

Raport
ze stanu realizacji
„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”
2020

Opracował Departament Transportu
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Toruń, listopad 2021

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	8
6. Standardy obsługi pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	10
Komfort podróżowania	10
Niezawodność przewozów	11
Punktualność.....	12
II. Publiczny transport zbiorowy – komunikacja autobusowa	13
1. Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa	13
2. Tabor	13
3. Organizacja przewozów	13
III. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym	19
1. Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	20
2. Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe	24
3. Podnoszenie jakości środków transportowych.	26
4. Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.....	27
5. Monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.	28
IV. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego.....	30
V. Pożądane działania mające na celu zwiększenie skuteczności realizacji Planu transportowego....	32

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 2021 r. poz. 1371) 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. 2 grudnia 2020 r. zostało wydane Zarządzenie Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego Nr 98/2020 w sprawie przystąpienia do aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego w perspektywie do 2030. W celu weryfikacji założeń planu, przygotowuje się raporty ze stanu jego realizacji. Niniejszy raport dotyczy okresu sprawozdawczego za rok 2020. W dniu 23.01.2020 roku operator Przewozy Regionalne sp. z o.o. zmienił nazwę na POLREGIO sp. z o.o. W niniejszym opracowaniu stosujemy nazwę POLREGIO sp. z o.o.

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 C-E65 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 1 199 km*.
Z ogólnej długości linii eksploatowanych:

- 785 km stanowią linie normalnotorowe jednotorowe,
- 537 km stanowią linie normalnotorowe dwu- i więcej torowe,
- 564 km stanowią linie normalnotorowe zelektryfikowane.

*Źródło: publikacja GUS pt. Transport – wyniki działalności w 2018 r. dostępna na stronie:

<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html>

W roku 2020 realizacja usług przewozowych miała miejsce w odniesieniu do wszystkich połączeń kolejowych ujętych w Planie transportowym, tj. 3 strategicznych, 12 podstawowych oraz 6 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. Dotyczy to przede wszystkim lokalizacji stacji kolejowych, umożliwiających krzyżowanie się pociągów. Ich liczba jest niedostosowana do obecnych potrzeb przewozowych. Utrudnia to tworzenie cyklicznych rozkładów jazdy jak i zwiększania kursowania pociągów. 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 o 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 alfabecie 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 wprowad. do ewidencji UM	Operator kolejowy użytkujący tabor
1	214M-001	SA106-001	10.12.2002	Arriva RP Sp. z o.o.
2	214M-002	SA106-002	05.12.2003	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	POLREGIO sp. z o.o.

20	ED72-003		07.12.2011	POLREGIO sp. z o.o.
21	ED72-007		07.12.2011	POLREGIO sp. z o.o.
22	ED72-020		07.12.2011	POLREGIO sp. z o.o.
23	EN76-048	E742BNA104 22WEc001	POLREGIO sp. z o.o.	POLREGIO sp. z o.o.
24	EN76-049	E742BNA105 22WEc002	POLREGIO sp. z o.o.	POLREGIO sp. z o.o.
25	EN76-050	E742BNA106 22WEc003	POLREGIO sp. z o.o.	POLREGIO sp. z o.o.
26	EN76-051	E742BNA107 22WEc004	POLREGIO sp. z o.o.	POLREGIO sp. z o.o.
27	EN76-052	E742BNA108 22WEc005	POLREGIO sp. z o.o.	POLREGIO sp. z o.o.
28	EN76-053	E742BNA109 22WEc006	POLREGIO sp. z o.o.	POLREGIO 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 i VT 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 oraz zmodernizowane EN57 ALd dostosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wprowadzone do eksploatacji w 2018 r. 4 pojazdy typu EN96 (POLREGIO sp. z o.o.).

4. Organizacja przewozów kolejowych

Pasażerskie przewozy kolejowe, zamówione i dofinansowywane przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, odbywają się na 967 kilometrach linii kolejowych w około 80 relacjach na 9 liniach kolejowych:

- nr 18 Kutno – Piła Główna,
- nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni (do 19.03.2020 r.),
- 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 wyniku ogłoszonego w marcu 2020 r stanu zagrożenia epidemicznego oraz związanych z tym obostrzeń w zakresie przemieszczania ludności, nauki i pracy w systemie zdalnym, itp. restrykcji odnotowano zmniejszone zapotrzebowanie na usługi transportowe. Przedłużająca się trudna sytuacja zmusiła Samorząd do weryfikacji dotychczasowych założeń w zakresie polityki transportowej.

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

Rok 2020	Praca eksploatacyjna (poc-km)	Liczba podróży (mln)
POLREGIO sp. z o.o.	3 135 478,232 (58%)	3 388 590
Arriva RP sp. z o.o.	2 175 780,406 (41%)	1 560 270
Województwo Pomorskie (powierzenie)	59 518,160 (1%)	brak danych

Wykonana praca eksploatacyjna 5 370 776,798 poc-km w stosunku do roku 2019 zmniejszyła się tylko o 10,54 %.

