

**Raport**  
ze stanu realizacji  
**„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”**  
2015-2017

Opracował Departament Nadzoru Właścicielskiego, Rozwoju Gospodarczego i Transportu  
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
Toruń, maj 2018

## 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 .....	11
Niezawodność przewozów .....	11
Punktualność .....	13
II. Publiczny transport zbiorowy – komunikacja autobusowa .....	16
1. Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa .....	16
2. Tabor .....	16
3. Organizacja przewozów .....	17
III. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym .....	21
1. Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego .....	23
2. Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe .....	24
3. Podnoszenie jakości środków transportowych. ....	27
4. Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego. ....	28
5. Monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi .....	29
6. Wybrane inwestycje w regionie .....	32
IV. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego .....	36
V. Pożądane działania mające na celu zwiększenie skuteczności realizacji Planu transportowego..	38

## 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 2011 r. Nr 5 poz.13 z późn. zm.) a także z wytycznych zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. nr 117 poz. 684). Ustawa definiuje publiczny transport zbiorowy jako powszechnie dostępny, regulowany przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Odpowiedzialność za opracowanie Planu spoczywa na wskazanych w ustawie organach administracji rządowej oraz organach wykonawczych samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego, tym organem jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” został przyjęty Uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. W celu weryfikacji założeń planu, przygotowuje się raporty ze stanu jego realizacji. Niniejszy raport dotyczy okresu sprawozdawczego za lata 2015-2017.

### I. Publiczny transport zbiorowy – kolej

#### 1. Infrastruktura kolejowa liniowa

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

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

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

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

W latach 2015-2017 realizacja usług przewozowych miała miejsce w odniesieniu do wszystkich połączeń kolejowych ujętych w Planie transportowym: strategicznych, podstawowych i uzupełniających.

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

## 2. Modernizacja dworców kolejowych i zintegrowane węzły komunikacyjne

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

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

## 3. Tabor kolejowy

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

W trosce o poprawę jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu taboru, wprowadzane są również obwarowania do umów przewozowych. I tak, dla przykładu, na liniach niezelektryfikowanych 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.

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

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

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

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

Ponadto wśród taboru jakim dysponują operatorzy kolejowi znajdują się m.in. jednostki MRD przystosowane do przewozu rowerów, SA 133 i SA 134 - w pełni dostosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i zaopatrzone w klimatyzację (ARRIVA RP Sp. z o.o.) oraz pojazdy typu EN57 przystosowane do przewozu rowerów i zakupione w 2017 r. 4 pojazdy typu EN96 (Przewozy Regionalne Sp. z o.o.).

#### 4. Organizacja przewozów kolejowych

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

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

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

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

Rok	Praca eksploatacyjna (poc-km)	Liczba podróżnych (mln)
2015	5.506.622,387	6,61
2016	5.510.214,433	6,28
2017	5.640.904,542	6,56

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. Dodatkowo 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 2015 do 30 grudnia 2017 r.**

Umowa	Operator kolejowy	Zakres terytorialny	Okres obowiązywania
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o.o.	Nasielsk-Toruń Wsch. (od Sierpca do Torunia, Chorzów Batory - Tczew (od Maksymilianowa do Bydgoszczy), Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port (od Bydgoszczy do gr. woj. kuj.-pom. z woj. pomorskim) Toruń Wsch.-Malbork (od Torunia do	12.12.2010 – 12.12.2020

