

Raport
ze stanu realizacji
**„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”**
2018

Opracował Departament Infrastruktury i Transportu
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Toruń, kwiecień 2019

Spis treści

Wprowadzenie	3
I. Publiczny transport zbiorowy – kolej	3
1. Infrastruktura kolejowa liniowa	3
2. Modernizacja dworców kolejowych i zintegrowane węzły komunikacyjne	4
3. Tabor kolejowy	4
4. Organizacja przewozów kolejowych	6
5. Organizacja połączeń stykowych z innymi województwami	9
6. Standardy obsługi pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	10
Komfort podróżowania	11
Niezawodność przewozów	11
Punktualność	12
II. Publiczny transport zbiorowy – komunikacja autobusowa	13
1. Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa	13
2. Tabor	14
3. Organizacja przewozów	14
III. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym	19
1. Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego	20
2. Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe	23
3. Podnoszenie jakości środków transportowych.	24
4. Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.	25
5. Monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.	26
6. Wybrane inwestycje w regionie	28
IV. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego	29
V. Pożądane działania mające na celu zwiększenie skuteczności realizacji Planu transportowego	31

Wprowadzenie

Potrzeba opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynika z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, 2435) a także z wytycznych zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 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. Odpowiedzialność za opracowanie Planu spoczywa na wskazanych w ustawie organach administracji rządowej oraz organach wykonawczych samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego, tym organem jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” został przyjęty Uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. W celu weryfikacji założeń planu, przygotowuje się raporty ze stanu jego realizacji. Niniejszy raport dotyczy okresu sprawozdawczego za rok 2018.

I. Publiczny transport zbiorowy – kolej

1. Infrastruktura kolejowa liniowa

Województwo kujawsko-pomorskie, z racji swego położenia w centralnej części Polski, charakteryzuje się dobrymi połączeniami kolejowymi z pozostałą częścią kraju. Powiązania zewnętrzne w zakresie transportu kolejowego zapewniają linie kolejowe o znaczeniu europejskim (do których w ramach sieci TEN-T zalicza się linie nr: 131, 353, 201), oraz znaczenia państwowego (do których zaliczamy między innymi linię kolejową nr 18). W dalekobieżnym ruchu pasażerskim podstawowe znaczenie ma linia kolejowa nr 18 zapewniająca połączenie głównych miast województwa, tj. Bydgoszczy, Torunia i Włocławka oraz Inowrocławia (pośrednio poprzez linie kolejowe nr 353 i 131) z Kutnem, a dalej linią nr 3 z Warszawą. Linia ta łączy również region pośrednio z innymi ośrodkami miejskimi krajowymi i zagranicznymi. Linie kolejowe nr 353 i 131 pozwalają na prowadzenie szybkiego transportu kolejowego na kierunkach odpowiednio północ-południe (Gdańsk, Katowice, Kraków z uwzględnieniem linii nr 18) oraz północny-wschód (Olsztyn) i południowy zachód (Poznań, Berlin, Wrocław).

Atutem regionu jest przebieg linii kolejowej nr 131, zaliczanej do międzynarodowego ciągu transportowego oznakowanego jako CE65 AGTC, służącego do kombinowanego przewozu towarów, która analogicznie jak autostrada A1, stanowi oś transportową północnej, środkowej i południowej Europy. Kombinowany przewóz towarów zakłada również budowę baz kontenerowych, centrów logistycznych, tzw. „suchych portów” do przeładunku, rozładunku i magazynowania towarów.

Całkowita długość linii kolejowych eksploatowanych na terenie województwa wynosi 1 196 km. Z ogólnej długości linii eksploatowanych:

- 839 km stanowią linie znaczenia państwowego,

- 660 km stanowią linie normalnotorowe jednotorowe,
- 536 km stanowią linie normalnotorowe dwu- i więcej torowe,
- 563 km stanowią linie normalnotorowe zelektryfikowane.

W roku 2018 realizacja usług przewozowych miała miejsce w odniesieniu do wszystkich połączeń kolejowych ujętych w Planie transportowym, tj. 3 strategicznych, 12 podstawowych oraz 7 uzupełniających.

Z punktu widzenia zapewnienia jak najlepszej siatki połączeń problemem są punktowe ograniczenia prędkości („wąskie gardła”), w szczególności na liniach kolejowych nr 201 i 207. Ich likwidacja umożliwiłaby zwiększenie przepustowości tras i lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb podróżnych. Stan infrastruktury kolejowej w województwie kujawsko-pomorskim w ostatnich latach ulega systematycznej poprawie, głównie dzięki inwestycjom realizowanym w ramach dofinansowania ze środków budżetu państwa oraz Unii Europejskiej, ale także ze środków własnych zarządcy infrastruktury. Prowadzone są prace modernizacyjne, rewitalizacyjne oraz bieżące utrzymanie szlaków kolejowych mające na celu poprawę bezpieczeństwa i standardów podróżowania.

2. Modernizacja dworców kolejowych i zintegrowane węzły komunikacyjne

Stan techniczny kolejowej infrastruktury punktowej na sieci kolejowej budzi wiele zastrzeżeń. Z tego powodu podejmowane są działania w celu przystosowania przystanków i stacji kolejowych do aktualnych potrzeb społecznych. Budowie i modernizacji węzłów przesiadkowych towarzyszą rozwiązania mające na celu usunięcie barier architektonicznych stanowiących przeszkodę dla osób o ograniczonej mobilności. Wyprofilowane podejścia do budynków dworców oraz na perony, montaż wind, poręczy, budowa ramp podjazdowych, zadaszeń w miejscach oczekiwania podróżnych, a także linie prowadzące oraz pola uwagi, informacje w języku Braille’a, są tworzone, jako kompleksowe przystosowania dla osób z tymi właśnie ograniczeniami.

Na budowanych parkingach Parkuj i Jedź wyznaczane są miejsca dla osób niepełnosprawnych oznaczone piktogramem osoby na wózku inwalidzkim. A ponadto w ramach modernizacji przestrzeni parkingowej zlokalizowanej w obrębie węzłów przesiadkowych wyznaczane są miejsca postoju dla osób niepełnosprawnych zlokalizowane jak najbliżej budynku dworcowego.

3. Tabor kolejowy

Ze względu na wiek części środków transportu kolejowego eksploatowanego na terenie województwa, prowadzi się działania, dzięki którym sukcesywnie do obiegu wprowadzane są nowe pojazdy, gwarantujące wysoki standard usług oraz modernizowane są jednostki starsze.

W trosce o poprawę jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu taboru, wprowadzane są również obwarowania do umów przewozowych. I tak, dla przykładu, na liniach nieelektryfikowanych jednym z warunków realizacji 10 letniej umowy przewozowej był zakup przez przewoźnika czterech nowych autobusów szynowych i wykonywanie przewozów jednostkami nie starszymi niż 40 lat. Warunek zakupu czterech nowych autobusów szynowych dotyczył również umowy 5 letniej.

Aktualnie Województwo posiada 13 autobusów szynowych SA106 (wyprodukowanych w latach 2002 – 2007), 5 wagonów doczepnych SA123 (rok produkcji 2009), 4 zmodernizowane jednostki elektryczne ED72 (lata produkcji 1993 – 1995) oraz 6 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych EN76 (lata produkcji 2014-2016).

Lp.	Typ i numer fabryczny pojazdu	Seria pojazdu szynowego	Data wprowadzenia do ewidencji UM	Operator kolejowy użytkujący tabor	uwagi
1	214M-001	SA106-001	10.12.2002	Arriva RP Sp. z o.o.	
				Arriva RP Sp. z o.o.	
				Arriva RP Sp. z o.o.	
2	214M-002	SA106-002	05.12.2003	Arriva RP Sp. z o.o.	
				Arriva RP Sp. z o.o.	
3	214M-004	SA106-004	27.05.2004	Arriva RP Sp. z o.o.	
4	214M-005	SA106-005	07.10.2004	Arriva RP Sp. z o.o.	
5	214M-006	SA106-006	09.12.2004	Arriva RP Sp. z o.o.	
6	214M-010	SA106-010	26.04.2005	Arriva RP Sp. z o.o.	
7	214M-012	SA106-012	29.12.2005	Arriva RP Sp. z o.o.	
8	214M-013	SA106-013	29.12.2005	Arriva RP Sp. z o.o.	
9	214M-014	SA106-014	06.02.2007	Arriva RP Sp. z o.o.	
10	214M-016	SA106-016	06.02.2007	Arriva RP Sp. z o.o.	
11	214M-017	SA106-017	09.03.2007	Arriva RP Sp. z o.o.	
12	214M-018	SA106-018	13.04.2007	Arriva RP Sp. z o.o.	
13	214M-019	SA106-019	11.05.2007	Arriva RP Sp. z o.o.	
14	401M-001	SA123-001	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.	
15	401M-002	SA123-002	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.	
16	401M-003	SA123-003	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.	
17	401M-004	SA123-004	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.	
18	401M-005	SA123-005	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.	
19	ED72-001		07.12.2011	Arriva RP Sp. z o.o.	do 12.XII. 2015
				Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	od 13.XII. 2015
20	ED72-003		07.12.2011	Arriva RP Sp. z o.o.	do 12.XII. 2015

				Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	od 13.XII. 2015
21	ED72-007		07.12.2011	Arriva RP Sp. z o.o.	do 12.XII. 2015
				Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	od 13.XII. 2015
22	ED72-020		07.12.2011	Arriva RP Sp. z o.o.	do 12.XII. 2015
				Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	od 13.XII. 2015
23	EN76-048	E742BNA104 22WEc001	26.05.2014	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	
24	EN76-049	E742BNA105 22WEc002	26.05.2014	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	
25	EN76-050	E742BNA106 22WEc003	28.11.2014	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	
26	EN76-051	E742BNA107 22WEc004	28.11.2014	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	
27	EN76-052	E742BNA108 22WEc005	30.01.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	
28	EN76-053	E742BNA109 22WEc006	18.06.2016	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	

Tabor będący własnością Województwa jest w 100% dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wyposażony w klimatyzację. Obsługa ruchu pasażerskiego na liniach niezelektryfikowanych odbywa się wyłącznie z wykorzystaniem jednostek w pełni wyposażonych w udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Ponadto wśród taboru jakim dysponują operatorzy kolejowi znajdują się m.in. jednostki MRD przystosowane do przewozu rowerów, SA 133 i SA 134 - w pełni dostosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i zaopatrzone w klimatyzację (ARRIVA RP Sp. z o.o.) oraz pojazdy typu EN57 przystosowane do przewozu rowerów i wprowadzone do eksploatacji w 2018 r. 4 pojazdy typu EN96 (Przewozy Regionalne Sp. z o.o.).

