



**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
KUJAWSKO - POMORSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



# **RAPORT Z PRZEBIEGU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

w ramach projektu:

**Plan zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu zbiorowego dla  
województwa kujawsko-pomorskiego**

**Toruń, wrzesień 2014**

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



## Spis treści

<b>1. PRZEDMIOT I CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PRZEBIEG KONSULTACJI .....</b>	<b>4</b>
<b>3. USTOSUNKOWANIE SIĘ DO NAJWAŻNIEJSZYCH UWAG I POSTULATÓW ZAWARTYCH WE WNIOSKACH DO PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO .....</b>	<b>5</b>
<b>4. WNIOSKI KOŃCOWE Z KONSULTACJI .....</b>	<b>16</b>

## Załączniki:

- Zał. nr 1. Korespondencja wychodząca do firm i przedsiębiorstw transportowych oraz jednostek administracyjnych podczas konstruowania założeń do Planu transportowego
- Zał. nr 2. Ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji społecznych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego
- Zał. nr 3. Informacja o rozpoczęciu procesu konsultacji społecznych
- Zał. nr 4. Formularz konsultacji społecznych

## **1. PRZEDMIOT I CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

Przedmiotem przeprowadzonych konsultacji społecznych był projekt Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego (dalej zwanym Planem transportowym i w skrócie PT).

Plan transportowy określa ogólne założenia i ramy organizacyjne funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego do roku 2025, realizującego wojewódzkie przewozy pasażerskie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oraz główne cele i kierunki jego rozwoju. Konieczność jego opracowania wynikała z ustawy z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej zwaną Ustawą) (Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13 z późniejszymi zmianami, tj.: Nr 228 poz. 1368), a także z wytycznych zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 roku (Dz. U. nr 117 poz. 684).

Podstawą opracowania Planu transportowego było obszerne Studium transportowe oraz wyniki kompleksowych badań transportowych wykonanych w roku 2013. Projekt został przygotowany przez zespół o bardzo dużym doświadczeniu i wiedzy z zakresu modelowania i badania procesów transportowych, a także planowania systemów transportowych. Do jego opracowania wykorzystano najbardziej nowoczesne narzędzia, jakie są stosowane w Europie i na świecie, w tym transportowy model symulacyjny o zaawansowanej technologii opracowany dla województwa kujawsko-pomorskiego. W trakcie konstruowania założeń do Planu autorzy wysłali listy do ponad stu jednostek: administracji publicznej (w tym wszystkich starostów powiatów, marszałków województw ościennych, prezydentów dużych miast), firm i przedsiębiorstw przewozowych itp. z prośbą o opinie i sugestie do Planu transportowego – wykaz tych jednostek przedstawiono w załączniku nr 1. Niestety, konstruktywnych odpowiedzi na te listy było bardzo niewiele.

Celem konsultacji było zebranie opinii od mieszkańców województwa oraz zweryfikowanie Planu transportowego o zawarte w tych opiniach istotne uwagi i wnioski.

Zweryfikowany po konsultacjach społecznych Plan transportowy uzgodniony zostanie z marszałkami sąsiednich województw oraz poddany ocenie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy. W tym celu opracowany został dodatkowy raport strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Ponadto plan transportowy zostanie zaopiniowany przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Po tych opiniach i ewentualnych dalszych korektach przedstawiony zostanie pod akceptację Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego i ogłoszony we właściwym dzienniku urzędowym województwa kujawsko-pomorskiego.

## **2. PRZEBIEG KONSULTACJI**

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku, Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13), projekt Planu transportowego przedstawiony został do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie go:

- a) w miejscowej prasie, tj. w Gazecie Wyborczej,
- b) na stronie [www.kujawsko-pomorskie.pl](http://www.kujawsko-pomorskie.pl) na BIP,
- c) wyłożenie do wglądu w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu, Pl. Teatralny 2.

Ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji, przedmiocie, czasie jej trwania, terminie, miejscu i sposobie składania opinii i uwag przedstawiono w załączniku nr 2.

Informacja o rozpoczęciu procesu konsultacji Planu transportowego wysłana została do wszystkich starostów powiatów województwa kujawsko-pomorskiego, marszałków województw ościennych, wszystkich radnych Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz eksperta z ramienia Urzędu Marszałkowskiego – załącznik nr 3.

W celu zapewnienia konstruktywnego przebiegu konsultacji opracowano odpowiedni formularz konsultacji społecznych, który przedstawiono w załączniku nr 4.

W konsultacjach wzięły udział 104 osoby, reprezentujące osoby fizyczne, różne jednostki administracyjne, polityczne, społeczne lub firmy przewozowe. 89 z tych osób złożyło swoje uwagi i wnioski na wypełnionym formularzu, zgodnie z ustalonymi zasadami konsultacji. Pozostałe osoby (15) przedstawiły swoje zastrzeżenia do opiniowanego dokumentu w formie listu skierowanego do Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu.

W złożonych wnioskach do Planu było prawie 600 uwag, przy czym zdecydowana większość z nich się powtarzała. Bardzo wiele wniosków było kilkukrotnie kopiowanych i nadesłanych przez różne osoby. Wiele komentarzy do Planu transportowego ukazało się także w miejscowej prasie oraz lokalnych stacjach radiowych i lokalnej telewizji, a także w internecie.

### **3. USTOSUNKOWANIE SIĘ DO NAJWAŻNIEJSZYCH UWAG I POSTULATÓW ZAWARTYCH WE WNIOSKACH DO PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO**

Większość uwag zawartych we wnioskach do projektu Planu transportowego dotyczyła bezpośrednio lub pośrednio braku akceptacji jakiegokolwiek ograniczania roli kolei w przewozach pasażerskich w województwie oraz konieczność zawarcia w Planie transportowym znacznie szerszego rozwoju liniowej infrastruktury kolejowej na terenie województwa.

Autorzy dokumentu w uzgodnieniu z Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego z wielu zgłoszonych uwag o charakterze rzeczowym skorzystali przy jego korekcie. Niektóre uwagi wynikały z troski o losy transportu publicznego w regionie, znaczna liczba uwag miała charakter tendencyjny, pozbawiony merytorycznych argumentów. Sporo uwag było powielanych i kopiowanych ze wspólnego źródła, co miało stworzyć wrażenie ich mnogości.