		Grudziądz), 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)	
WZP.273/30/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	Kutno-Piła Główna (od granicy woj. kuj.-pom. z woj. łódzkim do Torunia), Poznań Wsch. - Skandawa ( od Torunia do granicy woj. kuj.-pom. z woj. warmińsko- mazurskim)	15.12.2013 – 12.12.2015
WZP.273/29/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	Kutno-Piła Główna (od Bydgoszczy do granicy woj. kuj.-pom. z woj. wielkopolskim), Chorzów Batory-Tczew (od Bydgoszczy do granicy woj. kuj.-pom z woj. pomorskim)	15.12.2013 – 12.12.2015
TD-II.042.8.2013	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	Kutno-Piła Główna (od Bydgoszczy do Torunia), Toruń Wschodni – Malbork (od granicy woj. kujawsko-pomorskiego z woj. pomorskim do Grudziądza, Chorzów Batory-Tczew (od Inowrocławia do Bydgoszczy, Poznań Wsch. -Skandawa (od granicy woj. kujawsko-pomorskiego z województwem wielkopolskim do Torunia	15.12.2013 – 12.12.2015
9/UM/DIF/2015	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	Toruń Wschodni – Malbork (od Grudziądza do granicy woj. kuj.-pom. z woj. pomorskim)	13.12.2015- 12.12.2020
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	Kutno-Piła Główna (od granicy woj. kuj.-pom. z woj. łódzkim do granicy woj. kuj.-po. Z woj. wielkopolskim), Poznań Wsch. - Skandawa ( od granicy woj. wielkopolskiego z woj. kuj.-pom. do granicy woj. kuj.-pom. z woj. warmińsko- mazurskim), Chorzów Batory -Tczew (od Inowrocławia do granicy woj. kuj.-pom z woj. pomorskim)	13.12.2015 – 12.12.2020

## 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 latach 2015 - 2017 organizacja połączeń stykowych odbywała się następująco:

<b>Samorząd</b>	<b>Województwo Mazowieckie</b>	<b>Województwo Pomorskie</b>	<b>Województwo Pomorskie</b>
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
<b>Rozkład jazdy</b>	<b>umowa</b>	<b>umowa</b>	<b>umowa</b>
2014/2015	3/NI/IT-I/D/15	-	-
2015/2016	7/NI/IT-I/D/15	02/UM/DIF/2016	30/UMWP/DIF/2015
2016/2017	10/NI/IT-I/D/17	155/UM/DIF/2016	37/UMWP/DIF/2016
2017/2018	83/UMWM/11/2017/NI/IT-I/D	164/UM/DIF/2017	40/UMWP/DIF/2017

#### **- województwo pomorskie**

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

1) odcinek linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Chojnic;

2) odcinek linii kolejowej nr 215 Laskowice Pom. – Bąk od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Czerska.

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 Grudziądz do granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim.

#### **- województwo łódzkie**

Na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 uzgodniono wspólną organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w rozkładzie jazdy 2014/2015 tj. od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r. Na mocy przywołanych ustaleń, Województwo Kujawsko-Pomorskie finansuje 4 pary pociągów do stacji Kutno, natomiast Województwo Łódzkie uruchamia jedną parę bezpośrednich pociągów w relacji Łódź Kaliska – Toruń Wschodni. Analogiczne uzgodnienia poczyniono na rozkład jazdy pociągów 2016/2017 i 2017/2018.

#### **- 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.

#### **- 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 latach 2015-2017 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 2015 r. przeprowadzono kontrole doraźne w pociągach: Arriva RP sp. z o.o. – 105, Przewozy Regionalne sp. z o.o. – 26. W wyniku kontroli 7 razy stwierdzono przepięnienie w pociągach, czego skutkiem nałożono kary dla operatorów w łącznej wysokości 4.628 zł. Jeden raz stwierdzono niezapewnienie podróżnym odpowiednich warunków i higieny, za co nałożono karę w wysokości 672 zł. W latach 2016-2017 przeprowadzono łącznie 325 kontroli doraźnych w pociągach, w wyniku których 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 2015

<b>UMOWA</b>		uruchomione	założone	% wykonania
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	45 269	45 502	99,49%
WZP.273/30/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	17 740	17 822	99,54%
WZP.273/29/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	16 128	16 192	99,60%
TD-II.042.8.2013	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	31 154	31 238	99,73%
<b>SUMA</b>		<b>110 291</b>	<b>110 754</b>	<b>99,58%</b>

Rok 2016

<b>UMOWA</b>		uruchomione	założone	% wykonania
--------------	--	-------------	----------	-------------

AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	37 874	37 933	99,69 %
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	55 470	55 528	99,90%
<b>SUMA</b>		<b>93 344</b>	<b>93 521</b>	<b>99,81%</b>

Rok 2017

<b>UMOWA</b>		uruchomione	założone	% wykonania
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	39 086	39 139	99,86 %
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	49 799	49 877	99,84 %
<b>SUMA</b>		<b>88 885</b>	<b>89 016</b>	<b>99,85 %</b>

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.