4. Organizacja przewozów kolejowych

Pasażerskie przewozy kolejowe, zamówione i dofinansowywane przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, odbywają się na ok. 900 kilometrach linii kolejowych w około 80 relacjach na 9 liniach kolejowych:

- nr 18 Kutno – Piła Główna,
- nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni,

- nr 131 Chorzów Batory – Tczew,
- nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port,
- nr 207 Toruń Wschodni – Malbork,
- nr 208 Działdowo – Chojnice,
- nr 209 Kowalewo Pomorskie - Bydgoszcz Wschód,
- nr 215 Laskowice Pomorskie – Bąk,
- nr 353 Poznań Wschód – Skandawa.

W okresie sprawozdawczym usługi publiczne w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, na podstawie obowiązujących umów wieloletnich, świadczyło dwóch operatorów kolejowych – Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz Arriva RP Sp. z o. o. Poniżej przedstawiono dane nt. wykonanej pracy eksploatacyjnej oraz liczby przewiezionych podróży.

Rok 2018	Praca eksploatacyjna (poc-km)	Liczba podróży (mln)
Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	3 378 625,295 (59%)	4 400 000
Arriva RP sp. z o.o.	2 285 999,798 (40%)	2 300 000
Województwo Pomorskie (powierzenie)	68 375,392 (1%)	brak danych

9 grudnia 2010 roku zawarto umowę dziesięcioletnią o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 12 grudnia 2010 r. do 12 grudnia 2020 r. ze spółką Arriva RP sp. z o.o.

11 grudnia 2015 roku zawarto pięcioletnią umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 13 grudnia 2015 roku do 12 grudnia 2020 roku ze spółką Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Od rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 prowadzenie zadania Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego na linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica woj. kujawsko-pomorskiego z woj. pomorskim, zostało powierzone Województwu Pomorskiemu.

W związku z tym, zakres poszczególnych umów w okresie sprawozdawczym kształtował się następująco:

Od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r.

Umowa	Operator kolejowy	Zakres terytorialny	Okres obowiązywania
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o.o.	Nasielsk-Toruń Wsch. (od Sierpca do Torunia, Chorzów Batory - Tczew (od Maksymilianowa do Bydgoszczy), Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port (od Bydgoszczy do gr. woj. kuj.-pom. z woj. pomorskim) Toruń Wsch.-Malbork (od Torunia do Grudziądza), Działdowo -Chojnice (od Brodnicy do Chojnic), Kowalewo-Pom. - Bydgoszcz Wsch. (od Bydgoszczy do Chełmży), Laskowice Pomorskie - Bąk (od Laskowic Pom. do Czerska) Poznań Wsch.-Skandawa (w granicach miasta Torunia)	12.12.2010 – 12.12.2020
9/UM/DIF/2015	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	Toruń Wschodni – Malbork (od Grudziądza do granicy woj. kuj.-pom. z woj. pomorskim)	13.12.2015-12.12.2020
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	Kutno-Piła Główna (od granicy woj. kuj.-pom. z woj. łódzkim do granicy woj. kuj.-po. z woj. wielkopolskim), Poznań Wsch. - Skandawa (od granicy woj. wielkopolskiego z woj. kuj.-pom. do granicy woj. kuj.-pom. z woj. warmińsko- mazurskim), Chorzów Batory -Tczew (od Inowrocławia do granicy woj. kuj.-pom z woj. pomorskim)	13.12.2015 – 12.12.2020

Województwo, chcąc uatrakcyjnić ofertę przewozową oraz w odpowiedzi na wnioski podróżnych zdecydowało się na wprowadzenie **od 10 czerwca 2018 r. 8 nowych połączeń.**

Nowe pociągi pojawiły się na trasach:

- ✓ Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie,
- ✓ Bydgoszcz – Toruń,
- ✓ Bydgoszcz – Nakło nad Notecią,
- ✓ Toruń – Włocławek

Ponadto, jedna para połączeń Bydgoszcz Główna – Nakło nad Notecią została wydłużona do stacji Wyrzysk Osiek.

Dodatkowo, od 9 grudnia 2018 r. uruchomiono nową parę połączeń Bydgoszcz – Nakło nad Notecią.

5. Organizacja połączeń stykowych z innymi województwami

Województwo Kujawsko-Pomorskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego ma za zadanie organizację połączeń wojewódzkich. Uwzględniając kierunki potoków pasażerskich, które nie zawsze pokrywają się z granicami administracyjnymi, podjęto czynności służące utrzymaniu relacji bezpośrednich wykraczających poza terytorium województwa kujawsko-pomorskiego. W tym celu uregulowano zasady organizacji połączeń na liniach kolejowych przebiegających przez dwa województwa.

W roku 2018 organizacja połączeń stykowych odbywała się następująco:

Samorząd	Województwo Mazowieckie	Województwo Pomorskie	Województwo Pomorskie
Porozumienie	NI-IT-I.001/2011 z 20 grudnia 2011 r.	8/UM/DIF/2015 z 7 września 2015 r.	9/UM/DIF/2015 z 7 września 2015 r.
Przedmiot porozumienia	odcinek linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni od stacji Sierpc do granicy województwa mazowieckiego z województwem kujawsko-pomorskim	1) odcinek linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Chojnic; 2) odcinek linii kolejowej nr 215 Laskowice Pom. – Bąk od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Czerska	odcinek linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork od Grudziądz do granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim
Rozkład jazdy 2017/2018	Umowa 83/UMWM/11/2017/NI/IT -I/D	Umowa 164/UM/DIF/2017	Umowa 40/UMWP/DIF/2017

- województwo pomorskie

Województwo Pomorskie przekazało Województwu Kujawsko-Pomorskiemu realizację zadania powierzonego Porozumieniem 8/UM/DIF/2016 z 7 września 2015 roku tj. prowadzenia zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych województwa pomorskiego na następujących liniach kolejowych:

- 1) odcinek linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Chojnic;
- 2) odcinek linii kolejowej nr 215 Laskowice Pom. – Bąk od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Czerska.

Z tytułu powierzenia Województwu Kujawsko-Pomorskiemu organizacji połączeń do Chojnic i Czerska otrzymano w roku 2018 dotację w wysokości 2 389 455,23 zł.

Województwo Kujawsko-Pomorskie przekazało Województwu Pomorskiemu realizację zadania powierzonego Porozumieniem 9/UM/DIF/2016 z 7 września 2015 roku tj. prowadzenia zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego na odcinku linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork od Grudziądza do granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim. Z tytułu powierzenia Województwu Pomorskiemu organizacji połączeń Malbork – Grudziądz przekazano w roku 2018 dotację w wysokości 653 469,54 zł.

- województwo łódzkie

Na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, tj. od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., podobnie jak w latach poprzednich, uzgodniono wspólną organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Na mocy przywołanych ustaleń Województwo Kujawsko-Pomorskie finansuje 5 par pociągów do stacji Kutno, natomiast Województwo Łódzkie uruchamia jedną parę bezpośrednich pociągów w relacji Łódź Kaliska – Toruń Wschodni.

- województwo mazowieckie

Województwo Kujawsko-Pomorskie porozumieniem NI-IT-I.001/2011 z 20 grudnia 2011 roku przejęło prowadzenie zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych województwa mazowieckiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich na linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni na odcinku Sierpc – granica województwa mazowieckiego z województwem kujawsko-pomorskim. Dotacja otrzymana z tego tytułu w roku 2018 wyniosła 176 079,81 zł.

- województwo warmińsko-mazurskie, województwo wielkopolskie

Uzgodnienia organizacji połączeń stykowych odbywają się w toku projektowania rozkładów jazdy dla poszczególnych tras. Każde z Województw finansuje dane połączenie do granicy województwa.

6. Standardy obsługi pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Zapewnienie wysokiego poziomu jakości usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, wpływa korzystnie na wzrost zadowolenia pasażerów z przebiegu podróży oraz wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego. Uzyskanie pożądanego poziomu tychże usług wymaga podejmowania wielokierunkowych działań, m.in. w zakresie ochrony środowiska naturalnego, ułatwiania dostępności do infrastruktury przystankowej, dostępu do przestrzeni publicznej środkami transportu publicznego, odpowiedniego wyposażenia środków transportowych, wygodnego dla podróżnych systemu pobierania opłat, zadowalającej punktualności oraz częstotliwości środków transportu, nowoczesnej informacji pasażerskiej, odpowiedniego wyposażenia przystanków i zintegrowanych węzłów komunikacyjnych, zapewnienia wysokiego standardu technicznego kolejowej i drogowej infrastruktury służącej przewozom pasażerskim.

Komfort podróży

Na komfort podróży znacząco wpływa zapewnienie podróżnym miejsc siedzących w środkach transportu, w liczbie odpowiedniej do potoków pasażerskich na danych liniach. Na mocy obowiązujących w 2018 roku umów z operatorami kolejowymi, byli oni zobowiązani do zapewnienia każdemu pasażerowi miejsca siedzącego w pociągu, gdy przejazd na nieprzerwanym odcinku przekracza 15 km. W praktyce wymóg ten oznacza, że liczba podróżnych w pojeździe nie może przekraczać łącznej liczby miejsc siedzących w danym składzie pociągu. Zapewnieniu komfortu służą także odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny, wygody i należytej obsługi, o które dbają operatorzy kolejowi.