Wśród najważniejszych grup uwag do Planu można wymienić dwanaście niżej wymienionych:

#### **1) Brak zgodności z polityką UE i Białą Księgą**

Zarzut jest bezpodstawny – cele polityki UE, w tym m.in. cele zrównoważonego rozwoju transportu, odnoszą się przede wszystkim do tzw. „przenoszenia” przewozów pasażerskich z indywidualnych środków transportu do środków publicznego transportu zbiorowego, co wynika z troski o środowisko człowieka. Natomiast „przenoszenie z dróg na kolej” tych przewozów preferowana jest głównie w przypadkach dróg o dużym nasyceniu ruchem samochodowym. Drogi zamiejskie w województwie charakteryzują się dużą rezerwą przepustowości (co podkreślono w PT), a o zatłoczeniu ruchem samochodowym można mówić tylko w odniesieniu do sieci ulic Bydgoszczy i Torunia (dotarcie z dworca kolejowego do celu podróży w tych miastach też naraża nas na ten problem). Ponadto cytowana „Biała Księga” Komisji Europejskiej z dnia 28.03.2011 - „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do konkurencyjnego i zasobo-oszczędnego systemu transportu” zakłada wzrost roli kolei w przewozach pasażerskich i towarowych, na średnie i duże odległości, tj. powyżej 300 km, co umożliwi wykorzystanie w pełni walorów tego systemu transportowego. Należy mieć świadomość, że kolej jako środek transportowy na krótkie odległości i przy małej liczbie pasażerów staje się mało konkurencyjny w stosunku do autobusu. W województwie kujawsko-pomorskim średnia odległość podróży koleją w przewozach regionalnych wynosi 35 km, a średnica województwa ma długość ok.150 km. Pomimo tego województwo kujawsko-pomorskie zdecydowanie stawia na przewozy kolejowe, o czym świadczyć może między innymi fakt, że wydaje na inwestycje kolejowe wielokrotnie więcej niż na inwestycje drogowe – a założeniem UE jest aby proporcja tych wydatków była 40/60%. O wyborze systemów publicznego transportu zbiorowego w każdym obszarze, oprócz możliwości finansowych, muszą decydować jego indywidualne uwarunkowania oraz ogólnospołeczne korzyści, w tym korzyści środowiskowe, co podkreśla się w celach transportowych UE oraz celach zrównoważonego rozwoju transportu.

## 2) Brak zgodności ze Strategią Rozwoju Województwa

Zapisy w planie transportowym są zgodne ze Strategią Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Jak zapisano w założeniach do układu linii komunikacyjnych „kluczową rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywa kolej jako środek transportu do sprawnego przemieszczania się na większe odległości” (patrz str. 59 PT). Stąd na liniach tego typu w województwie zaplanowano realizowanie większości podróży pasażerskich. Ważnym założeniem „Strategii” jest również wzrost dostępności mieszkańców publicznym transportem zbiorowym do przestrzeni publicznej, szczególnie do stolic województwa, co będzie realizowane głównie poprzez:

- a) utworzenie zintegrowanego systemu transportowego, umożliwiającego powiązania różnych systemów i linii komunikacyjnych w województwie (kolejowego z autobusowym i indywidualnym, linii pasażerskich przewozów wojewódzkich z liniami ponadregionalnymi i lokalnymi),
- b) utworzenie sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich łączących stolice powiatów ze stolicami województwa, stolice powiatów między sobą oraz z ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi,
- c) wybór w danym obszarze województwa do obsługi pasażerskiej danego systemu transportowego lub systemów transportowych, które zapewniają największe wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego przez mieszkańców, co jest bardzo ważne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju transportu w regionie.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego zakłada możliwość rozbudowy układu torowego i stworzenie większej liczby połączeń kolejowych. W Planie transportowym do roku 2025 uwzględniono realizację strategicznych inwestycji liniowych (patrz tabl. 4.2 w PT), rezygnując z niektórych wstępnie zakładanych w Strategii inwestycji liniowych, w tym dotyczących rozbudowy szybkiej kolei metropolitarnej BiT City oraz przywrócenie ruchu pasażerskiego na wybranych liniach kolejowych, łącznie na kwotę 0,5 mld zł. Postulat ten wynikał ze szczegółowych badań i analiz, wykonanych na potrzeby Planu transportowego, które nie były wykonane przed sformułowaniem Strategii rozwoju województwa. Wykazały one, że realizacja tych dodatkowych inwestycji spowoduje olbrzymie coroczne obciążenie finansów budżetu województwa, wynikające z utrzymania przewozów pasażerskich na tych nowych odcinkach dróg kolejowych, przy jednocześnie braku wyraźnej poprawy w obsłudze pasażerskiej mieszkańców i niewielkim ogólnym przyrostem liczby pasażerów w kolei (str. 57 i 58 PT). Nie wyklucza to jednak w przyszłości realizacji tych założeń inwestycyjnych, jeżeli zaistnieją przesłanki stanowiące o ich zasadności.

Pomimo tych ograniczeń w zakresie rozbudowy kolei w regionie w stosunku do założeń Strategii, w budżecie województwa konieczne było zaplanowanie na funkcjonowanie i rozwój kolei około 19% tego budżetu, a na samo utrzymanie przewozów kolejowych – blisko 11%.

Uwzględniając powyższe założenia do Planu transportowego należy stwierdzić, że brak jest jakiegokolwiek zagrożenia związanego ze zobowiązaniami wobec UE, ponieważ Strategia stanowi wewnętrzne założenia rozwoju, które mają prawo ulegać modyfikacji.

### 3) Brak zrównoważonego rozwoju transportu

Słowo „rozwój” nie dotyczy tylko rozwoju w sensie ilościowym, ale przede wszystkim jakościowym. Ze względu na obecne uwarunkowania województwa, w tym zachowania i preferencje transportowe mieszkańców, w województwie kujawsko-pomorskim (jak i w większości województw w kraju) mamy do czynienia ze spadkiem popytu na przewozy pasażerskie publicznym transportem zbiorowym, spowodowanym głównie przez dwa trwające procesy, tj. zmniejszania się liczby mieszkańców i coraz większego zmotoryzowania społeczeństwa (szersze uzasadnienie – patrz rozdz. 3 PT). Jak wykazały analizy, spadek ten jest nieunikniony bez względu na prognozowany scenariusz rozwoju gospodarczego kraju i regionu oraz rozwój infrastruktury. Należy podkreślić, że nie jest to założenie dokonane w Planie transportowym tylko wynik szczegółowych badań i analiz, z których wynika prognozowany spadkowy trend wymienianych procesów w dalszych latach. Poprzez jakość publicznego transportu zbiorowego można natomiast łagodzić ten trend spadkowy popytu. Stąd w Planie transportowym założono znaczny rozwój jakościowy publicznego transportu zbiorowego w województwie, w tym między innymi:

- poprawę dostępności do linii transportu zbiorowego;
- wdrożenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej;
- wdrożenie nowoczesnych systemów taryfowo-biletowych i zintegrowanego biletu wojewódzkiego, umożliwiającego przejazd na wszystkich liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej w województwie;
- podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej (w tym w boksy dla rowerów umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru i kontynuowanie podróży środkiem transportu publicznego);
- podniesienie jakości środków transportowych (głównie poprzez wymianę na nowe) zapewniających większy komfort i bezpieczeństwo podróży, mniejszą szkodliwość w oddziaływaniu na środowisko oraz lepsze ich dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

