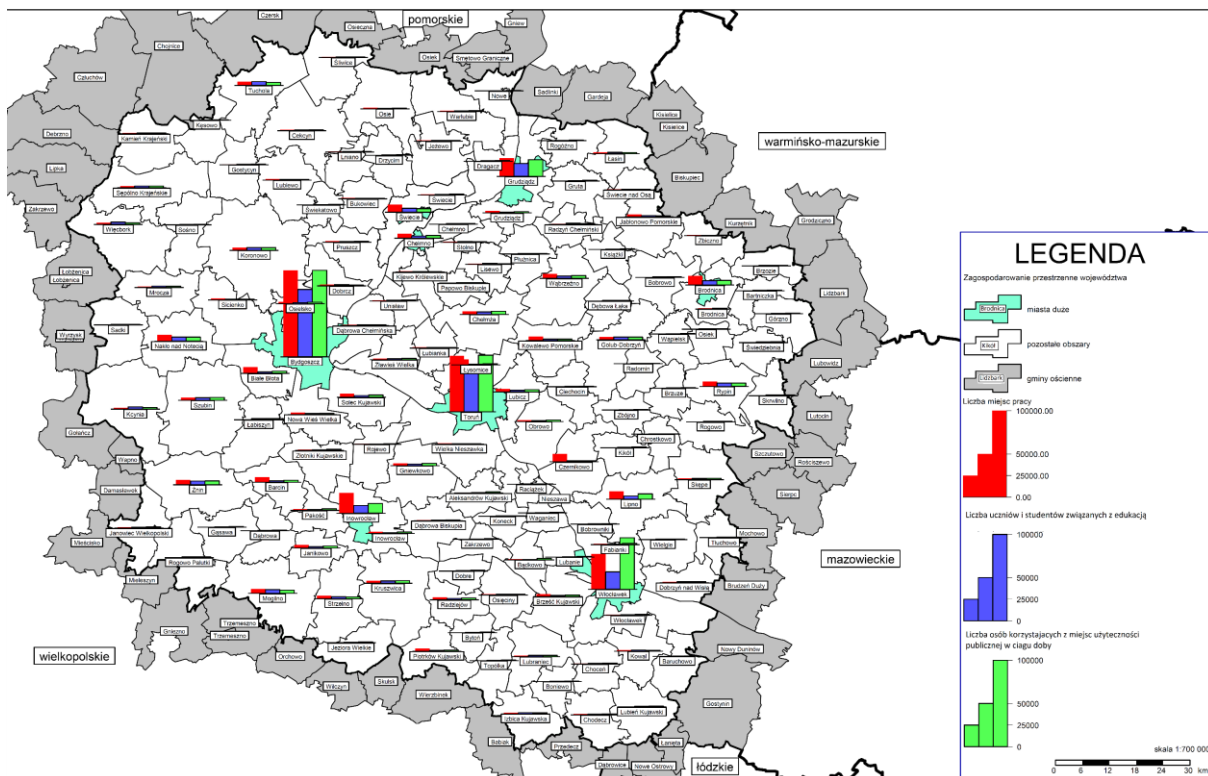
- 1) www.stat.gov.pl
- 2) www.plk-sa.pl
- 3) www.gddkia.gov.pl
- 4) www.portalprzewoznikow.pl
- 5) www.europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_pl.htm
- 6) www.bitcity.kujawsko-pomorskie.pl
- 7) www.mapa.szukacz.pl;
- 8) www.loter.pl/interaktywna-mapa-polaczen-lotniczych
- 9) www.mapy.bydgoszcz.pl
- 10) www.mapa.um.torun.pl
- 11) www.plk-sa.pl/oferta/warunkiudostepniania-tras/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej/

- 12) www.it.pw.edu.pl/twt/loader.php?page=telematyka
- 13) www.ksZR.gddkia.gov.pl/index.php/pl/mapy
- 14) www.qr-online.pl/index.php
- 15) www.rozklady.com.pl
- 16) www.rozklad-pkp.pl
- 17) www.infopasazer.intercity.pl
- 18) www.pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_tablice_rejestracyjne.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**
Załącznik nr 2