W 2018 r. przeprowadzono kontrole doraźne w pociągach: Arriva RP sp. z o.o. – 64, Przewozy Regionalne sp. z o.o. – 86. W wyniku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości skutkujących nałożeniem kar finansowych.

Niezawodność przewozów

W przypadku określenia niezawodności przewozów przyjęto udział kursów zrealizowanych do odwołanych na podstawie wykonanej i niewykonanej pracy eksploatacyjnej liczonej w pociągokilometrach, w przypadku połączeń kolejowych.

Rok 2018

UMOWA	OPERATOR	uruchomione	założone	% wykonania
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	39 203	39 260	99,85 %
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	51 609	51 675	99,87 %
SUMA		90 812	90 935	99,86 %

W większości przypadków nieuruchomienie pociągów było spowodowane losowymi zdarzeniami na sieci kolejowej (wypadki z udziałem osób trzecich, awarie sieci trakcyjnej, wystąpienia siły wyższej) lub awariami pojazdów przeznaczonych do obsługi danego połączenia.

W takich przypadkach operatorzy kolejowi w ramach zawartych umów zobowiązani byli do zapewnienia przewozu zastępczego zgodnie z postanowieniami art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983, z 2018 r. poz. 2244). Operatorzy mieli obowiązek uruchomienia przewozu zastępczego w czasie jednej godziny od zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej wykonywanie przewozu na stacji początkowej, a w ciągu 1,5 godziny od zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej wykonywanie przewozu na szlaku (po opuszczeniu stacji początkowej). Przez uruchomienie przewozu zastępczego rozumiany jest odjazd pojazdu zastępczego z miejsca wydarzenia (zamiany). Za niezapewnienie komunikacji zastępczej lub

uruchomienie przewozu zastępczego z przekroczeniem czasu określonego w umowach Województwo naliczało operatorom kolejowym kary finansowe.

Kary finansowe za niezapewnienie komunikacji zastępczej oraz uruchomienie przewozu zastępczego z opóźnieniem za rok 2018

UMOWA		Odwołanie pociągu bez zapewnienia przewozu zastępczego (PLN)	Opóźniony przewóz zastępczy (PLN)
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	3 972	666
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	1 324	5 334
	SUMA	5 296	6 000

Punktualność

W umowach zawartych z operatorami kolejowymi zostały określone wskaźniki punktualności dla odjazdów i przyjazdów pociągów (dla pociągów rozpoczynających bieg na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, a kończących bieg poza jego granicami – za opóźnienie uważać się będzie przekroczenie terminu odjazdu ze stacji początkowej o ponad 5 min.; dla pociągów, które kończą bieg na terenie województwa kujawsko-pomorskiego za opóźnienie uważać się będzie przekroczenie terminu przyjazdu pociągów na stację końcową o ponad 5 min.); nie uwzględnia się przy tym jako opóźnień pociągów:

- zmian godzin przyjazdów i odjazdów pociągów zarządzonych doraźnie w formie telegramu służbowego Przewoźnika i zgodnie z obowiązującymi Przewoźnika procedurami, spowodowanych koniecznością dokonywania robót inwestycyjno-modernizacyjnych, napraw i innych prac mających na celu zachowanie na niezmiennym poziomie lub podwyższenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii, względnie bezpieczeństwa. Zmiany te powinny być podane do publicznej wiadomości, w obowiązującym trybie,
- wynikających z ograniczeń wprowadzonych przez ministra właściwego do spraw transportu ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, bądź w wypadku klęski żywiołowej,
- wynikających z ograniczeń wprowadzonych przez Przewoźnika w razie klęski żywiołowej,
- spowodowanych niezależnymi od Przewoźnika wypadkami i wydarzeniami na liniach kolejowych lub na terenie kolejowym.

Wskaźniki punktualności w roku 2018 kształtowały się następująco:

UMOWA	Operator	Rzeczywisty wskaźnik punktualności dla poszczególnych umów				
		I kw	II kw	III kw	IV kw	Rok
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	98,91%	98,24%	98,23%	97,99%	98,34%
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	98,28%	98,78%	98,84%	98,65%	98,64%
					SUMA	98,49%

II. Publiczny transport zbiorowy – komunikacja autobusowa

1. Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa

Wkład inwestycyjny państwa, w przypadku publicznego transportu autobusowego, jest większy niż w odniesieniu do przewozów kolejowych. Przejawia się to głównie w przystosowywaniu sieci drogowej do oczekiwanego standardu przewozowego, zarówno dla transportu indywidualnego jak i zbiorowego. Wiąże się to bezpośrednio z wielkością środków z Unii Europejskiej pozyskiwanych przez rząd na rozbudowę sieci drogowej. Dzięki takim inwestycjom, co roku oddawane są nowe odcinki dróg wysokich klas technicznych, co daje możliwość lepszej organizacji transportu autobusowego, zarówno w przewozach ponadregionalnych jak i wewnątrz województwa. Podniesienie komfortu i skrócenie czasu podróży daje szansę na zaistnienie transportu autobusowego jako konkurencyjnego względem transportu indywidualnego.

Przystanki autobusowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego nie odznaczają się gorszym stanem technicznym, niż w pozostałych regionach Polski. Bardziej zadbanej infrastruktury przystankowej występuje na gęsto zaludnionych obszarach większych miast, natomiast w mniejszych miejscowościach ogranicza się zazwyczaj do słupka ze znakiem D-15 (przystanek autobusowy) oraz tablicy z rozkładem jazdy. Plan transportowy zakłada, w latach 2016-2020, podniesienie standardu części przystanków autobusowych usytuowanych przy drogach wojewódzkich. Budowa chodników i zatok autobusowych przy drogach wojewódzkich jest realizowana wspólnym wysiłkiem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy i samorządów gminnych. Sprawdzone zasady współpracy w tym zakresie, określają wzajemne obowiązki wynikające z realizacji danego zadania. Władze samorządowe, jako inicjator zabezpieczający minimum 60 % środków na realizację inwestycji, przygotowują dokumentację techniczną wraz z niezbędnymi uzgodnieniami, regulują sprawy terenowo - prawne.

W roku 2018 w obszarze dróg wojewódzkich m.in.:

- kontynuowano roboty budowlane na drogach wojewódzkich nr: 251, 548, 559, 265, 240, 255 ,
- trwały prace związane z wykonaniem jednostki pływającej (promu) oraz prace projektowe i przygotowawcze w ramach przebudowy drogi wojewódzkiej nr 249 wraz z uruchomieniem przeprawy promowej przez rz. Wisłę w Solcu Kujawskim,

- prowadzono prace nad uzyskiwaniem decyzji środowiskowych, opracowaniem programów funkcjonalno-użytkowych oraz studium wykonalności z wnioskiem o dofinansowanie dla dróg wojewódzkich nr: 269, 270, 254 (oba odcinki), 255 (II etap), 266, 241, 534,
- zakończone zostało zadanie polegające na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 556 w m. Zbójno,
- realizowano zadania: przebudowa drogi wojewódzkiej nr 546 na odcinku Bierzgłowo – Łubianka, przebudowa drogi wojewódzkiej nr 554 na odcinku Kowalewo Pomorskie – Golub-Dobrzyń, przebudowa drogi wojewódzkiej nr 558 na odcinku Kłokock – Wielgie,
- na etapie postępowania przetargowego znajdowała się rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 223 „rondo Miedzyń” w miejscowości Białe Błota,
- uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy Tucholi.

Szczegółowy opis przygotowywanych i realizowanych w okresie sprawozdawczym inwestycji zawiera Raport z realizacji „Kujawsko- pomorskiego planu spójności drogowej i kolejowej 2014-2020” za rok 2018.

2. Tabor

W województwie kujawsko-pomorskim średni wiek taboru autobusowego to 12 lat, ale eksploatowanych jest wiele jednostek ponad 20-letnich. Tym samym dysponujemy jednym z najstarszych parków taborowych w Europie. Z tego powodu oferowany komfort podróży jest bardzo niski i znacznie odbiega od oczekiwań pasażerów. Z badań ankietowych przeprowadzanych wśród pasażerów wynika, że najniżej oceniane jest przystosowanie do przewozu osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Najwięcej oczekiwań społecznych skupia się na konieczności zastąpienia starego taboru przez nowe jednostki, które w znaczący sposób podniosą komfort podróży, wymianie zniszczonych rozkładów jazdy na przystankach, większej dostępności do informacji nt. opóźnień, braku kursów, o dodatkowych połączeniach. Jako ważna wskazywana jest również możliwość zakupu biletu u kierowcy oraz zakupu biletu miesięcznego od dowolnego dnia miesiąca. Na tych właśnie obszarach skupiają się podstawowe działania. Realizacji tych celów służą wytyczne planu dotyczące wymiany środków transportu drogowego.