Operatorzy kolejowi w latach 2015-2017 w ramach zawartych umów zobowiązani byli w takich przypadkach do zapewnienia przewozu zastępczego zgodnie z postanowieniami art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.). 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.

Rok 2015

<b>UMOWA</b>		Odwołanie pociągu bez zapewnienia przewozu zastępczego (PLN)	Opóźniony przewóz zastępczy (PLN)
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	14 784	1 344

WZP.273/30/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	1 344	1 332
WZP.273/29/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	2 688	3 348
TD-II.042.8.2013	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	24 192	5 376
	SUMA	43 008	11 400

#### Rok 2016

<b>UMOWA</b>		Odwołanie pociągu bez zapewnienia przewozu zastępczego (PLN)	Opóźniony przewóz zastępczy (PLN)
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	1 344	0
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	5 376	10 080
	SUMA	6 720	10 080

#### Rok 2017

<b>UMOWA</b>		Odwołanie pociągu bez zapewnienia przewozu zastępczego (PLN)	Opóźniony przewóz zastępczy (PLN)
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	17 316	666
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	9 324	5 334
	SUMA	26 640	6 000

#### Punktualność

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

terminu przyjazdu pociągów na stację końcową o ponad 5 min.); nie uwzględnia się przy tym jako opóźnień pociągów:

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

Poniżej przedstawiono wskaźniki punktualności dla poszczególnych umów w 2015 r.

UMOWA	Operator	Założony wskaźnik punktualności dla poszczególnych połączeń
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	91,17 %
WZP.273/30/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	90,00 %
WZP.273/29/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	90,00 %
TD-II.042.8.2013	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	95,00 %
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	95,00 %

UMOWA	Operator	Pociągi opóźnione powyżej 5 minut (%)
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	3,15%
WZP.273/30/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	2,15%
WZP.273/29/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	2,67%
TD-II.042.8.2013*	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	1,60%

- Umowa obowiązująca od 13.12.2015 r.

UMOWA	Operator	Rzeczywisty wskaźnik punktualności dla poszczególnych umów				
		I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	97,51%	97,04%	96,64%	95,95%	96,78%
WZP.273/30/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	98,54%	97,31%	97,69%	97,71%	97,81%
WZP.273/29/2013	Arriva RP Sp. z o. o.	97,84%	97,62%	97,45%	96,13%	97,26%
TD-II.042.8.2013	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	98,25%	98,63%	98,22%	98,54%	98,41%
					SUMA	97,57%

w 2016 r.

UMOWA	Operator	Rzeczywisty wskaźnik punktualności dla poszczególnych umów				
		I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	96,82%	97,80%	97,65%	98,01%	<b>97,57%</b>
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	98,66%	98,94%	98,97%	98,91%	<b>98,87%</b>
					SUMA	98,22%

oraz 2017 r.

UMOWA	Operator	Rzeczywisty wskaźnik punktualności dla poszczególnych umów				
		I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
AD.III.3042-844/2010	Arriva RP Sp. z o. o.	98,16%	98,45%	98,14%	98,27%	<b>98,26%</b>
NT-II-E.042.13.2015	Przewozy Regionalne Sp. z o. o.	98,93%	99,27%	99,39%	98,78%	<b>99,09%</b>
					SUMA	98,68%

## 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. Przy drogach wojewódzkich zlokalizowanych jest 1921 przystanków, w tym 691 z zatokami. 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. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, jako inwestor, zabezpiecza, w miarę posiadanych możliwości, środki finansowe na zakup materiałów brukarskich, ewentualnie wykonawstwo robót.