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. (obecnie: POLREGIO 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 2020r.

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	POLREGIO 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	POLREGIO sp. z o.o.	Kutno-Piła Główna (od granicy woj. kuj.-pom. z woj. łódzkim do granicy woj. kuj.-pom. 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

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 2020 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 Grudziądza do granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim
Rozkład jazdy 2019/2020	Umowa W/UMWM- UU/UM/NI/69/2020	Umowa 4/UMWP/DIF/2020	Umowa 33/UMWP/DIF/2019

- 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 2020 dotację w wysokości 2 229 403,73 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 2020 dotację w wysokości 171 412,30 zł.

- województwo łódzkie

Na rozkład jazdy pociągów 2019/2020, tj. od 15 grudnia 2019 r. do 12 grudnia 2020 r., podobnie jak w latach poprzednich, uzgodniono wspólną organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Na mocy przywołanych ustaleń Województwo Kujawsko-Pomorskie finansuje pociągi do stacji Kutno, natomiast Województwo Łódzkie odpowiada za połączenia w relacji Łódź Kaliska – Toruń Główny.

- 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 2020 wyniosła 55 923,22 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 2020 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 2020 r. przeprowadzono kontrole doraźne w pociągach: Arriva RP sp. z o.o. – 2, POLREGIO sp. z o.o. – 39. 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 2020

UMOWA	OPERATOR	uruchomione	założone	% wykonania
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	35 518	36 153	98,24 %
NT-II-E.042.13.2015	POLREGIO sp. z o.o.	48 516	53 825	90,14 %
SUMA		84 034	89 978	93,62 %

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 2020 r. poz. 8.). 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 2020

UMOWA	operator	Odwołanie pociągu bez zapewnienia przewozu zastępczego (PLN)	Brak komunikacji zastępczej (PLN)	Opóźniony przewóz zastępczy (PLN)
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP sp. z o. o.	3 115	5 488	1 372
NT-II-E.042.13.2015	POLREGIO sp. z o. o.	143 464		17 150
	SUMA	146 579	5 488	18 522

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 niezmienionym 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 2020 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.	97,45%	98,60%	98,29%	98,97%	98,33%
NT-II-E.042.13.2015	POLREGIO sp. z o. o.	98,89%	99,03%	99,01%	98,80%	98,93 %

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.

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. Plan transportowy zakłada realizację 45 linii autobusowych, tj. 22 i 23 uzupełniających – 4 z linii uzupełniających w 2020 roku nie były realizowane na całej długości, tj. Kamień Krajeński-Szubin (realizowana była na odcinku Kamień Krajeński-Nakło nad Notecią) oraz Piotrków Kujawski-Lubień Kujawski (realizowana była na odcinku Włocławek-Lubień Kujawski), linie Świecie-Śliwice i Bydgoszcz-Chełmża nie były realizowane.

W 2020 roku województwo kujawsko-pomorskie otrzymało z budżetu państwa kwotę 30 300 000 zł na realizację zadania zleconego, tj. na finansowania dopłat do ustawowych ulg przy sprzedaży biletów w pozamiejskiej komunikacji autobusowej. Umowy, określające zasady finansowania dopłat, zawarte zostały z 47 przewoźnikami, z czego 6 przewoźników zawarło taką umowę po raz pierwszy.

Nadto Województwo zawarło porozumienia z 17 organizatorami przewozów w celu przekazywania rekompensaty kosztów poniesionych z tytułu finansowania ulg ustawowych przy sprzedaży biletów przez operatorów w roku 2020 oraz finansowało ulgi ustawowe do biletów sprzedanych przez operatora umowy o świadczenie usług użyteczności publicznej.

Wysokość ulg przekazanych organizatorom w 2020 roku obrazuje poniższa tabela:

Lp.	Organizator	Uregulowane zobowiązania za 2019 rok sfinansowane w 2020 r.	Przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych za 2020 r. (I-XI) w okresie od 01.01.-31.12.2020 r.	Ogółem przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych dopłaty w 2020 r. zobow. za 2019 r. + dysp. finans. za I-XI 2020 r. (kol. 2+3)
0	1	2	3	4
1.	Powiat Sępoleński	23 171,53	130 051,33	153 222,86
2.	Powiat Tucholski	373,83	29 976,01	30 349,84
3.	Powiat Świecki	563,05	165 952,40	166 515,45
4.	Powiat Rypiński	870,78	51 673,85	52 544,63
5.	Powiat Mogileński	1 146,23	13 257,13	14 403,36
6.	Powiat Grudziądzki	0,00	8 685,18	8 685,18
7.	Powiat Chełmiński	0,00	83 312,46	83 312,46
8.	Powiat Golubsko-Dobrzyński	0,00	17 045,40	17 045,40
9.	Powiat Wąbrzeski	0,00	33 012,28	33 012,28
10.	Powiat Toruński	0,00	565,88	565,88