3. Organizacja przewozów

Na regionalnym rynku autobusowych przewozów pasażerskich województwa kujawsko-pomorskiego funkcjonuje trzech dużych przewoźników, tj. Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A., Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o. oraz PKS w Bydgoszczy sp. z o.o., którzy zaspokajają większość potrzeb lokalnego rynku oraz pozostali przewoźnicy prywatni należący do sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Województwo Kujawsko-Pomorskie jest właścicielem spółki Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy Spółka Akcyjna (KPTS), która powstała 13 kwietnia 2012r. w wyniku konsolidacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej we Włocławku Spółka z o.o., Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Brodnicy S.A., Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Inowrocławiu S.A. oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Lipnie Spółka z o.o. Spółki byłej grupy PKS zostały przekazane nieodpłatnie władzom Województwa przez Skarb Państwa. Przedsiębiorstwa znajdowały się w złej kondycji finansowej, co skłoniło obecnego właściciela do podjęcia szeregu działań, dzięki którym Spółka zakończyła rok 2018 z dodatnim wynikiem finansowym. Do uzyskania przez Spółkę dodatniego wyniku finansowego przyczyniła się sprzedaż zbędnego majątku trwałego, tj. gruntu we Włocławku oraz wycofanych z eksploatacji środków transportowych. W przedsiębiorstwie funkcjonuje 8 oddziałów w następujących lokalizacjach: Włocławek, Lipno, Inowrocław, Żnin, Mogilno, Rypin, Golub Dobrzyń, Brodnica. Struktura działalności Spółki w sferze przewozów pasażerskich w roku 2018 przedstawiała się następująco:

	2018
Liczba i długość linii autobusowych	648 linii /dł. 25 592 km
Średnia roczna liczba przewiezionych pasażerów	9,6 mln
Praca eksploatacyjna (mln km)	15,9 mln km
Linie podmiejskie (ilość/długość)	576 linii/18 490 km
Linie regionalne (ilość/długość)	65 linii/5 485 km
Linie dalekobieżne (ilość/długość)	7 linii/1 617 km
Liczba użytkowanych autobusów	349 szt.
Średni wiek autobusów	18,98 lat

Ze względu na wiek taboru użytkowanego przez Spółkę od lat prowadzona jest wymiana najstarszych jednostek na nowsze. W roku 2018 przedsiębiorca kontynuował proces eliminacji najbardziej zużytych aktywów transportowych. Ze względu na zły stan techniczny wycofano z eksploatacji 34 autobusy. Dla uzupełnienia braków taborowych zakupione zostały 34 używane autobusy, w tym 11 szt. klasy maxi, 21 szt. klasy midi oraz 2 szt. klasy mini. Stosunkowo intensywna wymiana taboru w ostatnim czasie pozwoliła na wprowadzenie do eksploatacji autobusów o dużo lepszym stanie technicznym ale w związku z tym, że kupowane są wyłącznie jednostki używane, udało się jedynie utrzymać średni wiek pojazdów na zbliżonym do lat ubiegłych poziomie. Ze względu na brak ostatecznych regulacji ustawowych odnośnie funkcjonowania regionalnych przewozów autobusowych działania Spółki skupiały się na optymalizacji prowadzonego biznesu. Na bieżąco prowadzona była analiza rentowności poszczególnych kursów oraz linii w celu wyeliminowania nierentownych połączeń. Kierunek rozwoju firmy oparto na zasadach kontraktowych. Od momentu podjęcia decyzji o zintensyfikowaniu działań na rzecz rozwoju segmentu usług związanych z przewozami kontraktowymi, tj. od 2015r. do 2018 r., odnotowano wzrost przychodów z tego tytułu o 61%.

Linie autobusowe w województwie zostały podzielone na 22 linie podstawowe i 23 linie uzupełniające. W roku 2018 transport autobusowy był organizowany na 22 liniach podstawowych oraz 21 liniach uzupełniających. Dana linia nie zawsze jest obsługiwana przez połączenie bezpośrednie, jak np. linia Toruń – Dobrzyń nad Wisłą. W okresie sprawozdawczym nie były realizowane jedynie przewozy na liniach uzupełniających nr 210 Kamień Krajeński – Szubin oraz 213 Piotrków Kujawski – Lubień Kujawski. Linie określone w Planie transportowym obsługiwane były przez przewoźników wykonujących usługi przewozowe na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, z wyjątkiem linii Grudziądz-Nowe, która jest realizowana na podstawie zezwolenia wydanego przez Prezydenta Miasta Grudziądza.

Na podstawie umów zawartych w roku 2018 samorząd województwa przekazał 40 przewoźnikom wykonującym autobusowe przewozy pasażerskie dopłaty w związku ze sprzedażą biletów z ulgą ustawową, zgodnie z zamieszczoną tabelą:

Lp.	Przewoźnik	uregulowane zobowiązania za 2017 rok sfinansowane w 2018 r.	Przekazane środki na dopłaty za 2018 r. (I-XI + zal. 1-5/XII) w okresie od 01.01.- 31.12.2018 r.	Ogółem przekazane środki na dopłaty w 2018r. zobow. za 2017 r. + dysp. finans. za I- XI + zal. XII/2018 r. (kol. 2+3)
0	1	2	3	4
1.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - Włocławek	821 284,07	10 845 802,38	11 667 086,45
2.	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	230 163,92	5 950 388,28	6 180 552,20
3.	"PKS Grudziądz" Sp. z o.o.	213 855,16	2 143 958,96	2 357 814,12
4.	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. z o.o. - Toruń	391 477,72	4 448 076,53	4 839 554,25
5.	Tomasz Sobieszcański - Bydgoszcz	5 632,81	335 915,58	341 548,39
6.	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe Jacek Wesółowski - Złotniki Kujawskie	0,00	37 553,66	37 553,66
7.	Transport Osobowo - Przewozowy Jarosław Wesółowski - Złotniki Kujawskie	961,01	133 688,79	134 649,80
8.	KUJAWY - TRANS SPÓŁKA z o.o. - Pakość	10 176,55	48 622,48	58 799,03
9.	Z.U. -T. K. Bet - Rzadka Wola	23 588,64	394 545,70	418 134,34
10.	FRBUS GROUP Sp. z o.o. - Stopka	72 726,67	842 597,35	915 324,02
11.	"MAJ-TRANS" Usługi Transportowe Rafał Maik - Mrocza	139,33	22 756,15	22 895,48
12.	Z.U. - H. "ZAXIMA" J. Zamojski - Włocławek	5 783,87	25 665,58	31 449,45
13.	Przedsiębiorstwo Transportowe T.Sternal - Rojewo	36 166,75	357 745,44	393 912,19
14.	NKA - G. Arent - Grodztwo	110 576,23	1 325 021,42	1 435 597,65
15.	JAN-TRANS R.Pyrzyński - Janikowo	40 321,26	481 257,43	521 578,69
16.	ON-TOUR Grudziądz Arkadiusz Lewandowski - Grudziądz	6 043,10	82 429,23	88 472,33
17.	Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowe 4SPRINT Karol Bala - Mrocza	6 645,19	65 693,35	72 338,54
18.	PKS Chojnice Sp. z o.o.	90 654,59	1 045 778,11	1 136 432,70
19.	Leszek Niespodziński BUS Niespodziński – Usługi Transportowe - Jacewo	862,14	3 625,85	4 487,99
20.	AUTO-TUR M.Biernacki - Huta Chodecka	4 530,53	93 083,76	97 614,29

21.	Firma "ŻANA" Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk - Warlubie	10 940,82	168 067,75	179 008,57
22.	Usługi Transportowe "MERC-BUS" Andrzej Zarzeczny - Książki	6 006,06	124 429,14	130 435,20
23.	Sklep Spożywczo-Przemysłowy Usługi Transportowe "Firma Marcin" M.Terpińska - Wilkowice	674,96	91 722,30	92 397,26
24.	P.H.U. "POL-BUS" Marek Burchacki	20 848,08	77 098,02	97 946,10
25.	"TOMKAS" Tomasz Schwertfeger spółka jawna - Jabłonowo Pomorskie	26 856,90	581 420,23	608 277,13
26.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Robert Leśniewski Górzno	16 578,40	175 950,30	192 528,70
27.	Firma Przewozowa RS BUS Elżbieta Rejentowicz - Brodnica, Wyb. Michałowo	26 236,04	252 071,72	278 307,76
28.	Przedsiębiorstwo Usługowe "BUSMAR" Marek Pawłowski - Tłuchowo	441,42	7 392,35	7 833,77
29.	SPRINT - TRANS Michał Pipin - Piechcin	1 668,90	192 810,70	194 479,60
30.	Firma Przewozowa "CRISCAR" Barbara Domagalska - Górzno	33 635,30	319 375,84	353 011,14
31.	Usługi Transportowe "MARKUS " Marek Ruciński - Brodnica	19 346,06	190 390,57	209 736,63
32.	Michał Zielke Firma Usługowo Handlowa - Sępólno Krajeńskie	2 405,90	68 975,60	71 381,50
33.	Firma Przewozowa "TRAKT" Mariusz Błażejewicz - Łasin	46 275,77	431 349,53	477 625,30
34.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej ARGOS Tomasz Jaroński - Nakło n/Notecią	0,00	28 270,85	28 270,85
35.	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "KAMIONKA" sp.z o.o.-Gostycyn	0,00	228 908,40	228 908,40
36.	Zakład Produkcyjno Handlowy MATBUD sp. z o.o. - Pakość	13 443,77	91 692,49	105 136,26
37.	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe "NAFTEX" Spółka Jawna, Jan Adamski, Jadwiga Adamska - Witowo	15 144,51	152 014,90	167 159,41
38.	Dariusz Bała Transport - Handel - Usługi MONMAR - Mrocza, Lutówko	7,80	33 730,18	33 737,98
39.	SPÓŁDZIELNIA SOCJALNA "ŁUBIANKA" - Wybcz	25 564,77	226 300,62	251 865,39
40.	Powiat Lipnowski - Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Lipnie	13 600,45	340 843,28	354 443,73
Razem		2 351 265,45	32 467 020,80	34 818 286,25

Ilość zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa w roku 2018 oraz łącznie funkcjonujących na koniec roku kalendarzowego okresu sprawozdawczego obrazuje tabela zamieszczona poniżej:

	Ilość zezwoleń wydanych w danym roku	Ilość zezwoleń realizowanych na koniec danego roku (wydanych w okresie od 01.01.2012 do 31.12.2018)
Rok 2018	83	365