W ramach inwestycji drogowych przeprowadzonych w 2015 roku, przy drogach wojewódzkich powstało 26 nowych zatok autobusowych. W kolejnym roku trwały prace projektowe przygotowujące szereg nowych inwestycji, których realizacja rozpoczęła się w roku 2017. Standardem dla obecnie przebudowywanych dróg jest budowa zatok autobusowych przy przystankach. Na przejściach dla pieszych pomiędzy zatokami w celu ułatwienia poruszania się osób niepełnosprawnych stosuje się płyty ryflowane. Drogi w trakcie przebudowy: **548, 265, 559, 240** (od km23+190 do km 36+817 i od km 62+877 do km 65+718) **251** (od km19+646 do km 34+200 oraz od km 34+590 do km 35+290 wraz z przebudową mostu na rz. Gąsawką w m. Żnin.)

### 2. Tabor

W województwie kujawsko-pomorskim średni wiek taboru autobusowego to 12 lat, ale eksploatowanych jest wiele jednostek ponad 20-letnich. Tym samym dysponujemy jednym z najstarszych parków taborowych w Europie. Z tego powodu oferowany komfort podróży jest bardzo niski i znacznie odbiega od oczekiwań pasażerów. Z badań ankietowych przeprowadzanych wśród pasażerów wynika, że najniżej oceniane jest przystosowanie do przewozu osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Najwięcej oczekiwań społecznych skupia się na konieczności zastąpienia starego taboru przez nowe jednostki, które w znaczący sposób podniosą komfort podróży, wymianie



zniszczonych rozkładów jazdy na przystankach, większej dostępności do informacji nt. opóźnień, braku kursów, o dodatkowych połączeniach. Jako ważna wskazywana jest również możliwość zakupu biletu u kierowcy oraz zakupu biletu miesięcznego od dowolnego dnia miesiąca. Na tych właśnie obszarach skupiają się podstawowe działania. Realizacji tych celów służą wytyczne planu dotyczące wymiany środków transportu drogowego.

### 3. Organizacja przewozów

Na regionalnym rynku autobusowych przewozów pasażerskich województwa kujawsko-pomorskiego funkcjonuje trzech dużych przewoźników, tj. Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A., Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o. oraz PKS w Bydgoszczy sp. z o.o., którzy zaspokajają większość potrzeb lokalnego rynku oraz pozostali przewoźnicy prywatni należący do sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Województwo Kujawsko-Pomorskie jest właścicielem spółki Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy Spółka Akcyjna (KPTS), powstałej w wyniku konsolidacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej we Włocławku Spółka z o.o., Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Brodnicy S.A., Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Inowrocławiu S.A. oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Lipnie Spółka z o.o. Spółki byłej grupy PKS zostały przekazane nieodpłatnie władzom Województwa przez Skarb Państwa. Przedsiębiorstwa znajdowały się w złej kondycji finansowej, co skłoniło obecnego właściciela do podjęcia szeregu działań, dzięki którym Spółka zakończyła lata 2015 - 2017 z dodatnim wynikiem finansowym. Struktura działalności Spółki w sferze przewozów pasażerskich w latach 2015-2017 przedstawiała się następująco:

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Liczba i długość linii autobusowych	680 linii /dł. 27 553 km	688 linii/dł. 27 587 km	637 linii/dł. 26 885 km
Średnia roczna liczba przewiezionych pasażerów	7 644 157	9 600 000	9 200 000
Praca eksploatacyjna (tys.km)	18 950 tys. km	17 911 tys. km	16 200 tys. km
Linie podmiejskie (ilość/długość)	586 linii/18 639 km	601 linii/19 366 km	549 linii/17 410 km
Linie regionalne (ilość/długość)	85 linii/7 137 km	79 linii/6 607 km	72 linie/6 245 km
Linie dalekobieżne (ilość/długość)	9 linii/1 777 km	8 linii/1 614 km	16 linii/3 230 km
Liczba użytkowanych autobusów	359	358	364