11.	Powiat Nakielski	0,00	480,00	480,00
12.	Powiat Inowrocławski	0,00	196,30	196,30
13.	Gmina Mogilno	1 183,50	12 739,34	13 922,84
14.	Gmina Tuchola	0,00	8 357,29	8 357,29
15.	Gmina Grudziądz	0,00	0,00	0,00
16.	Gmina Kruszwica	0,00	70,56	70,56
17.	Gmina Kcynia	0,00	3,80	3,80
RAZEM ORGANIZATORZY		27 308,92	555 379,21	582 688,13

Wysokość ulg przekazanych przewoźnikom i operatorowi w 2020 roku obrazuje poniższa tabela:

Lp.	Przewoźnik	Uregulowane zobowiązania za 2019 rok sfinansowane w 2020 r.	Przekazane środki na dopłaty za 2020 r. w okresie od 01.01. - 31.12.2020 r.	Ogółem przekazane środki na dopłaty w 2020 r. zobow. za 2019 r. + dysp. finans. za I-XI 2020 r. (kol. 3+4)
1	2	3	4	5
1.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - Włocławek	851 789,75	5 790 981,68	6 642 771,43
2.	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	606 257,76	2 670 797,06	3 277 054,82
3.	PKS Grudziądz Sp. z o.o.	158 062,46	993 950,20	1 152 012,66
4.	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. z o.o. - Toruń	409 443,76	2 906 309,18	3 315 752,94
5.	Tomasz Sobieszczęński - Bydgoszcz	42 761,96	265 124,02	307 885,98
6.	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe Jacek Wesołowski - Złotniki Kujawskie	5 617,88	22 170,10	27 787,98
7.	Transport Osobowo - Przewozowy Jarosław Wesołowski - Złotniki Kujawskie	13 739,41	79 089,11	92 828,52
8.	PHU TRANS-TUR Grzankowski Jarosław - Orzechowo	25 664,45	98 367,66	124 032,11
9.	Z.U. -T. K. Bet - Rzadka Wola	31 830,91	213 407,13	245 238,04
10.	SZUFRAJDA FRBUS GROUP sp. jawna - Stopka	28 886,97	260 819,89	289 706,86

11.	"MAJ-TRANS" Usługi Transportowe Rafał Maik - Mrocza	1 165,72	5 146,73	6 312,45
12.	FLIX Waldemar Szufrajda - Tryszczyn	65 088,92	119 895,11	184 984,03
13.	Przedsiębiorstwo Transportowe T.Sternal - Rojewo	48 245,61	178 226,93	226 472,54
14.	NKA - G. Arent - Grodztwo	130 047,40	776 468,08	906 515,48
15.	JAN-TRANS R.Pyrzyński - Janikowo	29 534,32	176 346,27	205 880,59
16.	Usługi Transportowe "ES-BUS" Eichler Sebastian- Świecie	3 554,26	36 811,28	40 365,54
17.	Przedsiębiorstwo Transportowo- Handlowe 4SPRINT Karol Bala - Mrocza	10 103,52	55 566,73	65 670,25
18.	PKS Chojnice Sp. z o.o.	90 897,36	516 360,37	607 257,73
19.	SPRINT-BUS Usługi Przewozowe Tomasz Jaroński - Grudziądz	6 779,89	48 338,24	55 118,13
20.	AUTO-TUR M.Biernacki - Huta Chodecka	10 640,77	59 249,19	69 889,96
21.	Firma "ŻANA" Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk - Warlubie	9 730,03	283 304,71	293 034,74
22.	Usługi Transportowe "MERC-BUS" Andrzej Zarzeczny - Książki	13 905,45	87 465,65	101 371,10
23.	Sklep Spożywczo-Przemysłowy Usługi Transportowe "Firma Marcin" M.Terpińska - Wilkowice	15 685,17	85 714,11	101 399,28
24.	P.H.U. "POL-BUS" Marek Burchacki	7 014,02	26 987,42	34 001,44
25.	"TOMKAS" Tomasz Schwertfeger spółka jawna - Jabłonowo Pomorskie	59 507,55	376 019,44	435 526,99
26.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Robert Leśniewski Górzno	19 187,25	112 778,01	131 965,26
27.	Firma Przewozowa RS BUS Elżbieta Rejentowicz - Brodnica, Wyb. Michałow	32 539,09	138 210,03	170 749,12
28.	Przedsiębiorstwo Usługowe "BUSMAR" Marek Pawłowski - Tłuchowo	795,98	5 535,62	6 331,60
29.	SPRINT - TRANS Michał Pipin - Plechcin	34 934,96	215 578,34	250 513,30
30.	Firma Przewozowa "CRISCAR" Barbara Domagalska - Górzno	44 893,58	216 806,86	261 700,44
31.	Usługi Transportowe "MARKUS " Marek Ruciński - Brodnica	12 189,98	51 987,91	64 177,89
32.	WIKTORIA Paweł Waleriańczyk - Piotrkowice	3 597,12	238 567,00	242 164,12