Z definicji zawartej w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym wynika, że „zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego to proces rozwoju tego transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystania różnych środków transportu, a także promujący przyjazny dla środowiska i wyposażony w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu”. Wykorzystujący różne środki transportowe - to znaczy również kolej, autobus itd. Zapewniający powszechną dostępność do usług publicznego transportu zbiorowego - to znaczy głównie krótszy czas dotarcia do tych środków jak największej grupy mieszkańców, czego wielokrotnie nie zapewnia w województwie kolej. Wbrew pozorom kolej też w przypadku małej liczby przewożonych podróżnych, z czym mamy do czynienia w województwie kujawsko-pomorskim, nie jest środkiem bardziej proekologicznym od autobusu. W odniesieniu bowiem do jednego pasażera emituje większy hałas i większe ilości środków toksycznych do środowiska (i to zarówno spalinowa, jak i elektryczna – prąd pochodzi z elektrowni emitujących znaczne zanieczyszczenia). Nie można więc utożsamiać zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w obszarze województwa głównie z rozwojem przewozów kolejowych. Należy zwrócić uwagę, że kolej jest dzisiaj bardzo preferowanym środkiem transportu: tańsze bilety za przejazd, większa gama ulg

za przejazdy, duże dofinansowanie przewozów z budżetu województwa przy braku takiego dofinansowania do przewozów autobusowych. Nie ulega jednak wątpliwości, że autobusy realizujące wojewódzkie przewozy pasażerskie ze względu na swój obecny stan muszą ulec wymianie i muszą zostać wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne zapewniające wyższy komfort i bezpieczeństwo podróży, stąd w Planie zakłada się takie działania.

Zrównoważony rozwój transportu wymaga, aby doprowadzić w województwie do wspólnych taryf i ulg za przejazd dla obu systemów publicznego transportu zbiorowego, ponieważ to pasażer ma decydować o wyborze środka transportowego, co założono w Planie transportowym.

#### 4) Brak uwzględnienia możliwych inwestycji kolejowych oraz poprawy oferty przewozowej na liniach kolejowych w analizach popytu na przewozy pasażerskie

Analiza i prognozy zapotrzebowania na przewozy pasażerskie została wykonana przy trzech scenariuszach rozwojowych: pesymistycznym, umiarkowanym i optymistycznym. W zależności od tego scenariusza uwzględniono odpowiednio inwestycje drogowe oraz torowe i prace rewitalizacyjne linii kolejowych. Scenariusz optymistyczny objął wszystkie zakładane wcześniej w województwie inwestycje kolejowe (str. 49 PT).

Przy sporządzaniu prognoz popytu na publiczny transport zbiorowy uwzględniono również możliwość poprawy obecnej oferty przewozowej, w tym zwiększenie liczby par kursów, zmiany jakości środków transportowych, wzrostu prędkości przemieszczania się, w tym głównie na liniach kolejowych itp. Wyniki analiz wykazały m.in., że wzrost pracy eksploatacyjnej w kolei spowoduje spadek średnich napełnień pociągów i dalszy wzrost kosztów jednostkowych utrzymania tych przewozów. Nie ma przesłanek uzasadniających tezę, iż istotnie polepszenie oferty przewozowej przyczyni się w najbliższych latach do dużego wzrostu liczby podróżnych w środkach przewozowych transportu kolejowego. Dowodzą tego zarówno doświadczenia ostatnich lat, a także wyniki badań, prognoz i modelowania potrzeb transportowych mieszkańców województwa. Plan transportowy nie zawiera wyników symulacji i analiz - wyniki te zawiera Studium transportowe, co zaznaczono w rozdziale 1.1 PT.

Analizy dotyczące popytu zostały wykonane w sposób profesjonalny przy uwzględnieniu znaczącej liczby czynników, za pomocą zbudowanego na potrzeby Planu transportowego modelu symulacyjnego. Przy modelowaniu wyboru środka transportowego uwzględniono nie tylko czas i długość podróży, ale także koszt podróży, zmiany komfortu podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego, dostępność do środka transportowego, dostępność do celu podróży itp., a więc wszystkie najważniejsze czynniki, które decydują dla danego mieszkańca o wyborze środka transportowego. Czynniki te były dokładnie zdefiniowane na podstawie badań zachowań podróżnych, w tym badań ankietowych mieszkańców województwa.

Należy podkreślić, że duże znaczenie na prognozowanie popytu na przewozy pasażerskie ma gęstość zaludnienia (stanowiąca o potencjale liczby podróżnych), która dla większości obszarów województwa jest niestety bardzo mała oraz stopień zmotoryzowania mieszkańców, który z kolei jest stosunkowo duży, zwłaszcza na obszarach wiejskich. Stąd też planując publiczny transport zbiorowy w województwie kujawsko-pomorskim duży nacisk przywiązuje się do integracji różnych systemów transportowych, w tym szczególnie przewozów kolejowych



i autobusowych (m.in. poprzez określenie planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych).

#### 5) Plan nie uwzględnia potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych

Plan uwzględnia w wielu miejscach potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, w tym: w standardach wyposażenia wszystkich środków transportowych, przystanków, dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w dostępie do informacji pasażerskiej itd. (patrz rozdział 9 PT). Założenie, że do roku 2025 minimum 10% środków transportowych będzie w pełni dostosowana do potrzeb tych osób wynika z realiów finansowych województwa. Nie oznacza to jednak, że nie może być ich więcej oraz, że pozostała część środków transportowych nie będzie dostosowana do przewozu tej grupy osób – wręcz przeciwnie (patrz rozdz. 9 PT). Słowo „w pełni dostosowany” oznacza uwzględniający potrzeby wszystkich osób niepełnosprawnych, w tym także grupy o poważnych problemach w samodzielnym przemieszczaniu się (np. na wózku inwalidzkim), których jest tylko jakaś część wśród całej grupy osób niepełnosprawnych. Należy dodać, że obecnie wśród pasażerów publicznego transportu zbiorowego w województwie jest ponad 4% osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, pomimo jeszcze niedostosowania środków transportowych oraz infrastruktury punktowej (przystanków, dworców, dróg dojazdu itp.) w województwie do pełnej obsługi tych osób. Warto mieć świadomość, że znaczna część osób tej grupy (o dużej niepełnosprawności) do podróży wybiera samochód osobowy (jako pasażer lub kierowca).