Średni autobusów	wiek	18,71	18,52	18,63
---------------------	------	-------	-------	-------

Ze względu na wiek taboru użytkowanego przez Spółkę konieczna jest wymiana najstarszych jednostek na nowsze. W roku 2016 firma zakupiła 33 autobusy używane a w roku 2017 kolejne 38 sztuk. Jednocześnie w ciągu dwóch ostatnich lat wycofano z eksploatacji 69 najstarszych i najbardziej wysłużonych pojazdów. W ten sposób przedsiębiorca kontynuuje rozpoczęty w roku 2014 proces eliminacji najbardziej zużytych aktywów transportowych. Stosunkowo intensywna wymiana taboru w ostatnim czasie pozwoliła na wprowadzenie do eksploatacji autobusów o dużo lepszym stanie technicznym ale w związku z tym, że kupowane były wyłącznie jednostki używane, udało się jedynie utrzymać średni wiek pojazdów na zbliżonym do lat ubiegłych poziomie. W roku 2017 firma podejmowała działania służące pozyskaniu nowych klientów oraz polepszeniu rentowności wykonywanych przewozów. Efektem tego spółka zakontraktowała współpracę z siedmioma nowymi gminami. Na podstawie analizy rentowności poszczególnych linii i kursów zlikwidowano 14 linii i 85 kursów o łącznym przebiegu 454 662 km w skali roku.

Linie autobusowe w województwie zostały podzielone na 22 linie podstawowe i 23 linie uzupełniające. W roku 2015 transport autobusowy był organizowany na 21 liniach podstawowych oraz 21 liniach uzupełniających, w kolejnych latach okresu sprawozdawczego na wszystkich. Linie określone w Planie transportowym obsługiwane są obecnie przez 30 przewoźników na podstawie 386 zezwoleń Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego na przewozy regularne (Spółka KPTS SA posiada 218 zezwoleń), z wyjątkiem linii Grudziądz-Nowe, która jest realizowana na podstawie zezwolenia wydanego przez Prezydenta Miasta Grudziądza.

Na podstawie umów zawartych w latach 2015-2017 samorząd województwa przekazał przewoźnikom wykonującym autobusowe przewozy pasażerskie dopłaty w związku ze sprzedażą biletów z ulgą ustawową, zgodnie z zamieszczoną tabelą:

	<b>Kwota dopłaty przekazanej w związku ze sprzedażą biletów z ulgą ustawową.</b>	<b>Liczba przewoźników objętych dotacją</b>
Rok 2015	37.788.914,64 PLN	37
Rok 2016	36.098.415,45 PLN	38
Rok 2017	35.220.068,82 PLN	42

Ilość zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa w latach 2015-2017 oraz łącznie funkcjonujących na koniec każdego roku kalendarzowego okresu sprawozdawczego obrazuje tabela zamieszczona poniżej:

	Ilość zezwoleń wydanych w danym roku	Ilość zezwoleń realizowanych na koniec danego roku
Rok 2015	186	483
Rok 2016	203	467
Rok 2017	100	418

Na podstawie wydanych przez Marszałka Województwa zezwoleń, w roku 2015 autobusowe przewozy regularne wykonywali przedsiębiorcy, jn.:

- Arriva Bus Transport Polska spółka z o.o.
- Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
- PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.
- PKS Grudziądz sp. z .o.
- Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent
- Nova Bus Przewozy Pasażerskie
- Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet
- Tomasz Sobieszczęński
- Kujawy Trans Sp. z o.o.
- ZUP Gestor Eugeniusz Strzyżewski
- FR BUS Group sp. z o.o.
- MERC-BUS Usługi Transportowe Zarzeczny A.
- Dubus Jacek Duszyński
- Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz
- TRANS-BUS Michał Kurc
- Sprint Trans Michał Pipin
- Rafał Maik Usługi Transportowe MAJ TRANS
- Transport Towarowo-Osobowy Henryk Lofek
- Komunikacja Miejska Przewóz Osób Marek Piechocki
- Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS-BUS
- Przedsiębiorstwo Usługowe BUSMAR Marek Pawłowski
- „TOMKAS” Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski sp.j.
- P.H.U. „POL-BUS” Marek Burchacki

#### w roku 2016

- Arriva Bus Transport Polska sp. o.o.
- Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
- PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.
- PKS Grudziądz Sp. z o.o.
- PKS Chojnice Sp. z o.o.
- Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent
- Nowa-Bus Przewozy Pasażerskie
- Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet
- Tomasz Sobieszczęński
- Kujawy-Trans sp. z o.o.