33.	Firma Przewozowa "TRAKT" Mariusz Błażejewicz - Łasin	44 570,19	158 752,64	203 322,83
34.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej ARGOS Tomasz Jaroński - Nakłonn/Notecią	0,00	15 592,83	15 592,83
35.	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "KAMIONKA" sp.z o.o.- Gostycyn	22 074,50	99 460,20	121 534,70
36.	Zakład Produkcyjno Handlowy MATBUD sp. z o.o. - Pakość	29 549,21	122 319,36	151 868,57
37.	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe "NAFTEX" Spółka Jawna, Jan Adamski, Jadwiga Adamska - Witowo	35 588,08	372 881,14	408 469,22
38.	Dariusz Bala Transport - Handel - Usługi - Mrocza, Lutówko	8 833,08	22 970,53	31 803,61
39.	Firma Handlowo-Usługowa "TRANS - ZAR" Dawid Zarzyński - Ugoszcz	13 297,31	52 292,59	65 589,90
40.	Powiat Lipnowski - Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Lipnie	33 290,98	294 413,49	327 704,47
41.	EUROMATPOL Sp. z o.o. - Budziszew Kościelny /umowa od 16.01.2020/	0,00	116 522,48	116 522,48
42.	TAR-TRAVEL Usługi przewozowe Osób s.c. A&J Tarkowski - Rogowo /umowa od 01.02.2020 r./	0,00	122 771,60	122 771,60
43.	Usługi Transportowe Przewozy Autobusowe i Ciężarowe Zdzisław Nowak - Brudzeń Duży - od 01.09.2020 r.	0,00	3 505,95	3 505,95
44.	Przewoz Osób-Jacek Domagalski - Syberia - od 03.09.2020 r.	0,00	27 602,35	27 602,35
45.	EURO-TRAVEL Klaudia Pomogier - Września od 07.09.2020 r.	0,00	60 593,40	60 593,40
46.	Sklep Medyczny "PAMED" Paweł Kowalski - Żuromin - od 16.09.2020 r.	0,00	15 822,72	15 822,72
47.	PKS Siedlce Sp. z o. o. - od 18.09.2020 r.	0,00	61 749,75	61 749,75
RAZEM PRZEWOŹNICY		3 011 296,61	18 659 631,09	21 670 927,70
Lp.	Operator	Uregulowane zobowiązania za 2019 rok sfinansowane w 2020 r.	Przekazane środki na dopłaty za 2020 r. w okresie od 01.01. - 31.12.2020 r.	Ogółem przekazane środki na dopłaty w 2020 r. zobow. za 2019 r. + dysp. finans. za I-XI 2020 r. (kol. 3+4)
1.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - Włocławek	13 713,61	648 022,79	661 736,40

Liczba zezwoleń na przewozy regularne i regularne specjalne w 2020 roku.

Przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym realizowane były, na podstawie zezwoleń, przez 23 przewoźników. Na dzień 31 grudnia 2020 r. ważnych było 250 zezwoleń, w tym 76 wykraczających poza granice województwa. Dla porównania, w grudniu 2019 r. ważnych było 313 zezwoleń. Główną przyczyną, dla której przewoźnicy rezygnowali z realizacji kursów w tym roku był wybuch pandemii Covid-19, efektem czego były ograniczenia w przemieszczaniu się, zamknięte szkoły i uczelnie, nauka i praca w trybie zdalnym, ograniczony dostęp do placówek medycznych, galerii handlowych, instytucji kultury. Oprócz decyzji o trwałym wygaszeniu linii komunikacyjnych, przewoźnicy dokonywali na bieżąco zawieszania połączeń na skutek wprowadzania stref żółtych i czerwonych wiążących się również z ograniczeniem liczby udostępnionych miejsc w środkach transportu publicznego. Przewoźnicy szacują, że w okresie pandemii Covid-19 liczba przewozów spadła o ok. 75%. Natomiast uruchomienie nowych połączeń wiązało się głównie z podpisanymi z gminami umowami na dowóz dzieci do szkół.

Oprócz przewozów regularnych realizowane są także przewozy regularne specjalne, tj. przeznaczone dla określonych grup pasażerów, np. uczniów danej placówki oświatowej lub pracowników dojeżdżających do miejsca zatrudnienia. W dniu 31 grudnia 2020 r. ważne były 53 zezwolenia na tzw. „przewozy zamknięte”, realizowane przez 26 przedsiębiorców, w tym 9 pozawojewódzkich.