W Planie transportowym założono znaczący postęp w zakresie standardów i wyposażenia jakie mają spełniać środki transportowe realizujące wojewódzkie przewozy pasażerskie w stosunku do stanu aktualnego (patrz rozdział 9 PT). Jest to jeden z elementów wyraźnego podniesienia jakości przewozów w województwie. Zakładając jednak zakres i poziom tych standardów wzięto pod uwagę przede wszystkim charakter podróży odbywanych tymi środkami, jak i długość podróży (średnie długości podróży autobusami wynosi 24 km, a koleją 35 km), cele podróży (75% to podróże obligatoryjne, w tym do szkoły i pracy), charakterystykę podróży itp., oraz realne koszty jakie województwo może przeznaczyć na realizację tych standardów. Założenia w tym zakresie nie mogą być zbyt rygorystyczne, ponieważ byłyby tylko hasłami na papierze, nierealnymi do spełnienia. Stąd też między innymi założono, że na razie najmniej 10% środków transportowych będzie w pełni dostosowanych do osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, z wózkami dziecięcymi i z rowerem. Nie wyklucza to co już podkreślano, że przy pozyskaniu przez województwo odpowiednich środków, np. z UE, zwiększona zostanie zdecydowanie ta liczba. Podkreślić też należy, że część nowo zakupionych w województwie środków kolejowych przystosowanych jest do przewozu rowerów i osób z wózkiem dziecięcym. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie narzuca stopnia spełnienia tego warunku przez środki transportowe.

#### 6) Powielanie linii komunikacyjnych kolejowych i autobusowych jest przyczyną niskiej rentowności pasażerskich przewozów kolejowych

Układ linii komunikacyjnych realizujących wojewódzkie przewozy pasażerskie został zaproponowany w Planie po wielu analizach symulacyjnych i sprawdzaniu różnych możliwych wariantów układu linii kolejowych i autobusowych. Obliczenia symulacyjne wykazały między innymi, że w istocie eliminacja linii autobusowych konkurencyjnych dla linii kolejowych w poszczególnych korytarzach transportowych (np. Bydgoszcz-Grudziądz, Bydgoszcz-Inowrocław, Bydgoszcz-Toruń, Toruń-Włocławek, Toruń-Inowrocław) spowoduje zwiększenie liczby podróżnych w kolei, ale sumarycznie znacznie obniży dostępność do publicznego transportu zbiorowego wielu mieszkańców (głównie ze względu na mniejszą gęstość i dostępność do przystanków na liniach kolejowych w stosunku do linii autobusowych), zwiększy czas podróży dla dużej liczby podróżnych (wydłuży się czas dotarcia do przystanków publicznych przewozów pasażerskich) i jednocześnie przyczyni się do zmniejszenia sumarycznej liczby podróżnych w całym publicznym transporcie zbiorowym, co nie byłoby zgodne z założeniami zrównoważonego rozwoju transportu oraz celami polityki transportowej UE.

#### 7) Dotowanie komunikacji autobusowej przyczyną upadku przewozów kolejowych

Możliwość dofinansowania przewozów autobusowych wynika z nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (aktualnie nie są one dotowane i mają znacznie gorszą ofertę opłat za przejazdy dla pasażera). W przyszłych latach dofinansowanie będzie dotyczyć tylko linii autobusowych określonych w Planie transportowym województwa, które będą nierentowne i ze względów społecznych powinny być utrzymywane. Wpływ na ten spadek rentowności będzie mieć ogólny prognozowany spadek popytu na przewozy pasażerskie w regionie (efekt niekorzystnych trendów demograficznych, wzrostu motoryzacji itd.) oraz podnoszenie standardów usług przewozowych. Brak tego dofinansowania spowodowałby zawieszenie przewozów przez operatorów na tych liniach (to co aktualnie obserwujemy w województwie) i utratę pasażerów z całego transportu publicznego w województwie na korzyść indywidualnych środków transportu oraz odcięcie wielu osób w ogóle od publicznego transportu zbiorowego. Jest to sprzeczne z założeniami polityki zrównoważonego rozwoju transportu oraz polityki transportowej UE. Należy przy tym zauważyć, że o ile prawie każdą linię możemy w regionie zastąpić z powodzeniem linią autobusową (co praktykuje się w trakcie prac naprawczych czy też rewitalizacyjnych dróg kolejowych), to w większości przypadków linii autobusowych nie zastąpimy kolejowymi.

Nie jest też dobrym pomysłem (czego wiele osób w konsultacjach się domagało) stworzenie w województwie sieci linii autobusowych dowożących do kolei i dotowania z budżetu województwa przewozów autobusowych tylko na tych liniach. Efektem takiego rozwiązania byłoby znaczące wydłużenie czasów podróży i pogorszenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego dla wielu mieszkańców i w rezultacie – także utrata wielu pasażerów z tego transportu na korzyść samochodów osobowych oraz bardzo duży wzrost utrzymania wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Jak już zaznaczono w pkt 3, zrównoważony rozwój transportu wymaga zrównania szans obu systemów transportowych poprzez wprowadzenie jednolitych dla nich taryf opłat za przejazdy.

- 8) Proponowana rewitalizacja linii Bydgoszcz – Kcynia, Inowrocław-Żnin, Kcynia-Gołańcz, rozbudowa Bit-City, reaktywacja zawieszonych linii oraz budowa nowych linii: Bydgoszcz – Koronowo, Trzciniec – Solec Kujawski (która przebiegałaby obok Portu Lotniczego w Bydgoszczy) i innych działań związanych z rozbudową sieci linii kolejowych przewozów pasażerskich w województwie

Jak wykazały analizy symulacyjne realizacja tych działań spowoduje co prawda ogólny wzrost liczby podróży w kolei, ale jednocześnie znaczny spadek średniego napełnienia w pociągach, co wynika zarówno ze specyfiki transportu kolejowego jak i gęstości zaludnienia obszarów województwa. Pamiętać należy, że z kolei korzysta aktualnie w regionie zaledwie 1% mieszkańców (wyniki badań ankietowych mieszkańców). Poprzez budowę nowych inwestycji torowych i uruchomienie nowych linii kolejowych nie zwiększy się znacząco tego udziału. Nie poprawi się też znacząco obsługi pasażerskiej jego mieszkańców, nie zahamuje się spadku popytu na ten środek transportu, ze względu na inne zachodzące z Polsce i w regionie procesy, takie jak demografia, czy też wzrost motoryzacji (patrz pkt 3). Realizacja tych zamierzeń natomiast spowoduje nie tylko znaczące nakłady na inwestycje, które ewentualnie mogłyby być dofinansowane ze środków UE, ale przede wszystkim ogromne coroczne koszty utrzymania tych linii, nawet przy niewielkiej liczbie kursów. Uwzględniając powyższe proponuje się zaspokojenie potrzeb transportowych występujących na tych terenach poprzez wykorzystanie transportu autobusowego. Zaistnienie korzystnych trendów ekonomiczno-gospodarczych nie wyklucza realizacji potencjalnych inwestycji, jednocześnie jednak decyzje o ich realizacji powinny zostać poprzedzone dogłębną szeroką analizą.