Na podstawie wydanych przez Marszałka Województwa zezwoleń, w roku 2018 autobusowe przewozy regularne wykonywali przedsiębiorcy, jn.:

lp	Przewoźnik	Data wygaśnięcia zezwolenia
1	Arriva Bus Transport Polska spółka z o.o.	
2	Dubus Jacek Duszyński	
3	Firma Usługowo Handlowa Michał Zielke	
4	FR BUS Group Sp. z o.o.	
5	Henryk Lofek	
6	Komunikacja Miejska Przewóz Osób Marek Piechocki	
7	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA	
8	Kujawy-Trans Sp. z o.o.	
9	Marek Świniarski	
10	Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu spółka z o.o.	
11	MIXS Trading Ltd Spółka z o.o.	
12	Nadgoplańska Komunikacja Samochodowa Grzegorz Arent	
13	NOVA-BUS PRZEWOZY PASAŻERSKIE Grzegorz Nowak	2018-05-24
14	P.H.U.POL-BUS" Marek Burchacki"	
15	PKS Grudziądz spółka z o.o.	
16	Pol-Bus M.Burchacki, J. Rypel spółka jawna	
17	PRO-LINE" Karpa Dorota"	2018-04-05
18	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice spółka z o.o.	
19	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy spółka z o.o.	
20	Przedsiębiorstwo Usługowe Busmar" Marek Pawłowski"	
21	Rafał Maik Usługi Transportowe Maj-Trans	2018-04-23
22	Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS BUS""	
23	Sprint-Trans Michał Pipin	
24	Tomasz Sobieszczański	
25	TOMKAS" Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski Spółka jawna"	
26	Trans-Bus Michał Kurc	2018-07-20
27	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz	
28	Usługi Transportowe Artur Kasprzak	

29	Usługi Transportowe ES-BUS" Eichler Sebastian"	
30	USŁUGI TRANSPORTOWE MERC-BUS" Zarzeczny Andrzej"	
31	Zakład Produkcyjno Handlowy MATBUD Sp. z o.o.	
33	Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet	

III. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym

Harmonogram planowanych działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim podzielono na trzy etapy w następujących przedziałach czasowych: do roku 2015, lata 2016 – 2020, lata 2021 – 2025.

Realizacja zadań zawartych w dokumencie wynika z planów inwestycyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej, dworcowej, przystankowej; operatorów oraz jednostek samorządowych. Jest wynikiem realizacji przyjętej polityki transportowej organizatorów transportu a jej nadrzędnym celem powinno być zwiększenie efektywności publicznego transportu zbiorowego poprzez tworzenie warunków skłaniających pasażerów do korzystania z tego typu usług transportowych.

Nowe zasady organizacji i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej po 31 grudnia 2016 roku miała uregulować w pełni ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, 2435).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym 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 umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, natomiast organizatorem na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Do podstawowych zadań organizatora należą trzy obszary tematyczne, tj. planowanie rozwoju, organizowanie oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Bieżące zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa wykonywane są przez właściwe merytorycznie komórki organizacyjne pozostające w strukturze Urzędu Marszałkowskiego, bądź poprzez podległe mu jednostki organizacyjne. Województwo na bieżąco aktualizuje dane odnośnie transportu kolejowego, którego w obecnym stanie prawnym jest organizatorem. Dotyczą one m.in. informacji na temat: zawartych umów na świadczenie usług przewozowych; potencjalnych operatorów, którzy mogliby świadczyć usługi przewozowe na terenie województwa; kompleksowych danych o poszczególnych podmiotach, w tym ich nazwę, dane kontaktowe, potencjał operatora, jakość, rodzaj świadczonych i możliwych do realizacji usług transportowych wraz z ich zasięgiem terytorialnym, dane taryfowo-biletowe, regulaminy przewozu osób i ładunków, ułatwienia i udogodnienia w środkach transportowych dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, eksploatowane linie, przystanki i dworce, procedury wnoszenia skarg przez podróżnych; wykazu i opisu linii komunikacyjnych obsługiwanych przez operatorów wraz z aktualnymi rozkładami jazdy, danych o infrastrukturze liniowej, wykazu sieci przystanków. Informacje jakimi dysponuje organizator w odniesieniu do transportu autobusowego,

ze względu na obecny stan prawny, ograniczają się głównie do danych załączanych w związku z wydawanymi zezwoleniami na wykonywanie przewozów, wypłacanymi dopłatami do ulg ustawowych oraz uzgadnianymi rozkładami jazdy.

W okresie sprawozdawczym, obejmującym rok 2018, podejmowano działania w następujących obszarach:

- podnoszenia jakości infrastruktury liniowej,
- podnoszenia jakości infrastruktury przystankowej,
- podnoszenia jakości środków transportowych poprzez wymianę starego taboru na nowy lub nowszy oraz wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży,
- wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo – biletowego,
- monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

1. Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Zarządca infrastruktury kolejowej rozpoczął realizację inwestycji planowanych do realizacji na lata 2014-2020, o które zabiegał Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Posłużą one kontynuacji działań podejmowanych na rzecz poprawy jakości sfery transportu publicznego. Będą to m.in.:

Działania w celu dostosowania linii kolejowej nr 18 na odcinku Piła - Nakło nad Notecią - Bydgoszcz – Toruń – Kutno do prędkości 140 km/h.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny. Celem inwestycji jest lepsza obsługa podróżnych, podniesienie prędkości pociągów pasażerskich do 140-160 km/h oraz zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Modernizację linii nr 18 z Kutna do Torunia zaplanowano w ramach kilku zadań. Po pracach na odcinku Włocławek Brzezie – Aleksandrów Kujawski oraz Kaliska Kujawskie – Czerniewice, PLK planują ogłosić kolejny przetarg na zaprojektowanie i wykonanie prac na odcinku Kutno – Toruń Główny. Inwestycja na linii z Kutna do Torunia zakłada m.in. remont 7 obiektów inżynierskich i przebudowę mostu. Wymieniane są tory i sieć trakcyjna, montowane są dodatkowe urządzenia sterownia ruchem kolejowym, na przejazdach kolejowo-drogowych wzrasta komfort kierowców i poziom bezpieczeństwa. W ramach inwestycji budowane są nowe perony na przystankach zlokalizowanych przy remontowanych odcinkach linii. Dzięki pracom projektowym, z ulepszonej, wygodnej i bezpiecznej infrastruktury mogą obecnie korzystać m.in. pasażerowie przystanków Kaliska Kujawskie, Czerniewice, Wiktorowo, Turzno Kujawskie, Nieszawa Waganiec, czy Lubanie.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wsch. – Chełmża oraz na odcinku Grudziądz – granica województwa.

Inwestycja stanowi kontynuację dla zrewitalizowanego odcinka Chełmża – Grudziądz. Remont przyczyni się do skrócenia czasu dojazdu pasażerów oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

przyczyni się do poprawy dostępności kolejowej Grudziądza i Chełmży i zwiększenia roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich.

W związku ze wzrostem cen rynkowych w listopadzie 2018 r. ponownie oszacowano wartości projektu dla wybranego wariantu, co skutkowało koniecznością zabezpieczenia wyższych środków dla jego realizacji. Ponadto PKP PLK, zgodnie z propozycją UM WK-P, zweryfikowało zakres zadaniowy i koszt projektu, uwzględniając zmniejszenie długości linii o ok. 800 m do pierwszego rozjazdu na stacji Toruń Wschodni. Stacja ta jest bowiem objęta projektem w ramach modernizacji linii nr 353. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego w stanowisku z dnia 18 grudnia 2018 r. zaakceptował wyższe koszty kwalifikowalne projektu z dofinansowaniem na poziomie 85%. Jednocześnie zagwarantowano w ramach projektu realizację 4 przystanków: Łysomice, Ostaszewo, Toruń Mokre oraz Grzywna.

Wniosek RPKP.05.03.00-04-0003/18 o dofinansowanie dla projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża” został złożony 14 grudnia 2018 r., w ramach osi priorytetowej 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Kwota całkowita wydatków projektu 137 199 115,63 PLN, kwota dofinansowania 94 812 396,98 PLN.

Dla pozostałych projektów liniowych w roku 2018 trwały prace nad przygotowaniem dokumentacji przedprojektowej.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice. Przedsięwzięcie podzielono na dwa zadania inwestycyjne: Brodnica – Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz oraz Grudziądz – Laskowice Pomorskie – Tuchola – granica województwa z wyłączeniem odcinka Laskowice Pomorskie – Wierzchucin. Celem przedsięwzięcia jest zapewnienie lepszego skomunikowania Grudziądza, Tucholi, Brodnicy i pośrednich miejscowości z Bydgoszczą, Toruniem, Trójmiastem oraz Olsztynem, a także będzie stanowić alternatywę wobec autostrady A2. Inwestycja jest zasadna zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich.

- a) **Odcinek Brodnica – Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz** - projekt: „Rewitalizacja linii kolejowych 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica”

Zasadność realizacji jest podyktowana uzupełniającym charakterem inwestycji wobec zrealizowanego remontu linii nr 353 Poznań Wschód – Skandawa. Przedsięwzięcie przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej powiatu brodnickiego i grudziądzkiego, poprawie bezpieczeństwa wokół linii kolejowej, na peronach i przejazdach kolejowo-drogowych oraz skróceniu czasu przejazdu.

Stan zaawansowania: w listopadzie 2018 r. została zaktualizowana wartość projektu w preferowanym wariantcie, która wzrosła z 75,243 mln zł do 82,767 mln zł. Województwo stanowiskiem z dnia 18 grudnia 2018 r. zgodziło się na odpowiednie zwiększenie dofinansowania.

- b) **odcinek Grudziądz – Laskowice Pomorskie – Tuchola – granica województwa z wyłączeniem odcinka Laskowice Pomorskie - Wierzchucin** - projekt: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa”.

Realizacja projektu stanowić będzie uzupełnienie planowanej ze środków krajowych modernizacji linii nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Główna. Obie inwestycje są zasadne

zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich.

Stan zaawansowania: Przedsięwzięcie w zakresie prac torowych zostało ograniczone zadaniowo do odcinka Wierzchucin – Tuchola. Z tego powodu Województwo Kujawsko-Pomorskie zaproponowało oprócz przystanków z wariantu 3a (obejmującego modernizację 3 przystanków) dodatkowe 4 przystanki z wariantu 3b (Górna Grupa, Grupa, Jeżewo, Dubielno), wykraczające poza odcinek Wierzchucin – Tuchola. W listopadzie została zaktualizowana wartość projektu w wariantcie 3a, która wzrosła z 26,328 mln zł do 28,961 mln zł. Województwo stanowiskiem z dnia 18 grudnia 2018 r. zgodziło się na odpowiednie zwiększenie dofinansowania.