**Mapa atrakcyjności transportowej województwa
kujawsko-pomorskiego dla roku 2013**

Toruń, wrzesień 2014

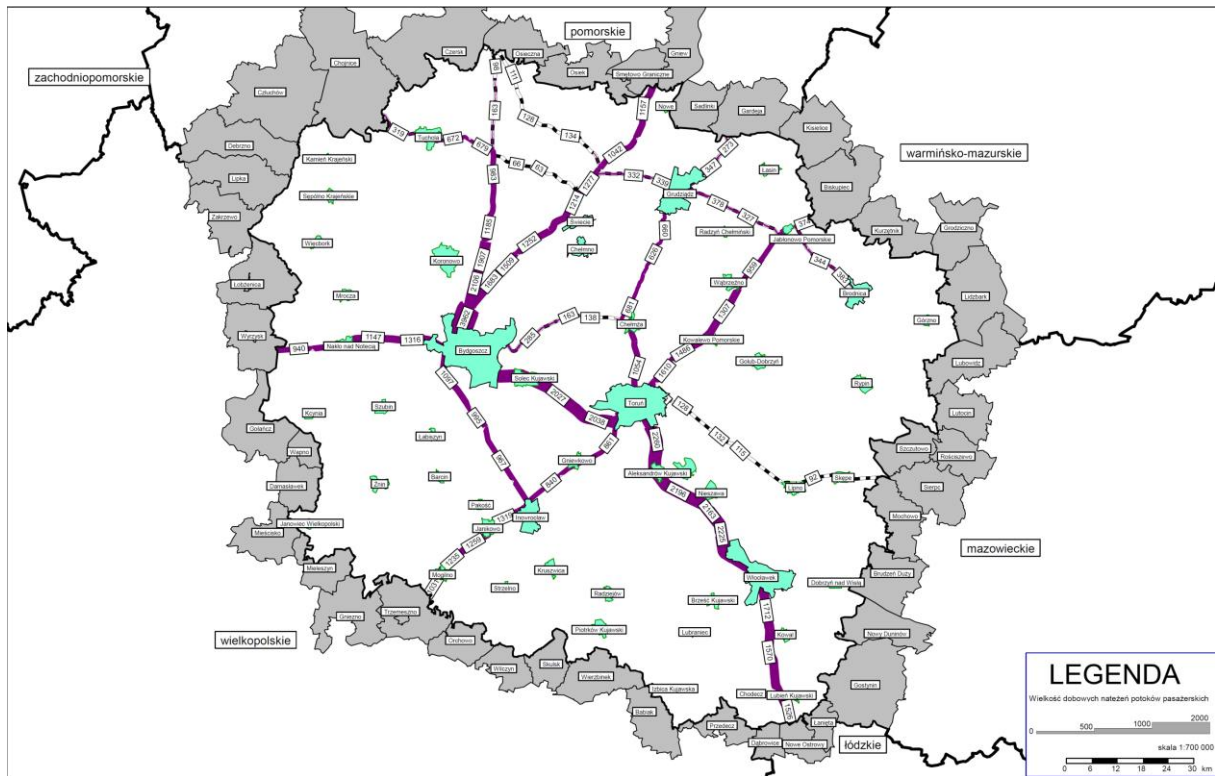


Załącznik nr 2. Mapa atrakcyjności transportowej województwa kujawsko-pomorskiego dla roku 2013

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**

**Załącznik nr 3
Mapa dobowych natężeń potoków pasażerskich
w publicznym transporcie kolejowym
w województwie kujawsko-pomorskim
w roku 2013**

Toruń, wrzesień 2014

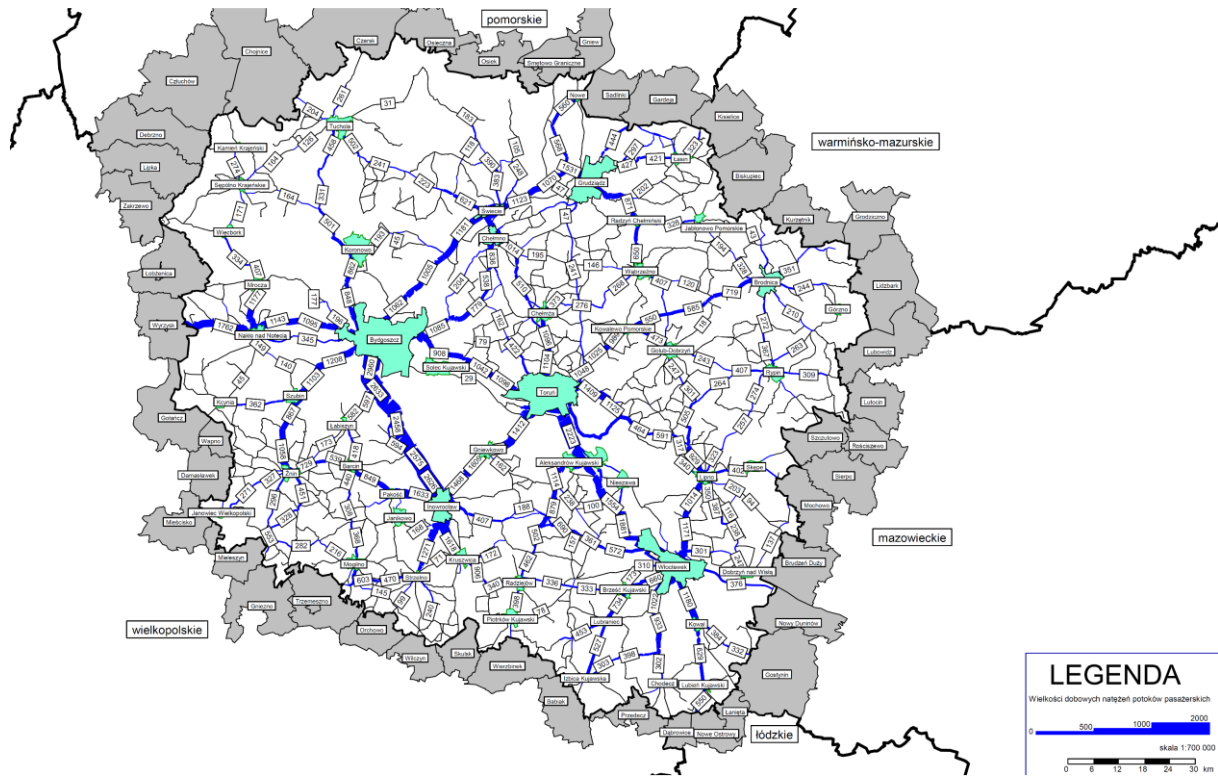


Załącznik nr 3. Mapa dobowych natężeń potoków pasażerskich w publicznym transporcie kolejowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**

**Załącznik nr 4
Mapa dobowych natężeń potoków pasażerskich
w publicznym
transportie autobusowym w województwie
kujawsko-pomorskim w roku 2013**

Toruń, wrzesień 2014



Załącznik nr 4. Mapa dobowych natężeń potoków pasażerskich w publicznym transporcie autobusowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013