- 9) Zrezygnowanie z likwidacji linii kolejowych nr 27, 201, 217, 208, 209 i 215

W projekcie Planu transportowego nie ma jednoznacznego stwierdzenia o likwidacji ww. linii kolejowych. Zakładano, że taka możliwość może zaistnieć po roku 2020 w przypadku, gdy napełnienia pociągów pasażerskich na tych liniach będą bardzo małe (poniżej 50 osób), co miałyby świadczyć o małych społecznych potrzebach ich dalszego utrzymywania. Hipotetyczna likwidacja tych linii nie oznaczałaby zmniejszenia dostępu do publicznego transportu zbiorowego ogółu mieszkańców rejonów, przez które te linie dzisiaj przebiegają, i tym samym wykluczenia społecznego jego mieszkańców. Zakładano bowiem w PT zastąpienie połączeń kolejowych przez linie autobusowe. Z wymienionych linii kolejowych korzysta obecnie niewiele osób, co wynika m.in. z małej gęstości zaludnienia w/w obszarów (prognozuje się, że w dalszych latach będzie ich jeszcze mniej ze względu na zachodzące zjawiska demograficzne i rosnący wskaźnik motoryzacji). Należy przy tym podkreślić, że dla właściwego funkcjonowania linii autobusowych założono w PT podniesienie i utrzymanie wysokiego standardu dróg i pełnej ich przejezdności w ciągu całego roku. Dodatkowo założono wdrożenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej znacznie ułatwiającego korzystanie z transportu autobusowego, a także zrównanie cen biletów za przejazdy tymi środkami z przewozami kolejowymi, dzięki ich dotowaniu przez organizatora przewozów. Ponadto plan



transportowy zakłada lepsze skomunikowanie różnych rodzajów transportu poprzez planowane węzły i platformy przesiadkowe.

Rozważając sens utrzymania tych linii kolejowych brano pod uwagę także aspekt ekonomiczny i społeczny, w tym znaczne koszty ich utrzymania.

Należy też podkreślić, że nie zachodziłoby zagrożenie niezrealizowania zaplanowanych tzw. wskaźników rezultatu dla rozpoczętych lub zakończonych prac inwestycyjnych liniowych na niektóre z linii tzw. „zagrożonych”, ponieważ przez okres monitorowania tych wskaźników (do roku 2020) przewozy na nich będą realizowane bez zmian, zgodnie z umowami zawartymi pomiędzy województwem a operatorem.

#### 10) Nieuwzględnianie zdecydowanych atutów kolei w stosunku do transportu autobusowego

Transport kolejowy stanowi w województwie kujawsko-pomorskim kluczową rolę w pasażerskich przewozach na większe odległości, zaś pasażerskie przewozy autobusowe stanowią jego dopełnienie. Transport kolejowy i transport autobusowy wzajemnie się uzupełniają, tworząc, zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju transportu, zintegrowany publiczny transport zbiorowy województwa kujawsko-pomorskiego. Każdy z tych jednak systemów transportowych ma swoją specyfikę, tzn. relatywnie mniej lub bardziej korzystne cechy.

W przypadku krótkich odległości podróży oraz małej liczby potencjalnych podróżnych, z czym mamy do czynienia na większości liniach komunikacyjnych w województwie kujawsko-pomorskim, transport kolejowy jest w wielu aspektach mniej korzystny od transportu autobusowego. W takim przypadku przewaga transportu autobusowego wynika z:

- a) lepszej dostępności do środków transportowych ze względu na: większą elastyczność trasowania linii i penetrowania przestrzeni publicznej, mniejsze odległości międzyprzystankowe, możliwość przystanków na żądanie;
- b) większej możliwej częstotliwości kursowania środków transportowych przy danym poziomie dofinansowania, a tym samym zapewnienie lepszej obsługi pasażerskiej;
- c) mniejszego (w większości przypadków) średniego czasu podróży od źródła podróży (np. domu) do celu podróży (np. pracy) - czas jazdy nie ma większego znaczenia dla podróżnego w krótkich podróżach, istotny jest czas całej podróży, w tym m.in. czas dotarcia do środka transportowego, oczekiwania na jego przyjazd itd.; dużo większe prędkości pociągów od autobusów nie dają też istotnych oszczędności czasu w krótkiej podróży i przy częstych zatrzymaniach na kolejowych stacjach;
- d) mniejszych kosztów przewozu jednego pasażera.

Jednocześnie większość wad transportu autobusowego w stosunku do transportu kolejowego dotyczącego długich masowych podróży nabiera wobec określonych uwarunkowań województwa kujawsko-pomorskiego oraz założeń Planu transportowego mniejszego znaczenia, np.:

1. Ekologia – wbrew pozorom kolej w przypadku małej liczby przewożonych podróżnych nie jest bardziej proekologiczna od autobusu. W odniesieniu bowiem do jednego pasażera emituje większe ilości środków toksycznych i hałasu do środowiska, (i to zarówno spalinowa, jak i elektryczna – prąd



- pochodzi z elektrowni węglowych emitujących znaczne zanieczyszczenia). Ponadto w Planie transportowym założono stopniową wymianę autobusów na nowe, proekologiczne środki transportowe (patrz rozdz. 9 PT).
2. Bezpieczeństwo podróży – jak wskazują dotychczasowe analizy publicznego bezpieczeństwa pasażerów transportu zbiorowego, zdecydowanie wyższy poziom tego bezpieczeństwa zapewnia transport autobusowy. Wpływ na to mają napady, rozboje i kradzieże, które mają miejsce w kolejowych środkach przewozowych, zwłaszcza w przewozach regionalnych. Z badań ankietowych wykonanych na potrzeby Planu transportowego wynika, że podróżni wyżej oceniają poziom bezpieczeństwa w pojazdach autobusowych niż w kolejowych (tabl. 2.6 i 2.8 str. 32 i 36 PT).
  3. Koszt zakupu i eksploatacji środków transportowych – koszt zakupu jednego szynobusu jest blisko 10 razy większy od autobusu. Szynobus spalinowy zużywa blisko czterokrotnie więcej paliwa (a w przypadku typowego taboru kolejowego te koszty są zwielokrotnione).
  4. Zdolność przewozowa - zdolność przewozowa szynobusu jest trzykrotnie wyższa, przy czym średnio w szynobusie przeznaczonych jest tylko 60 miejsc siedzących, a w autobusie 50. Jeśli jednak weźmie się pod uwagę małe napełnienia podróznymi, przewaga pojemności środka transportowego nie ma większego znaczenia dla obsługi pasażerów. W przypadku zaś wykorzystania typowych składów pociągów, o dużej zdolności przewozowej, do przewozów regionalnych, w których występują małe potoki pasażerskie, prowadzi do jeszcze większej nieracjonalności przewozów.
  5. Podatność na „kongestię ruchu” (zatłoczenie) – wszystkie odcinki dróg, po których trasowane będą linie wojewódzkich przewozów pasażerskich charakteryzują się małą wartością współczynnika obciążenia ruchem, nawet w okresach prognostycznych. Oznacza to, że zaleta transportu kolejowego dotycząca braku podatności na kongestię ruchu nie ma większego znaczenia. Należy jednak przy tym podkreślić, że zaleta ta jest w kolejowych przewozach regionalnych często umniejszana, ponieważ pociągi linii regionalnych muszą ustąpić pierwszeństwa przejazdu pociągom linii ponadregionalnych, co prowadzi do częstego ich zatrzymania i istotnych opóźnień.
  6. Przystosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych – w opinii podróżnych – zarówno kolejowe środki transportowe, jak i autobusowe uzyskały bardzo niską ocenę w województwie kujawsko-pomorskim odnośnie przystosowania ich do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Przy obsłudze pasażerskiej tej grupy osób nie należy zapominać także o drodze dotarcia do środka transportowego, co w przypadku kolei wypada zdecydowanie gorzej. Stąd też w Planie transportowym założono sukcesywną poprawę tego stanu dla obu systemów transportowych.