Modernizacja linii kolejowej nr 353 między stacjami Toruń Główny i Wschodni wraz z przebudową budynków stacyjnych oraz zagospodarowaniem otoczenia dworców.

W lipcu 2018 r. podpisano porozumienie dla realizacji wspólnej inwestycji PKP PLK, PKP SA i Torunia. Na mocy porozumienia przygotowany jest przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej dla tego zadania. Inwestycja zaplanowana jest do realizacji w nowej perspektywie finansowej. Zakres prac przewiduje m.in. dobudowę drugiego toru pod pl. Pokoju Toruńskiego, przedłużenie przejścia podziemnego na Dworcu Toruń Miasto, a także kładkę pieszo-rowerową na moście im. Ernesta Malinowskiego. PKP PLK w ramach inwestycji planują m.in. przebudowę peronów Toruń Wschodni i Toruń Miasto oraz remont torów oraz sieci trakcyjnej. Zakres PKP SA przewiduje przebudowę dworców Toruń Wschodni i Miasto. Zakres miasta zakłada m.in. przebudowę ul. Sowińskiego na odcinku od ronda na placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego, budowę węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej i podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni wraz ze zmianą układu drogowego skrzyżowania ulic Żółkiewskiego i Skłodowskiej-Curie, budowę ciągu pieszo-rowerowego od dworca Toruń Miasto do ul. Dybowskiej wraz z jednostronną lub dwustronną kładką pieszo-rowerową na moście kolejowym im. Ernesta Malinowskiego, a także przebudowę kładki Garbaty Mostek – nad linią kolejową nr 353 – łączącej ul. Chrobrego z ul. Sobieskiego.

Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 201 w województwach: kujawsko-pomorskim oraz pomorskim, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna.

PKP Polskie Linie Kolejowe podpisały umowę na dokumentację projektową dla odcinka Maksymilianowo – Kościerzyna wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego (czas realizacji umowy na prace projektowe 19 miesięcy). To kolejny etap inwestycji za 1,5 mld zł, która ma usprawnić podróże z Bydgoszczy do Trójmiasta i transport do portów w Gdyni i Gdańsku. Projekt obejmuje modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 201 w województwach: kujawsko-pomorskim oraz pomorskim, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna. PLK wybudują 53 km nowego toru oraz zelektryfikują ponad 103 km linii. Wymienionych będzie łącznie ok. 115 km torów i 146 rozjazdów. Zbudowane od nowa lub zmodernizowane będą perony na 15 stacjach i przystankach. Planowana jest kompleksowa modernizacja stacji Maksymilianowo. Budowa przewidziana jest w latach 2020-2023 r. Projekt ubiega się o współfinansowanie przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

2. Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe

Plan transportowy w ramach II etapu działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim wskazuje m.in. na potrzebę zorganizowania i wyposażenia podstawowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (Aleksandrów Kujawski, Brodnica, Lipno, Laskowice Pomorskie, Kowalewo Pomorskie, Mogilno, Mrocza, Nakło nad Notecią, Świecie, Wąbrzeźno, Tuchola, Złotniki Kujawskie, Żnin), a także renowację lub przebudowę obiektów kolejowej infrastruktury przystankowej (Tuchola, Włocławek, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Grudziądz).

W latach ubiegłych Województwo aktywnie angażowało się w rozmowy pomiędzy samorządami miast prezydenckich Włocławka, Inowrocławia oraz Grudziądza i spółkami grupy PKP. Wynikiem tego inwestycje przebudowy dworców wraz z utworzeniem na terenach przyległych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zostały wpisane jako propozycje do Kontraktu Terytorialnego. Do 2023 r. zaplanowano realizację kolejnych inwestycji dworcowych w województwie kujawsko-pomorskim, tj. Włocławek, Toruń Miasto, Toruń Wschodni, Bydgoszcz Zachód, Janikowo, Kołodziejewo, Mogilno, Złotniki Kujawskie, które znalazły się na liście obiektów zaplanowanych do modernizacji w ramach przyjętego przez Zarząd PKP S.A. „Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023”.

Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego we Włocławku

W 2018 r. Miasto Włocławek kontynuowało przygotowania do realizacji inwestycji pn. *„Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej wraz ze zintegrowanym centrum przesiadkowym we Włocławku, w ramach projektu Bit-City II”*. Wniosek o dofinansowanie projektu zostanie złożony w 2019 r., w ramach konkursu dla Osi priorytetowej 3. Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie, Działania 3.4 Zrównoważona mobilność miejska w promowanie strategii niskoemisyjnych Regionalnego Programu Operacyjnego WK-P na lata 2014-2020. Dla zabezpieczenia bieżącej współpracy na etapie projektowania inwestycji zawarto, w grudniu 2016 r., porozumienie z PKP S.A. zobowiązujące strony do współpracy przy projektowaniu i realizacji przebudowy budynku dworca i infrastruktury peronowo - torowej stacji oraz zagospodarowania terenu przydworcowego na centrum przesiadkowe. Planowana w ramach przedsięwzięcia przebudowa budynku dworca oraz układu torowo-peronowego będzie realizowana przez PKP S.A. ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, natomiast pozostały zakres rzeczowy polegający m.in. na budowie miejsc postojowych dla autobusów, parkingów park&ride, bike&ride, miejsc postojowych dla taksówek a także budowie obiektów innych, niż budynek dworca będzie realizowany przez Miasto w ramach RPO WK-P.

Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej

Na podstawie uchwały Nr 44/2018 Komitetu Monitorującego RPO WK-P 2014-2020 z dnia 22 marca 2018 r. nastąpiła zmiana kryteriów wyboru projektów. Konkurs RPKP.05.03.00-IZ.00-04-178/18 dla Działania 5.3 Infrastruktura kolejowa, w którym zaplanowano wsparcie punktów kolejowej odprawy pasażerskiej został ogłoszony 13 kwietnia 2018 r. Nabór prowadzony był od 14 maja do 31 sierpnia 2018 r. Wpłynęły dwa wnioski:

1. Gminy Miasta Wąbrzeźno, projekt pn. "Przyjazny dworzec kolejowy w Wąbrzeźnie - utworzenie infrastruktury dla podróżnych i mieszkańców", kwota całkowita 1 200 400,00 PLN, dotacja EFRR 999 964,33 PLN.

2. Gminy Tuchola, projekt pn. "Rozbudowa infrastruktury przeznaczonej dla obsługi transportu pasażerskiego przy ul. Kolejowej w Tucholi", kwota całkowita 4 267 372,48 PLN, dotacja EFRR 2 000 000,00 PLN.

Jednocześnie ze względu na realizację punktów odprawy pasażerskiej w ramach projektów liniowych na liniach 207 oraz 208, podjęto decyzję o wykorzystaniu dla ich wykonania części środków alokacji.

Dofinansowanie przeznaczone będzie na inwestycje zgodne ze standardami wyposażenia technicznego punktów kolejowej odprawy pasażerskiej opracowanymi na podstawie Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020.

Przystanki zaplanowane do realizacji w ramach projektów liniowych:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża, w tym 4 przystanki: **Łysomice, Ostaszewo, Toruń Mokre, Grzywna** – złożony wniosek o dofinansowanie;
- prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa, w tym 3 przystanki: Tuchola Budowlanych, „Rudzki most”, Wierzchucin Stary, Cekcyn;
- dodatkowe 4 przystanki: Górna Grupa, Grupa (z uwzględnieniem robót torowych), Jeżewo, Dubielno;
- rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica, w tym 10 przystanków: Brodnica Fabryka, Brodnica Południowa, Grudziądz Centrum, Najmowo, Konojady, Linowo, Bursztynowo, Boguszewo, Nicwałd, Mełno.

3. Podnoszenie jakości środków transportowych.

16 marca 2018 r. „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. uroczyście odebrały **4 nowe pojazdy EN96A (tzw. Elf II)**

Zakup pojazdów był wymogiem postawionym przez Województwo względem operatora kolejowego na mocy postanowień § 6 ust. 4 i 5 umowy nr NT-II-E.042.13.2015. Składy wyposażone są w 100 miejsc siedzących, miejsca do przewożenia rowerów, klimatyzację oraz sieć Wi-Fi. Posiadają specjalne miejsca do podróżowania z małymi dziećmi, są też przystosowane do przewożenia osób niepełnosprawnych.

Pojazdy kursują m.in. na trasach:

Bydgoszcz – Toruń
Bydgoszcz – Smętowo,
Bydgoszcz – Inowrocław,
Toruń – Inowrocław,
Bydgoszcz – Piła.

Z uwagi na opóźnienie z wprowadzeniem pojazdów do eksploatacji, operator zapłacił Województwu karę w wysokości **820 880,00 zł**.

Podkreślić należy, że aktualnie Województwo posiada 28 pojazdów do obsługi przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w 100% dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Obsługa ruchu pasażerskiego na liniach niezelektryfikowanych odbywa się niemal wyłącznie z wykorzystaniem jednostek w pełni wyposażonych w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Ponadto, operator kolejowy ARRIVA RP sp. z o.o. dysponuje w swoim parku taborowym 4 jednostkami SA 133 w pełni dostosowanymi

do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej, do zakupu których został zobligowany w umowie nr AD.III.3042-414/2010. Wynikiem wcześniej zawartego kontraktu z roku 2007, ten sam przewoźnik zakupił 2 jednostki SA 134.

Tabor wykorzystywany do wykonywania wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w 100% umożliwia przewóz rowerów. Nowe jednostki wyposażone są w specjalne stanowiska do tego celu, natomiast w starszych funkcjonują wagony z miejscem do przewozu większego bagażu, w tym rowerów.

4. Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.

Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego już od 1 stycznia 2008 r., na podstawie porozumień miast z przewoźnikiem kolejowym funkcjonuje „Bilet aglomeracyjny BiT-City” na przejazd w relacji Toruń Wschodni – Bydgoszcz Główna i odwrotnie. Od 1 września 2008 r., w wyniku umowy miast z przewoźnikiem kolejowym, uruchomiono „bilet regionalny” obowiązujący na trasie Toruń – Włocławek i odwrotnie. W ramach różnych rodzajów biletów BiT i WiT można m.in. przez godzinę, od przybycia do jednego z miast, korzystać z komunikacji miejskiej bez konieczności zakupu dodatkowego biletu. Rozwiązanie to ma sprzyjać integracji głównych miast w województwie.

Natomiast na liniach niezelektryfikowanych Województwo Kujawsko-Pomorskie wprowadziło od 2010r. „Taryfę Kujawsko-Pomorską”, co doprowadziło do znacznego obniżenia kosztów zakupu biletów, które są obecnie najtańsze w Polsce. Bilet normalny kosztuje 2,50 zł za pierwsze 10 km i 13 groszy za każdy następny kilometr. Taryfa uwzględnia wszystkie ulgi ustawowe. Operator stosujący taryfę może wprowadzać własne oferty handlowe, o ile będą one jeszcze bardziej korzystne, niż obowiązująca taryfa kujawsko-pomorska.

Efektom wprowadzenia taryfy jest systematyczny wzrost liczby podróży. Od 12 grudnia 2015 roku „Taryfa Kujawsko-Pomorska” obowiązuje również na liniach zelektryfikowanych obsługiwanych przez operatora Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Wśród wyżej wspomnianych własnych ofert handlowych funkcjonujących u operatorów, w roku 2018, znalazły się m.in.:

Arriva RP sp. z o.o.

- Dzień bez samochodu za 1 zł - w ramach obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, przejazd pomiędzy dowolnymi stacjami na sieci kolejowej Arriva RP był możliwy na podstawie biletu jednorazowego za 1 zł dla wszystkich pasażerów posiadających przy sobie ważny dowód rejestracyjny pojazdu mechanicznego (samochód, motor, skuter itp.).
- Rowerowe weekendy z Arriva - we wszystkie soboty i niedziele od 28 kwietnia do 30 września 2018 roku, a także dodatkowo w trakcie obowiązywania tzw. "długich weekendów" za przewóz roweru we wszystkich regionalnych pociągach Arriva RP bilet kosztował 1 zł.
- Wakacyjne połączenia na mierzeję Helską - 23 czerwca po raz uruchomiono specjalne wakacyjne połączenia na trasie Bydgoszcz – Hel – Bydgoszcz. W województwie kujawsko-pomorskim pociągi zatrzymywały się także na stacjach w Pruszczu Pomorskim, Warlubiu i Laskowicach Pomorskich. Z połączenia mogli skorzystać również mieszkańcy Grudziądza, którzy za podróż do Laskowic Pomorskich płacili tylko 1 zł.

- Wakacyjne połączenia do Kościerzyny – przy współpracy z samorządami lokalnymi z województwa pomorskiego uruchomione zostały bezpośrednie wakacyjne połączenia kolejowe z Bydgoszczy przez Czersk do Kościerzyny, skomunikowane z pociągami SKM do Trójmiasta. Pociągi na tej trasie kursowały w soboty, niedziele i święta do 30 września 2018 roku. Uruchomione zostały dwie pary połączeń.
- Oferta "Karnet 8 przejazdowy" - karnet dedykowany jest dla osób chcących komfortowo i za konkurencyjną cenę podróżować pociągami Arriva RP przez okres jednego miesiąca w wybrane przez siebie dni. Po wykorzystaniu 8 przejazdów w ramach całego karnetu, podróżnemu przysługuje prawo do zakupu biletu za 1 zł na relację podaną na karnecie.
- Oferta „Złap rabat na TAXI” - oferta kierowana jest do wszystkich osób, które posiadają ważny w danym dniu bilet jednorazowy na przejazd pociągami Arriva RP, a które chcą skorzystać z rabatu na usługę Hallo Taxi Toruń lub Merc Taxi Grudziądz.

Przewozy Regionalne sp. z o.o.

- "Kolej dla Seniora" – oferta skierowana jest do osób, które ukończyły 60. rok życia. Podróżni posiadający bilet na przejazd wg oferty mogą odbywać przejazd bez względu na godzinę wyjazdu ze stacji początkowej w specjalnych cenach. Bilety jednorazowe wg oferty „Kolej na Seniora” wydaje się na przejazdy jednorazowe, w jedną stronę, w pociągach REGIO marki POLREGIO, w relacjach wewnątrz województwa kujawsko-pomorskiego.
- "Kolej dla Ciebie" - obowiązuje na odcinku Inowrocław - Bydgoszcz - Inowrocław. W ofercie znajdują się bilety miesięczne z Inowrocławia do Bydgoszczy (i na powrót) w specjalnych cenach.
- "Regionalny bilet WIT" obowiązuje w pociągach łączących Toruń i Włocławek oraz po przyjeździe do jednego z miast. Przez godzinę pasażerowie pociągów mogą jeździć autobusami i tramwajami komunikacji miejskiej bez żadnych dodatkowych opłat. Godzinę, od której można korzystać z komunikacji miejskiej, pasażer sam podaje w kasie, kupując bilet. Bilet odcinkowy miesięczny WIT, pozwala na korzystanie z komunikacji miejskiej bez ograniczeń czasowych po wybraniu odpowiedniej linii. Dzieci, uczniowie i studenci mogą kupić bilet WIT z przysługującymi im ulgami.
- Aglomeracyjny bilet BiT City. Bilet jednorazowy aglomeracyjny BiT City obowiązuje w pociągach łączących Toruń i Bydgoszcz oraz po przyjeździe do jednego z miast. Przez godzinę pozwala jeździć autobusami i tramwajami komunikacji miejskiej bez żadnych dodatkowych opłat. Godzinę, od której można korzystać z komunikacji miejskiej pasażer sam wskazuje przy kasie, kupując bilet. Bilet odcinkowy miesięczny aglomeracyjny BiT City pozwala na korzystanie z komunikacji miejskiej bez ograniczeń czasowych, ale należy wybrać linię. Dzieci, uczniowie i studenci mogą kupić bilet aglomeracyjny BiT City z przysługującymi im ulgami.

5. Monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

Funkcjonowanie kolejowych przewozów wojewódzkich jest regulowane w ramach dwóch zawartych umów z operatorami Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz ARRIVA RP sp. z o.o. Jako organizator, Województwo dokłada wszelkich starań, aby zapewnić stały monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem transportu w regionie.

Dokonywana jest m.in. bieżąca ocena potrzeb aktualizacji rozkładów jazdy. Ustalanie rocznego projektu rozkładu jazdy odbywa się każdorazowo w ścisłej współpracy pomiędzy operatorami i organizatorem, a także PKP PLK S.A. Czynności te są wykonywane z uwzględnieniem szczegółowych przepisów art. 30 pkt 5a i 5b ustawy z dnia 18 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789, z późn. zm.) oraz § 15 i § 16 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów (dokument wewnętrzny PKP PLK S.A.). Tak więc każda zmiana rozkładu jazdy jest odpowiedzią na zmieniające się potrzeby przewozowe i jest wynikiem oceny tych potrzeb. Decyzje o aktualizacji rozkładów jazdy są podejmowane w oparciu o szereg danych. Muszą uwzględniać stan dostępnej infrastruktury pasażerskiej, w tym planowane inwestycje, które skutkują czasowymi zamknięciami torowymi. Dane zbierane w sposób ciągły przez operatorów kolejowych badających sytuację rynkową są udostępniane organizatorowi. Dostarczają one informacji o potokach pasażerskich, obejmują wszystkie pociągi i są przeprowadzane co najmniej dwa razy w roku. Wyniki kontroli przeprowadzanych bezpośrednio przez wyspecjalizowaną komórkę Urzędu Marszałkowskiego również dostarczają danych, które są brane pod uwagę w ocenie potrzeb aktualizacji rozkładów jazdy. Nieocenione w tym względzie są również wnioski samych pasażerów, ich skargi i petycje. Wyrażają się one także we wnioskach o zmiany rozkładu jazdy postulowanych często przez przedstawicieli JST. Zebranie informacji ze wskazanych źródeł daje podstawy do zbudowania oferty przewozowej adekwatnej do aktualnych potrzeb.

Stałemu monitorowaniu zadań związanych z funkcjonowaniem transportu publicznego w regionie służą kontrole realizacji usług przewozowych. Działaniom kontrolnym podlega stopień zgodności z zawartymi umowami w zakresie realizacji przewozów, dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców, dostosowania pojazdów oraz infrastruktury przystankowej do pożądaných standardów.

W 2018 r. przeprowadzono kontrole doraźne w pociągach: Arriva RP sp. z o.o. – 64, Przewozy Regionalne sp. z o.o. – 86. W wyniku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości skutkujących nałożeniem kar finansowych.

Ponadto operatorzy przewozów kolejowych we własnym zakresie prowadzą stały monitoring sytuacji przewozowej na rynku, pozyskując dane bezpośrednio od pasażerów. Także wnioski płynące od samorządów lokalnych dostarczają informacji nt. stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców regionu.

Na podstawie odpowiednich przepisów szczegółowych prowadzi się czynności kontrolne w odniesieniu do przewoźników wykonujących autobusowe przewozy regularne na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W wyniku 74 kontroli w roku 2018 nie stwierdzono nieprawidłowości odnośnie postanowień realizowanych kontraktów przewozowych, które skutkowałyby nałożeniem kar finansowych.