Wykaz przewoźników, którzy wykonywali przewozy regularne na podstawie zezwoleń w 2020 r.

lp	przewoźnik
1	P.H.U.POL-BUS" Marek Burchacki"
2	Dubus Jacek Duszyński
3	Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet
4	USŁUGI TRANSPORTOWE MERC-BUS" Zarzeczny Andrzej"
5	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe NAFTEX" Spółka jawna Jan Adamski, Jadwiga Adamska"
6	Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS BUS""
7	Przedsiębiorstwo Usługowe Busmar" Marek Pawłowski"
8	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz
9	Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu spółka z o.o.
10	Sprint-Trans Michał Pipin
11	Firma Transportowo-Usługowa Trans-Tur" Grzankowski Jarosław"
12	PKS Grudziądz spółka z o.o.
13	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
14	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice spółka z o.o.
15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy spółka z o.o.
16	Arriva Bus Transport Polska spółka z o.o.
17	Tomasz Sobieszczęński
18	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent
19	TOMKAS" Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski Spółka jawna"
20	MIXS Trading Ltd Spółka z o.o.
21	Zakład Produkcyjno Handlowy MATBUD Sp. z o.o.
22	Usługi Transportowe Artur Kasprzak
23	Fliix Waldemar Szufrajda
24	Usługi Transportowe Es-Bus Sebastian Eichler

Umowa użyteczności publicznej

W roku 2020 nadal nie dokonano zapowiadanej od kilku lat nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która pozwoliłaby na wprowadzenie nowych rozwiązań w organizacji transportu autobusowego, zgodnie z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Rozwiązaniem zastępczym jest ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, której celem jest umożliwienie finansowania przez samorzady terytorialne zlikwidowanych połączeń komunikacyjnych, poprzez dopłatę Wojewody z ww. Funduszu 1 zł do 1 wozokilometra (od kwietnia 2020 r. kwota została podwyższona do 3 zł), oraz pokrycie co najmniej 10% kwoty deficytu z budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem przewozów. By zapobiec likwidacji nierentownych przewozów przez spółkę Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A., Województwo Kujawsko-Pomorskie zawarło umowę bezpośredniego powierzenia przewozów na 51 liniach komunikacyjnych. Na realizację umowy z KPTS SA poniesiono następujące wydatki: z budżetu Województwa - 1 393 895,30 zł, z budżetu Wojewody (FRPA) - 4 734 170,27 zł (kwota przekazana do października), rekompensata ulg ustawowych - 660 678,36 zł.

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 2021 r. poz. 1371).

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 2020, podejmowano działania w następujących obszarach:

- podnoszenia jakości infrastruktury liniowej,
- podnoszenia jakości infrastruktury przystankowej,
- 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.

W 2019 roku nastąpił bardzo duży wzrost kosztów realizacji projektów kolejowych, w porównaniu do kwot założonych w pierwotnych dokumentach. Dla realizowanej obecnie linii 207 na odcinku Toruń Wschodni - Chełmża koszt dofinansowania rewitalizacji 1 km odcinka wynosił 2,09 mln zł zgodnie z założeniami w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności komunikacji drogowej i kolejowej, a ostatecznie, po podpisaniu aneksu do umowy o dofinansowanie projektu, wyniósł on 9,96 mln zł. Tak znaczący wzrost kosztów pozwolił tylko na realizację części i tak najmniejszej z zaplanowanych do realizacji w latach 2014-2020 inwestycji. W związku z rezygnacją z realizacji robót budowlanych na linii kolejowej nr 208 w 2019 roku uległo zmniejszenie wysokości alokacji EFRR na infrastrukturę kolejową w ramach RPO WKP 2014-2020. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego podjął decyzję o relokowaniu środków w ramach RPO WKP 2014-2020, zgodnie z aktualną sytuacją i zapotrzebowaniem w innych obszarach, podtrzymując jednocześnie stanowisko istotności realizacji projektów kolejowych, co wyraża się decyzją o przygotowaniu dokumentacji projektowych na potrzeby przyszłej perspektywy finansowej UE 2021-2027. W ramach osi priorytetowej 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa RPO WKP 2014-2020 w dniu 20 listopada 2019 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. złożyło 5 wniosków w ramach konkursu (RPKP.05.03.00-IZ.00-04-322/19) na:

- Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn.: "Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz - granica województwa" z kwotą dotacji EFRR w wysokości 6,8 mln zł,
- Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu pn. „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na odcinku granica województwa – Kcynia – Bydgoszcz Główna w układzie wariantowym”, tj.: a) wariant I – po linii kolejowej nr 281 przez Nakło nad Notecią, b) wariant II – po linii kolejowej nr 356 przez Szubin z kwotą dotacji z EFRR w wysokości 3,4 mln zł,
- Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu pn.: "Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 Nasielsk - Toruń Wschodni na odcinku granica województwa - Lipno - Toruń Wschodni" z kwotą dotacji z EFRR w wysokości 4,25 mln zł,
- Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa" z kwotą dotacji EFRR w wysokości 5,95 mln zł,
- Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn.: "Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz - Brodnica" z kwotą dotacji EFRR w wysokości 6,375 mln zł.

W wyniku rozmów Zarządu Województwa z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzonych na przełomie roku 2019/2020 uzgodnione zostały zmiany zakresów rzeczowych na opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowych projektów.

18 lutego 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę w ramach projektu nr RPKP.05.03.00-04-001/19 pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn.: "Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz - granica województwa"” na kwotę dofinansowania z EFRR w wysokości 6,8 mln zł. Pozostałe projekty zostały wycofane.