- ZUP Gestor Eugeniusz Strzyżewski
- FR BUS Group sp. z o.o.
- Usługi Trans. MERC-BUS Zarzeczny A.
- Dubus Jacek Duszyński
- Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz
- TRANS-BUS Michał Kurc
- Sprint Trans Michał Pipin
- Rafał Maik Usługi Transportowe MAJ-TRANS
- Transport Towarowo-Osobowy Henryk Lofek
- Komunikacja Miejska Przewóz Osób Marek Piechocki
- Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS-BUS
- Przedsiębiorstwo Usługowe BUSMAR Marek Pawłowski
- „TOMKAS” Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski Spółka jawna
- P.H.U. „POL-BUS” Marek Burchacki
- Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu
- Firma Usługowo Handlowa Michał Zielke
- FHU „Mixs” Mirosław Gil
- ZPH MATBUD Sp. z o.o.
- Usługi Transportowe Artur Kasprzak
- Klaudiusz Kędziński
- Transport i Usługi Turystyczne „ATLAS” Goździk Krzysztof
- Krajowy Drogowy Przewóz Osób Transport-Usługi-Handel Jacek Masłowski
- Jan-Trans Robert Pyrzyński

#### w roku 2017

- Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o.
- Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
- PKS w Bydgoszczy sp. z o.o.
- PKS Grudziądz Sp. z o.o.
- PKS Chojnice Sp. z o.o.
- Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent
- Nova-Bus Przewozy Pasażerski
- Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet
- Tomasz Sobieszkański
- Kujawy-Trans sp. z o.o.
- ZUP Gestor Eugeniusz Strzyżewski
- FR BUS Group Sp. z o.o.
- Usługi Trans. MERC-BUS Zarzeczny A.
- Dubus Jacek Duszyński
- Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz
- TRANS-BUS Michał Kurc
- Sprint Trans Michał Pipin
- Rafał Maik Usługi Transportowe MAJ-TRANS
- Transport Towarowo-Osobowy Henryk Lofek
- Komunikacja Miejska Przewóz Osób Marek Piechocki

- Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS-BUS
- Przedsiębiorstwo Usługowe BUSMAR Marek Pawłowski
- „TOMKAS” Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski sp. j.
- P.H.U. „POL-BUS” Marek Burchacki
- Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu
- Firma Usługowo-Handlowa Michał Zielke
- FHU „MIXS” Mirosław Gil
- ZPH MATBUD Sp. z o.o.
- Usługi Transportowe Artur Kasprzak
- Klaudiusz Kędziński
- PRO-LINE Karpa Dorota

### 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 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.).

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 drogowego, 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. Dla prawidłowej realizacji ustawowych obowiązków wynikających ze wskazanych wyżej obszarów zaplanowano powołanie specjalistycznej jednostki pod nazwą Wojewódzki Zarząd Transportu (WZT). Zgodnie z założeniami powołanie takiej jednostki miało zapewnić optymalizację polityki transportowej oraz właściwą realizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Miała ona skupiać odpowiedzialność za planowanie, organizowanie i zarządzanie, w tym zamawianie, nadzór, finansowanie i rozliczanie usług transportowych na terenie województwa.