Wyższość transportu kolejowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich należy uznać z punktu widzenia m.in. następujących czynników:

- a) podatność na warunki atmosferyczne, choć w okresie intensywnych opadów śniegu i skrajnych temperatur te różnice się zacierają;



- b) przewożenia roweru oraz wózka – zdecydowanie korzystniej jest zorganizować miejsce do przewożenia roweru i wózka w pociągu niż w autobusie.

Zauważyć jednak należy, że województwo kujawsko-pomorskie poczyniło już wiele inwestycji zarówno torowych, jak i w zakupie taboru kolejowego, co potwierdza uznanie rangi pasażerskich przewozów kolejowych w przewozach wewnątrz obszaru województwa, co uwzględnia Plan transportowy.

#### 11) Niewłaściwe określenie kosztów realizacji przewozów autobusowych i kolejowych

Określone w Planie transportowym koszty obecnie realizowanych przewozów (zarówno ogólne, jak z punktu widzenia pasażera) oraz dopłat wynikają z rzeczywistych dokumentów i danych (w tym danych o sprzedanych biletach we wszystkie dni całego roku) oraz badań ankietowych podróżnych w środkach transportowych.

Obecnie transport autobusowy pozbawiony jest dopłat ze środków województwa (refundowane ze środków budżetu państwa są wyłącznie ulgi ustawowe), co wpływa na jego znacznie trudniejszą sytuację finansową od transportu kolejowego (w którym ze środków budżetu państwa refundowane są ulgi ustawowe, ponadto dodatkowo ze środków własnych województwa finansowane są dopłaty do 1 poc.km przewozu) oraz trudności w zakupie nowych środków transportowych. Zapisane w Planie transportowym koszty przewozów nie mają nic wspólnego z kosztami w innych krajach UE, ponieważ o ich poziomie decydują indywidualne realia, w tym głównie liczba przewożonych pasażerów. Podobnie poziom dotacji danych przewozów zależy nie od „dyrektyw UE”, tylko od konkretnych kosztów i wpływów – rachunku ekonomicznego.

Natomiast prognozowane koszty przewozów opracowano uwzględniając koszt jednego poc.km i wozokm, jako konsekwencji stawianych standardów przewozowych, w tym zakupu nowych środków transportowych, inflacji itp. Koszty te były konsultowane z odpowiednimi jednostkami nadzorującymi w regionie przewozy kolejowe i autobusowe. Należy podkreślić, iż w wybranych opiniach w konsultacjach społecznych Planu transportowego pojawiły się zarzuty zarówno zawyżenia jak i zaniżenia prognozowanych kosztów kolejowych i podobnie kosztów autobusowych.

#### 12) Brak obsługi pasażerskiej wybranych obszarów województwa

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, wojewódzkie przewozy pasażerskie, których dotyczy opiniowany projekt Planu transportowego, obejmują przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczają poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz osób do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiając przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny. Nie obejmują one pasażerskich przewozów ponadregionalnych (międzynarodowych, międzywojewódzkich), pomiędzy sąsiednimi powiatami przez granicę województwa, powiatowych i gminnych.

Najważniejszym celem linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich jest umożliwienie sprawnego przemieszczania się mieszkańców ze stolic powiatów do stolic województwa i odwrotnie oraz pomiędzy stolicami i ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi



powiatów. Tym samym rolą ich nie jest zapewnienie pełnej obsługi publicznym transportem zbiorowym każdego obszaru województwa, ani zapewnienie bezpośredniego dostępu do przestrzeni położonych poza granicą województwa (ze środków województwa). Do tego celu służą linie innych przewozów, za funkcjonowanie których odpowiadają inni organizatorzy przewozów – samodzielnie lub w porozumieniu z organizatorem przewozów wojewódzkich.

W celu właściwego skoordynowania wszystkich przewozów z przewozami wojewódzkimi w Planie transportowym założono między innymi zorganizowanie na terenie województwa odpowiedniej liczby zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W przewozach kolejowych w Planie transportowym zaznaczono niektóre linie, realizujące przewozy wojewódzkie, które nakładają się na linie przewozów międzywojewódzkich oraz których potrzeba nie budzi dzisiaj żadnych wątpliwości przez obu organizatorów wojewódzkich przewozów pasażerskich z punktu widzenia liczby potencjalnych pasażerów. Organizacja funkcjonowania tych linii uzależniona jest jednak od kontynuowania porozumień zawartych z województwami ościennymi. Nie wyklucza się przy tym, że na bazie podobnych porozumień i wykazanych potrzeb przewozowych zostanie włączona w Plan transportowy w najbliższym czasie inna jeszcze linia kolejowa międzywojewódzkich przewozów pasażerskich.

## 4. WNIOSKI KOŃCOWE Z KONSULTACJI

W wyniku szczegółowej analizy zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych, postanowiono dokonać korekty projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego w następujących kwestiach:

1) Zrezygnowano z zapisów o możliwości zawieszenia po roku 2020 sześciu następujących linii kolejowych:

- Nr 27: Toruń – Lipno,
- Nr 201: Wierzchucin – granica województwa,
- Nr 207: Grudziądz – granica województwa,
- Nr 208: Grudziądz – Brodnica,
- Nr 209: Bydgoszcz – Chełmża,
- Nr 215: Laskowice Pomorskie – granica województwa.