17 czerwca 2020 r. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego ogłosił konkurs Nr RPKP.05.03.00-IZ.00-04-388/20 o dofinansowanie projektów dla Osi priorytetowej 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, Działania 5.3 Infrastruktura kolejowa, Schemat: Przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i technicznej dla projektów kolejowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. W wyniku naboru (prowadzonego w dniach od 17 lipca 2020 r. do 30 września 2020 r.) do UMWK-P wpłynęły 4 wnioski o dofinansowanie projektu o łącznej wartości dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w kwocie 25 289 851,25 zł. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwałą Nr 50/2181/20 z dnia 17 grudnia 2020 roku podjął decyzję w sprawie zatwierdzenia wszystkich złożonych projektów:

- Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn.: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz –Tuchola – granica województwa" z kwotą dotacji z EFRR w wysokości 7,14 mln zł,
- Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn.: „Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica” z kwotą dotacji z EFRR w wysokości 7,65 mln zł,
- Opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla projektu pn.: „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa – Kcynia wraz z budową mijanki na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią linii kolejowej nr 281” z kwotą dotacji z EFRR w wysokości 2,00 mln zł,

- Opracowanie dokumentacji projektowej i przedprojektowej dla projektu pn. „Budowa linii kolejowej na odcinku Trzciniec – Port Lotniczy Bydgoszcz – Sołec Kujawski – etap I i II” z kwotą dotacji z EFRR w wysokości 8,49 mln zł.

Realizatorem ostatniego z ww. projektów jest Województwo Kujawsko-Pomorskie, dlatego 22 grudnia 2020 r. została podjęta Uchwała Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr 51/2256/20 w sprawie przyznania dofinansowania na realizację projektu własnego. Pozostałe projekty realizowane będą przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i dla nich również zostały zawarte umowy (26 lutego br.).

Szczegółowy opis wybranych inwestycji:

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” realizowany jest w ramach Krajowego Programu Kolejowego „Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych”. Inwestycja sfinansowana ze środków krajowych jest warta około 300 mln zł netto. Została podzielona na cztery etapy. Po zakończeniu wszystkich prac pociągi pasażerskie zwiększą prędkość z obecnych 120 km/h do 160 km/h, a składy towarowe z 80 km/h do 120 km/h.

W latach 2016–2018 (pierwszy etap projektu), na 30-kilometrowym odcinku między Włocławkiem Brzezie a Aleksandrowem Kujawskim wymieniono tory i sieć trakcyjną. Z myślą o podróży przebudowano perony w Lubaniu, Nieszawie Wagańcu i Turznie Kujawskim. Wyremontowano 18 obiektów inżynierskich oraz przebudowano układ torowy stacji Nieszawa Waganiec. Na 13 przejazdach kolejowo-drogowych zamontowano nową sygnalizację, co zwiększyło poziom bezpieczeństwa. Wartość prac to 77 mln zł netto.

Drugi etap projektu zakończono w 2019 r. Podróżni korzystają z trzech przebudowanych peronów na stacji Kaliska Kujawskie oraz nowego peronu nr 1 na przystanku Wiktorowo. Na odcinku Ostrowy – Otłoczyn wymieniono tory oraz sieć trakcyjną. Wyremontowano most nad rzeką Lubienką oraz 8 przepustów. Dla bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym, na 8 przejazdach zamontowano nowe rogatki oraz sygnalizatory dźwiękowe i świetlne. Wymieniono też nawierzchnię jezdní i kierowcy przejeżdżają przez tory bezpieczniej i sprawniej. Na prace przeznaczono 81 mln zł netto.

Trzeci etap realizacji projektu, obejmujący prace remontowe między Kaliskami Kujawskimi a Czerniewiczami, w tym przebudowę peronu nr 2 na przystanku w Wiktorowie rozpoczął się w 2020, a jego wartość to prawie 39 mln zł netto.

Natomiast w październiku 2020 r. ogłoszony został przetarg na ostatni - czwarty etap robót, na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na odcinku Ostrowy – Toruń Główny, na które przeznaczone zostały 42,7 mln zł ze środków budżetowych. Prace zaplanowane w ramach ww. etapu obejmują modernizację 14 km torów na wybranych odcinkach między Włocławkiem a Toruniem Głównym. Sprawniejszą i szybszą obsługę pociągów na stacji Toruń Główny zapewni przebudowa urządzeń systemu sterowania ruchem kolejowym.

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

Inwestycja stanowi kontynuację dla zrewitalizowanego odcinka Chełmża – Grudziądz. Podstawowym celem projektu jest zwiększenie dostępności kolejowej regionu poprzez powstanie spójnego i

atrakcyjnego dla pasażerów ciągu komunikacyjnego łączącego miejscowości powiatu toruńskiego z miastem Toruń i dalszą częścią województwa kujawsko-pomorskiego (w zakresie obsługi Miasta i Powiatu Grudziądzkiego) oraz pobliskimi terenami województwa pomorskiego. Przewidziano m.in. budowę i przebudowę dworców kolejowych, peronów zlokalizowanych przy linii kolejowej (p.o. Toruń Mokre, Łysomice, Ostaszewo Toruńskie, Grzywna) wraz z elementami małej architektury i dostosowaniem obiektów obsługi podróżnych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się.