Ocena potrzeb dokonywania zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym odbywa się w dwóch aspektach, infrastrukturalnym oraz dotyczącym zmian samych rozkładów jazdy. Kolejowe inwestycje infrastrukturalne są działaniami długotrwałymi i kosztownymi, stąd zakładana częstotliwość aktualizacji Planu transportowego jest wystarczająca dla dokonywania ewentualnych zmian w tym zakresie. Natomiast rozkłady jazdy aktualizowane są

w sposób ciągły na podstawie potrzeb określanych w wyniku kontroli, wniosków i petycji podróżnych, bądź przedstawianych przez JST. Kolejnym powodem dokonywania zmian w rozkładach jazdy pociągów są prowadzone prace torowe. O wielokrotności takich zmian świadczą aneksy do umów przewozowych, np. umowa 10 - letnia z ARRIVA RP sp. z o.o. posiada ich już 47 natomiast 5 – letnia z Przewozy Regionalne Sp. z o.o. posiada ich 10 (stan na 31 grudnia 2018 r.)

Zważywszy na posiadane przez Organizatora transportu, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego kompetencje ustawowe, można ocenić dotychczasową realizację założonych w ramach Planu transportowego zadań jako zadowalającą.

6. Wybrane inwestycje w regionie

Elektryczne zespoły trakcyjne EN96 zakupione przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o., wprowadzone do eksploatacji w roku 2018.





IV. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” określił główne założenia i ramy organizacyjne funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego do roku 2025 w odniesieniu do realizacji przewozów wojewódzkich, kładąc nacisk na pełną integrację dwóch rodzajów transportu, tj. kolejowego i autobusowego. Integracja transportowa w pełnym wymiarze zgodnie z ustawą miała nastąpić z dniem wejścia w życie odpowiednich przepisów regulujących zadania marszałków województw jako organizatorów transportu autobusowego, tj. od 1 stycznia 2017 r.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, 2435) stanowi implementację do polskiego porządku prawnego 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 oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007L315/1). Od trzech lat prowadzone są prace legislacyjne zmierzające do wprowadzenia zmian w obowiązującym akcie prawnym. W tym czasie przedstawiono do zaopiniowania 9 projektów nowelizacji ustawy, proponujących często rozbieżne i częściowo sprzeczne ze sobą rozwiązania w zakresie organizacji autobusowego publicznego transportu zbiorowego. Brak przedmiotowej regulacji powoduje obawę ze strony organizatorów publicznego transportu zbiorowego przed podejmowaniem działań służących organizacji tej gałęzi transportu publicznego, spowodowaną w głównej mierze niepewnością co do zakresu zadań, kompetencji oraz instrumentów służących ich realizacji.

Brak regulacji w zakresie dostosowania do przepisów *Rozporządzenia Nr 1370/2007* powoduje m. in. coraz bardziej powszechne zjawisko likwidacji kolejnych linii autobusowych oraz wycofywania kursów z ofert firm realizujących zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Problem dotyczy zwłaszcza terenów o słabej siatce połączeń, co w efekcie prowadzi do powstawania „białych plam” na sieci transportowej i tworzenia obszarów całkowitego wykluczenia z publicznych usług transportowych. Zjawisko to ma miejsce pomimo udzielanego wsparcia finansowego w postaci dopłat do ulg ustawowych.

3 grudnia 2019 r. kończy się okres przejściowy, w którym państwa członkowskie są zobowiązane do podjęcia działań mających na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z przepisami *Rozporządzenia*. Pełne wprowadzenie w życie przyjętych regulacji prawnych wymaga okresu co najmniej dwóch lat. Jest to okres niezbędny dla:

1) aktualizacji planów transportowych, które jako akty prawa miejscowego będą podlegały konsultacjom społecznym oraz uchwaleniu przez sejmiki województw;

2) ogłoszenia zamiaru udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych przynajmniej z rocznym wyprzedzeniem, aby potencjalne podmioty świadczące usługi publiczne mogły podjąć odpowiednie działania przygotowawcze;

3) wyboru operatora.

W celu zapewnienia podstawowych warunków właściwego funkcjonowania systemu transportu publicznego jako całości, ustawa o publicznym transporcie zbiorowym musi pozostawać w korelacji z wieloma innymi aktami prawa polskiego i wspólnotowego. Tymczasem ostatni projekt ustawy nadal nie tworzy solidnych fundamentów dla budowy spójnego, przejrzystego i przyjaznego dla pasażera systemu transportowego integrującego transport kolejowy z drogowym. Nie można traktować jednego z tych elementów w oderwaniu od drugiego. Bez wnioskowanego przez województwa ujednoczenia systemu ulg ustawowych w obu rodzajach transportu publicznego, z założenia wyklucza się ich integrację, która byłaby korzystna dla pasażera. Towarzyszyć temu powinna zmiana sposobu rozliczania ulg, na taką, która będzie chroniła przed nadużyciami ze strony nieuczciwych przedsiębiorców.

Wg ostatniej propozycji nowelizacji wojewódzkie plany transportowe stają się zbiorem potrzeb komunikacyjnych przekazanych przez jednostki niższego szczebla, które niezależnie od ich przyjęcia lub nie, w ramach planu, mają być realizowane. Marszałkowie mają zoptymalizować potrzeby, które są pojęciem obiektywnym i z natury swojej nie mogą być poddawane optymalizacji. Marszałkowie mają decydować na jakich liniach i w jakim zakresie mają być organizowane publiczne przewozy autobusowe, natomiast sama realizacja przewozów ma być wykonywana przez poszczególnych organizatorów, właściwych ze względu na zasięg lub obszar przewozów. Pozostawienie organizacji transportu w rękach tak wielu organizatorów prowadzić może do wyboru mnogości operatorów, stosowania różnych taryf, co w efekcie zamiast uspołnić ofertę przewozową może prowadzić do jej dezintegracji.

W planie transportowym mają zostać określone linie komunikacyjne dedykowane do obsługi przewoźnikom komercyjnym, co może stać w sprzeczności z zasadą swobodnej organizacji wolnego rynku. Lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenia prawa wyłącznego, które pozwoliłoby na dokonanie przejrzystego rozdzielenia linii użyteczności publicznej i linii komercyjnych. Zapewniłoby to

jednocześnie zgodność ustawy z *Rozporządzeniem 1370/2007*, które zakłada, że interwencja państwa jest konieczna tam, gdzie potrzeby komunikacyjne nie są zaspokojone, a pozostałe połączenia mogą odbywać się na zasadach komercyjnych. Stosowanie tej zasady pozwala na zachowanie swobody rynku i jednocześnie chroni funkcjonującą siatkę połączeń.

Ponadto ustawa pozostawia wzajemne nakładanie się kompetencji organizatorów. Przykładowo dane połączenie może być jednocześnie wojewódzkie, gminne, powiatowe, czy metropolitalne. Konsekwencją tego może być sytuacja, w której żaden z organizatorów nie będzie czuł się odpowiedzialny za organizację połączeń, co jeszcze bardziej może pogłębiać zjawisko powstawania „białych plam”. Obecne regulacje doprowadziły w transporcie kolejowym do sytuacji, w której istotna liczba połączeń międzywojewódzkich jest realizowana i finansowana przez województwa, a nie przez właściwy organ.

Dla optymalnego funkcjonowania przewozów użyteczności publicznej niezbędne jest zawieranie umów wieloletnich, gwarantujących stałość i atrakcyjność oferty przewozowej (w transporcie kolejowym do 15 lat, w transporcie autobusowym do 10 lat). Aby takie umowy mogły być poprawnie realizowane państwo winno wypracować mechanizmy ustawowe, które zapewnią ciągłość ich finansowania. Z tego powodu, aby organizatorzy transportu publicznego mogli realizować przypisane im zadania ustawowe, w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym winny znaleźć się zapisy gwarantujące stałe źródła finansowania dla organizacji przewozów użyteczności publicznej. Wypracowane w ustawie systemowe rozwiązania muszą pokrywać wieloletnie zobowiązania z tytułu zawartych umów w zakresie wszystkich kosztów organizacji przewozów, w tym wypłat rekompensat dla operatorów.

Odnosząc się do obowiązujących regulacji prawnych, podkreślić należy, że założenia Planu transportowego w odniesieniu do organizacji przewozów wojewódzkich w transporcie autobusowym nie mogą być w pełni realizowane ze względu na trwające prace legislacyjne nad ostatecznym kształtem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jednakże pomimo tego, realizacja autobusowych przewozów komercyjnych w naszym województwie odbywa się na 43 z 45 wskazanych w planie liniach komunikacyjnych, co potwierdza prawidłowe zdiagnozowanie potrzeb transportowych w dokumencie.

Po przyjęciu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym konieczne będzie dokonanie aktualizacji Planu transportowego w kontekście wprowadzonych przepisami zmian.

V. Pożądane działania mające na celu zwiększenie skuteczności realizacji Planu transportowego

Dla zwiększenia skuteczności realizacji założeń Planu transportowego niezbędne jest skoncentrowanie na podejmowaniu działań służących poniższemu celom:

- prowadzenie systematycznego monitoringu oferty przewozowej dla podejmowania działań w celu elastycznego dostosowania jej do zmieniających się potrzeb pasażerów, w tym korygowanie rozkładów jazdy, uruchamianie nowych połączeń komunikacyjnych,
- podejmowanie dalszych działań służących podnoszeniu komfortu podróżowania środkami transportu publicznego, m.in. poprzez ich dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej,

- kontynuacja inwestycji zmieniających oblicze infrastruktury pasażerskiej liniowej i punktowej, zarówno w transporcie kolejowym jak i drogowym, poprzez dalszą poprawę jej funkcjonalności,
- dalsze inwestycje taborowe polegające na zakupie nowoczesnych jednostek bądź modernizacji posiadanych pojazdów,
- analiza zapisów Planu transportowego pod kątem wskazanych linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym w obliczu proponowanych zmian w organizacji przewozów.

Pamiętać należy, że wiele rekomendowanych w Planie transportowym działań należy do kompetencji zarządców infrastruktury, przewoźników i operatorów oraz jednostek samorządów terytorialnych. To od ich woli współpracy oraz możliwości finansowych zależy w dużej mierze efektywna i pożądana realizacja założeń „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”.