Linie te będą włączone w planowany układ linii wojewódzkich przewozów pasażerskich do roku 2025. Decyzja ta wynika przede wszystkim z silnie akcentowanych przez różne jednostki lokalne i osoby fizyczne potrzeb społecznych. Jednocześnie pasażerskie przewozy kolejowe na wyżej wspomnianych liniach będą objęte bieżącym monitoringiem organizatora, czyli województwa. Rezultaty uzyskane za dłuższy okres czasu monitorowania i ich analiza pozwolą określić stan, w jakim przewozy te realizować będą rzeczywiste potrzeby społeczne.

Ostateczny układ kolejowych linii realizujących wojewódzkie przewozy pasażerskie będzie się składał z 22 linii.

2) Nie uwzględniono uwag dotyczących wpisania do Planu transportowego rewitalizacji linii kolejowych w relacjach:

- Bydgoszcz – Kcynia,
- Inowrocław-Żnin,
- Kcynia-Gołańcz,
- Bydgoszcz – Koronowo

oraz rozbudowy projektu BiT City.

Przy aktualnych uwarunkowaniach społeczno-gospodarczych, rewitalizacja tych linii oraz rozbudowa Bit-City w perspektywie do roku 2025 nie jest uzasadniona. Spowodowałaby ona nie tylko znaczące nakłady na inwestycje, ale przede wszystkim ogromne koszty utrzymania nowych linii, nawet przy niewielkiej liczbie kursów. Planowana jednostka Wojewódzki Zarząd Transportu jako organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich działający w imieniu marszałka województwa kujawsko-pomorskiego ma m.in. za zadanie badanie przyszłych potrzeb transportowych mieszkańców. Wyniki tych badań będą w przyszłości wytycznymi co do zasadności ewentualnej rewitalizacji tych linii oraz ewentualnej rozbudowy projektu Bit-City.

3) Skorygowano układ linii autobusowych, poprzez:

- a) zrezygnowanie z dwóch linii autobusowych, które miały pierwotnie zastąpić dwie linie kolejowe (w przypadku zawieszenia przewozów pasażerskich na tych liniach kolejowych):
- Grudziądz – Brodnica (121),
  - Toruń – Skępe (116),





- b) wprowadzenie nowej linii: Bydgoszcz – Janowiec Wielkopolski,
- c) przedłużenie linii Bydgoszcz – Mrocza do Więcborka,
- d) przedłużenie linii Włocławek – Ciechocinek do Aleksandrowa Kujawskiego,
- e) poprowadzenie linii Toruń – Radziejów przez Ciechocinek.

Skorygowany układ linii autobusowych realizujących wojewódzkie przewozy pasażerskie będzie się składał z 45 linii.

- 4) Skorygowano wykaz postulowanych strategicznych inwestycji liniowych z zakresu transportu kolejowego według poniższej tablicy oraz dodatkowo uwzględniono działania o charakterze lokalnym istotne z punktu widzenia sprawności wykonywania wojewódzkich przewozów pasażerskich, takie jak:
- budowa mijanki na linii 207 w miejscowości Łysomice,
  - budowa dwutorowych odcinków na linii nr 201 pomiędzy Maksymilianowem a Wierzchucinem,
  - budowa drugiego toru na odcinku Maksymilianowo – Bydgoszcz.

Wykaz postulowanych strategicznych inwestycji liniowych z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego w poszczególnych okresach prognozy przyjętych w Planie transportowym	
Lata realizacji	Zakres inwestycyjny
do 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz etap I odcinek Chełmża – Grudziądz,</li> <li>• inwestycje polepszające jakość usług przewozowych linii nr 353 Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wsch.),</li> <li>• kompleksowa wymiana torów nr 201 i 202 na linii 131 w Bydgoszcz,</li> <li>• naprawa główna linii nr 131 (odcinek Gdańsk – Laskowice V=160 km/h, a pozostała część linii V=130 ÷ 140 km/h),</li> </ul>
2016 - 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• działania w celu dostosowania linii kolejowej nr 18 na odcinku Piła Nakło n. Notecią - Bydgoszcz – Toruń – Kutno do V=140 km/h,</li> <li>• rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wsch. – Chełmża oraz na odcinku Grudziądz – granica województwa,</li> <li>• rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz-Laskowice Pomorskie oraz na odcinku Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz,</li> <li>• przebudowa linii kolejowej nr 27,</li> </ul>
2021 - 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przebudowa linii kolejowych nr 18, 131, 353 w celu realizacji połączeń pasażerskich z prędkością minimum V=160 km/h na całej długości.</li> </ul>
<p><i>Źródło:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+. Toruń, 21 października 2013</li> <li>• Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku</li> <li>• Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego</li> <li>• PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)</li> <li>• Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)</li> </ul>	

- 5) Skorygowano układ zintegrowanych węzłów przesiadkowych poprzez:
- a) zrezygnowanie z budowy węzła w miejscowości Brzoza k. Torunia,
  - b) zaplanowanie węzła w miejscowości Świekatowo.



- 6) Wpisano do I etapu harmonogramu zakup środków transportu drogowego w ilości ok.100 sztuk spełniających wysokie normy w zakresie ochrony środowiska, komfortu oraz bezpieczeństwa podróży.
- 7) Przyspieszono w harmonogramie okres wdrożenia w województwie zintegrowanego biletu wojewódzkiego na lata 2015-2020 i wyraźnie podkreślono konieczność ujednolicenia taryf opłat za przejazdy (w tym autobus/kolej).
- 8) Wydzielono w Planie w rozdz. 9 dodatkowy punkt dotyczący standardów dróg kolejowych i samochodowych służących wojewódzkim przewozom pasażerskim. Standardy te mają obligować zarządców tych dróg do zapewnienia wymaganych norm technicznych i utrzymania na nich przejezdności przez cały rok. Jest to szczególnie istotne dla takich obszarów jak Bory Tucholskie.

Niezależnie od powyżej wymienionych zasadniczych zmian wprowadzono do nowego projektu Planu transportowego wiele drobnych korekt i uzupełnień wynikających z konsultacji społecznych oraz skorygowano wyniki obliczeń różnych parametrów eksploatacyjnych, co było spowodowane przede wszystkim korektą układu linii komunikacyjnych.



## Załącznik nr 1



Fundacja „Rozwój UTP” wraz z Katedrą Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy rozpoczęła prace nad II-im etapem „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”. W związku z tym uprzejmie prosimy o przesłanie na podany poniżej adres następujących danych i informacji o:

- a) planowanych do roku 2025 inwestycjach lub ważnych przedsięwzięciach związanych z publicznym transportem zbiorowym oraz transportem samochodowym, w tym o inwestycjach drogowych, z zakładanym harmonogramem ich realizacji,
- b) planowanych do roku 2025 ważnych działaniach związanych ze zmianą zagospodarowania przestrzennego, które mogą mieć istotny wpływ na potrzeby transportowe w województwie z zakładanym harmonogramem ich realizacji,

a także o podanie przemyśleń i sugestii dotyczących rozwoju transportu samochodowego i publicznego transportu zbiorowego na obszarze starostwa i województwa kujawsko-pomorskiego.