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. 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. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego w stanowisku z dnia 18 grudnia 2018 r. zaakceptował wyższe koszty kwalifikowalne projektu z dofinansowaniem na poziomie 85%. Ponadto PKP PLK S.A., zgodnie z propozycją UM WK-P, zweryfikowało zakres zadaniowy i koszt projektu, uwzględniając zmniejszenie długości remontowanego odcinka linii o ok. 800 m tj. do pierwszego rozjazdu na stacji Toruń Wschodni. Stacja ta jest bowiem objęta projektem w ramach modernizacji linii nr 353.

W dniu 6 czerwca 2019 roku podpisały umowę aneksowaną w dniu 30 grudnia 2019 roku na przedmiotowy projekt na kwotę 178 062 617,80 złotych w tym dofinansowanie z UE 123 062 864,17 złotych. W 2020 r. rozpoczęto realizację robót budowlanych w formule projektuj i buduj dla projektu pn. "Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża".

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 SA, 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 na stacjach Toruń Wschodni i Toruń Miasto oraz remont torów oraz sieci trakcyjnej. Zakres PKP SA przewiduje przebudowę dworców Toruń Wschodni i Toruń 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. PKP 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. W 2020 r. trwały prace projektowe.

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 2019 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 - etap II”. 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, Gmina Miasto Włocławek podpisała w dniu 19 listopada 2019 roku umowę na realizację projektu. Wartość projektu wynosi 16 537 307,12 zł w tym dotacja EFRR 13 618 786,80 zł. Dla zabezpieczenia bieżącej współpracy na etapie projektowania inwestycji zawarto 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. Projekt stanowi II etap przedsięwzięcia z zakresu rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego na terenie m. Włocławek. Na projekt składa się przebudowa infrastruktury przydworcowej na potrzeby utworzenia zintegrowanego centrum przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca PKP oraz zakup 1 autobusu elektrycznego, który pod względem czystości spalin będzie spełniać wartości graniczne normy Euro VI. Zakres prac obejmuje m.in.: prace rozbiórkowe, montaż przeszklonych poczekalni oraz elementów małej architektury, budowę zadaszonych wiat nad miejscami oczekiwania, częściowo nad chodnikiem. Realizacja projektu będzie korzystnie oddziaływała na społeczność lokalną, otoczenie gospodarcze oraz środowisko naturalne. Zapewniona zostanie ogólnodostępność infrastruktury komunikacyjnej oraz uwzględnione zostaną potrzeby wszystkich użytkowników, w tym również osób starszych i osób niepełnosprawnych. Poprawie ulegną warunki i komfort podróżowania. Planowana przebudowa węzła przesiadkowego, a tym samym zwiększenie komfortu użytkownika infrastruktury komunikacyjnej – publicznego transportu zbiorowego i możliwość integracji różnych form transportu wpłynie na unowocześnienie oferty transportu publicznego m. Włocławek i powiązanie go z obszarami podmiejskimi. Część robót budowlanych realizowanych w ramach projektu została już rozliczona. 21 lipca 2020 r. podpisany został aneks do umowy wydłużający termin realizacji projektu do 31 sierpnia 2021.

Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej

Na podstawie uchwały Nr 44/2018 Komitetu Monitorującego RPO WKP z dnia 22 marca 2018 r. nastąpiła zmiana kryteriów wyboru projektów. Konkurs, 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 wnioski dla dwóch lokalizacji: Tuchola oraz Wąbrzeźno. 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.

Lista projektów złożonych w ramach konkursu nr RPKP.05.03.00-IZ.00-04-178/18 dla działania 5.3.Infrastruktura kolejowa.

Lp.	Nazwa projektu	Kwota całkowita (zł)	Dotacje EFRR (zł)
1	Przyjazny dworzec kolejowy w Wąbrzeźnie - utworzenie infrastruktury dla podróżnych i mieszkańców	1 200 400,00	999 964,33
2	Rozbudowa infrastruktury przeznaczonej do obsługi transportu pasażerskiego przy ul. Kolejowej w Tucholi	4 267 372,48	2 000 000,00
	Razem	5 467 772,48	2 999 964,33

W ramach osi priorytetowej 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa Schemat: Infrastruktura punktowa do obsługi transportu pasażerskiego RPO

WKP 2014-2020 w dniu 13 marca 2019 r. Gmina Miasto Wąbrzeźno podpisała umowę dla projektu „Przyjazny dworzec kolejowy w Wąbrzeźnie - utworzenie infrastruktury dla podróżnych i mieszkańców”. Projekt obejmuje: urządzenie parku z alejkami, kosztami na śmieci, ławkami, wejście od strony ulicy, zaprojektowanie ogrodzenia od strony peronu, wymianę nawierzchni placu manewrowego. W miejscu chodnika ma powstać ścieżka pieszo-rowerowa oraz miejsca dla rowerów. Zgodnie z planowanym terminem realizacja projektu została zakończona w 2020 r. 8 grudnia 2021 r. Gmina Wąbrzeźno złożyła wniosek końcowy dla danego projektu.