Głównym celem „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” jest poprawa świadczonych usług w zakresie przewozów pasażerskich na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oraz zoptymalizowania działań w tym zakresie. Potrzeba opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” wynika z ustawowego obowiązku określonego Ustawą z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym.

**Informacje proszę przesyłać na adres:**

dr inż. Jacek Chmielewski  
Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy  
Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska  
Katedra Budownictwa Drogowego

ul. prof. S. Kaliskiego 7  
85-796 Bydgoszcz  
tel.: (52) 340 86 21  
fax.: (52) 340 84 91  
e-mail: jacek-ch@utp.edu.pl

Z wyrazami szacunku

dr inż. Jacek Chmielewski  
Koordynator Projektu ze strony  
Wykonawcy



## Załącznik nr 2



### OGŁOSZENIE O ROZPOCZĘCIU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13).

#### Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego zaprasza

do udziału w konsultacjach społecznych PROJEKTU „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”.

Plan transportowy ma określić m.in.: linie (sieć) komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zapewnić dostęp osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, określić źródła i formy jego finansowania, dostęp podróżnych do infrastruktury technicznej, planowany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej oraz planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

[Podstawa prawna: art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011r. Nr 117, poz. 684)].

1. PROJEKT „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” wraz z Formularzem konsultacji dostępny jest na stronie [www.kujawsko-pomorskie.pl](http://www.kujawsko-pomorskie.pl) (w zakładce BIP, w dziale infrastruktura) oraz jest wyłożony w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, przy Placu Teatralnym 2, w pokoju nr 261, tel. 56 62 18 277.

Pismenne (podpisane) opinie, uwagi, propozycje dotyczące dokumentu należy zgłaszać na *Formularzu konsultacji* i składać drogą:

a) *pocztową* - na adres:

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu,  
Plac Teatralny 2  
87-100 Toruń

(z dopiskiem: Departament Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych – konsultacje projektu planu transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego)

b) *osobiście* - poprzez złożenie wypełnionego i podpisanego formularza uwag w punkcie informacyjnym urzędu (adres jak wskazany wyżej – parter budynku urzędu).

c) *e-mailową* - na adres: [infrastruktura@kujawsko-pomorskie.pl](mailto:infrastruktura@kujawsko-pomorskie.pl) ( w tytule e-maila proszę podać: konsultacje projektu planu transportowego Województwa (WK-P))



2. Termin składania opinii i uwag:

- a) konsultacje przeprowadzone będą w dniach **od 1 sierpnia do 21 sierpnia 2014r.** (włącznie)
- b) nieprzedstawienie opinii w przewidzianym na konsultacje terminie oznacza rezygnację z prawa jej wyrażenia (opinie niepodpisane oraz przedstawione po wskazanym terminie nie będą uwzględnione co oznacza, że formularz konsultacji należy dostarczyć najpóźniej do ostatniego dnia konsultacji),
- c) organem właściwym do rozpatrzenia uwag i opinii jest Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego (przy współudziale Wykonawcy dokumentu) - wnioski uznane za zasadne zostaną ujęte w ostatecznej wersji dokumentu „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”,
- d) wersja dokumentu skorygowana w rezultacie konsultacji społecznych zostanie przedłożona przez Zarząd Województwa na posiedzeniu Sejmiku Województwa w celu jej przyjęcia w formie uchwały.
- e) Uchwalony dokument „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” będzie źródłem prawa miejscowego i będzie dostępny na stronie internetowej [www.kujawsko-pomorskie.pl](http://www.kujawsko-pomorskie.pl) (w zakładce BIP).

Zachęcam do aktywnego uczestnictwa w konsultacjach projektu dokumentu.

Piotr Całbecki

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



## Załącznik nr 3

### Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego - KONSULTACJE SPOŁECZNE (1.08.2014-21.08.2014r.)

Szanowni Państwo  
Starostowie Powiatów Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Informuję uprzejmie, że z dniem 1 sierpnia 2014r. rozpoczęty został proces konsultacji społecznych projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” – konsultacje potrwać **do dnia 21 sierpnia włącznie**. Dokument został opracowany na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011r. Nr 5 poz. 13 z późn zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 Nr 117 poz. 684). Dokument obejmuje planowaną organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Szczegóły dostępne są stronie województwa [www.kujawsko-pomorskie.pl](http://www.kujawsko-pomorskie.pl) (ikonka po prawej stronie z linkiem do dokumentów zamieszczonych na BIP: ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji, formularz konsultacji, Plan transportowy(PDF).

Jednocześnie informuję, że projekt konsultowanego dokumentu został przyjęty Zarządzeniem nr 24/2014 Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 31 lipca 2014r. (jednocześnie stanowi Załącznik do tegoż Zarządzenia).

Z poważaniem

Boqdan Kozłowski  
Koordynator projektu  
Departament Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych  
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego



## Załącznik nr 4



### **FORMULARZ KONSULTACJI SPOLECZNYCH** **PROJEKTU**

„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”

**Dane zgłaszającego uwagi<sup>1</sup>:**

Nazwa	
Adres do korespondencji	
Numer telefonu/adres e-mail	
Imię i nazwisko osoby do korespondencji	
Numer telefonu, e-mail osoby do kontaktu	

**Uwagi i opinie do projektu dokumentu:**

Lp.	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (numer rozdziału, numer strony)	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
1			
2			
3			
itd.			



**Inne uwagi:**

*Formularz konsultacji* prosimy dostarczyć w nieprzekraczalnym terminie **do dnia 21 sierpnia 2014r.**

na adres:

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Plac Teatralny 2

87-100 Toruń

(z dopiskiem: Departament Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych – konsultacje projektu planu transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego)

lub

złożyć w punkcie informacyjnym urzędu (adres jak wskazany wyżej – parter budynku urzędu).

lub

przesłać drogą mailową na adres e-mail: [infrastruktura@kujawsko-pomorskie.pl](mailto:infrastruktura@kujawsko-pomorskie.pl) (w tytule e-maila proszę wpisać: konsultacje projektu planu transportowego Województwa (WK-P))

<sup>1</sup> Osoby fizyczne, o których mówi ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 roku o ochronie danych osobowych, przekazujące wypełniony formularz we własnym imieniu informujemy:

1. Dane zamieszczone w formularzu będą przetwarzane wyłącznie dla celów związanych z procedurą konsultacji społecznych projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”.
2. Osobie fizycznej przysługuje prawo dostępu do treści swoich danych zamieszczonych w formularzu oraz ich poprawienia.
3. Podanie danych osobowych jest dobrowolne. W przypadku niepodania takich danych, w razie potrzeby przedyskutowania zgłoszonej opinii, kontakt z osobą zgłaszającą nastąpi poprzez adres mailowy, z którego opinia została wysłana.