Natomiast Gmina Tuchola w ramach RPO WKP 2014-2020 w dniu 22 maja 2019 roku podpisała umowę na projekt „Rozbudowa infrastruktury przeznaczonej do obsługi transportu pasażerskiego przy ul. Kolejowej w Tucholi”. Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa infrastruktury przeznaczonej do obsługi transportu pasażerskiego przy ul. Kolejowej w Tucholi. Celem głównym projektu jest poprawa dostępności kolejowej oraz integracja systemów transportowych w regionie poprzez rozbudowę infrastruktury przeznaczonej do obsługi transportu pasażerskiego przy ul. Kolejowej w Tucholi. Rozbudowany zostanie układ komunikacyjny oraz powstaną m.in. parkingi, ciągi pieszo-rowerowe, perony autobusowe, wiaty przystankowe i rowerowe oraz nasadzenia zieleni. Zaplanowano również prace remontowe w budynku dworca kolejowego. Infrastruktura zostanie dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Zgodnie z terminem realizacji projektu, który przypadał na 31.12.2020 r wszystkie płatności związane z realizacją projektu zostały już poniesione, w wyniku realizacji zadań zaplanowanym dla danego projektu. Obecnie trwają czynności związane z rozliczeniem i odbiorem wykonanych prac.

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 – podpisana umowa na wykonanie;**
- 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.

Środki z Funduszu Kolejowego w kwocie 25.863.195,18 zł zostały przeznaczone zgodnie z umową NT-II-E.042.13.2015 zawartą ze spółką „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na naprawy (naprawy bieżące i przeglądy poziomu P2, P3 i P4) pojazdów należących do operatora (pojazdy typu EN71, EN96, EN57) lub dzierżawionych od Województwa (ED72, EN76).

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 2010 r. „Taryfę Kujawsko-Pomorską”, co doprowadziło do znacznego obniżenia kosztów zakupu biletów, które są obecnie najtańsze w Polsce. Bilet normalny kosztuje 2,80 zł za pierwsze 10 km i 15 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.

Efektem wprowadzenia taryfy jest systematyczny wzrost liczby podróżnych. 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 2019, 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.).
- 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.
- Oferta Wspólny Bilet Samorządowy – przez 24 godziny za 38 złotych można podróżować wszystkimi pociągami spółek: Arriva RP, Koleje Śląskie, Warszawska Kolej Dojazdowa, Koleje Małopolskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna oraz Koleje Mazowieckie. Bilet jest ważny przez 24 godziny od chwili zakupu lub określonej godziny i dostępny jest we wszystkich kanałach sprzedaży Arriva (u konduktora w pociągu, u kierowcy w autobusie, w kasach biletowych, w biletomatach, na stronie www.arriva.pl) oraz w aplikacji mobilnej SkyCash oraz iMKA dostępnych na stronach www.skycash.com oraz www.mka.malopolska.pl.

POLREGIO 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 POLREGIO 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. z 2021 r. poz. 1984) 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

względnie 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 służy kontrola 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 2020 r. przeprowadzono kontrole doraźne w pociągach: Arriva RP sp. z o.o. – 2, POLREGIO sp. z o.o. – 39. W wyniku przeprowadzonych 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 2020 roku przeprowadzono 5 kontroli, wyniku których zostały stwierdzone nieprawidłowości odnośnie postanowień realizowanych kontraktów przewozowych, skutkujące w jednym przypadku nałożeniem kary finansowej. W drugim natomiast zostało cofnięte zezwolenie wydane przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego na wykonywanie regularnych przewozów osób w kolejowym transporcie drogowym.

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 57 natomiast 5 – letnia z POLREGIO Sp. z o.o. posiada ich 13 (stan na 31 grudnia 2020 r.)

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

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 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 uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007L315/1). Od czterech 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.

Ustawa o utworzeniu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która weszła w życie w lipcu 2019 roku umożliwiła finansowanie przez samorządy terytorialne zlikwidowanych połączeń komunikacyjnych, poprzez dopłatę Wojewody z ww. Funduszu 1 zł do 1 wozokilometra (od kwietnia 2020 r. obowiązuje stawka 3 zł do 1 wozokm) - dopłata przysługuje tylko do linii, które w wyniku miesięcznego rozliczenia wykazują deficyt - oraz pokrycie co najmniej 10% kwoty deficytu z budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem przewozów. Województwo Kujawsko-Pomorskie zawarło na rok 2020 umowę bezpośredniego powierzenia przewozów z Kujawsko-Pomorskim Transportem Samochodowym S.A. na 51 liniach komunikacyjnych. Dofinansowaniem zostały objęte nierentowne linie komunikacyjne, którym groziła likwidacja lub ograniczenie zakresu przewozów.

Do 3 grudnia 2019 r. państwa członkowskie miały obowiązek 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 wprowadzenie 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.

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 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 poniższym 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”.

p.o. Dyrektora
Departamentu Transportu
(1)
Artur Czopiewski