Jednakże, ze względu na brak wiedzy, co do ostatecznego kształtu rozwiązań normatywnych objętych ustawą o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, jak również w trosce o racjonalność podejmowanych działań, Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego wstrzymał decyzję o utworzeniu opisanego powyżej podmiotu, nie mając pewności, co do zakresu kompetencji jakimi mógłby on dysponować. 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. W konsekwencji tej decyzji nie zrealizowano zadań związanych z wyposażeniem WZT w odpowiedni sprzęt i oprogramowanie, nie skonfigurowano dla jego potrzeb modelu transportowego województwa oraz nie zaprojektowano i nie wdrożono Zintegrowanej Bazy Danych Transportu Publicznego. Aktualizacja Planu transportowego powinna określić komponenty i zakres takiej bazy w oparciu o pełną znajomość celów, jakim narzędzie to będzie służyć. Niemniej jednak odnosząc się do zakresu danych jaki miałyby obejmować ZBDTP zgodnie z obecnym kształtem Planu transportowego należy stwierdzić, że w odniesieniu do transportu kolejowego, Województwo dysponuje ich pełnym zestawem. Posiada wiedzę m.in. na temat: zawartych umów na świadczenie usług przewozowych; potencjalnych przewoźników, którzy mogliby świadczyć usługi przewozowe na terenie województwa; kompleksowych danych o poszczególnych operatorach, 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 dotyczące transportu autobusowego ograniczają się głównie do danych załączanych w związku z wydawanymi zezwoleniami na wykonywanie przewozów, wypłacanymi dopłatami do ulg ustawowych oraz uzgadnianymi rozkładami jazdy.

Kolejnym działaniem wskazanym do realizacji w planie transportowym był zakup środków transportu drogowego, w ilości ok. 100 szt., spełniających wysokie normy w zakresie ochrony środowiska, komfortu oraz bezpieczeństwa podróży. Zadania nie zrealizowano w założonym okresie, tj. do roku 2015. Jednakże pragnąc zabezpieczyć jego przeprowadzenie w późniejszym terminie „Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacyjnej 2014-2020”, przyjęty uchwałą nr 30/1165/16 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 27 lipca 2016 r., wskazał wśród inwestycji, jakie należy przeprowadzić dla poprawy dostępności i spójności regionu, m.in realizację zadania Województwa Kujawsko-Pomorskiego pn. „Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego” z udziałem środków RPO WK-P na lata 2014-2020. Ze względu na brak ostatecznych uregulowań prawnych, związanych z nowelizacją ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz.2136, z późn. zm.), która miała być podstawą dla dokonania zakupu autobusów w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7c, Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 podjęła decyzję o rezygnacji z realizacji zadania. Tym samym odstąpiono od realizacji projektu „Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego”. Środki w wysokości 15 mln euro zostaną przesunięte na realizację projektów dotyczących dróg wojewódzkich.

W okresie sprawozdawczym 2015-2017 podejmowano działania w następujących obszarach:

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

### 1. Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Od 2010 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stopniowo ogłaszają przetargi na modernizację kolejnych odcinków linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, czego wynikiem jest przywrócenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej oraz prędkości rozkładowej. W ramach inwestycji realizowanych na tejże linii, na terenie województwa kujawsko-pomorskiego przeprowadzono:

- remont trasy Bydgoszcz – Tczew - projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Tczew” realizowany był przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w związku z przygotowaniem do Euro 2012. Środki na realizację inwestycji pochodziły z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego i środków własnych PKP PLK S.A. Roboty rewitalizacyjne zakończone w 2012 roku na trasie łączącej Bydgoszcz przez Terespol Pomorski z Tczewem pozwoliły na przywrócenie prędkości maksymalnej 120 km/h i na skrócenie czasu przejazdu z Bydgoszczy do Gdańska do około 1 godziny i trzech kwadransów. W kolejnych latach przeprowadzono dalsze prace, dzięki którym na wybranych odcinkach pociągi mogą rozwijać prędkość do 160 km/h;
- remont trasy Inowrocław – Zduńska Wola - prace prowadzono w 2015 r., w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory”. Środki na realizację inwestycji pochodzą z budżetu państwa i środków własnych PKP PLK S.A.

Ponadto w okresie sprawozdawczym realizowano projekty:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa - zadanie realizowane było przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach projektu POLiŚ 7.1-68 „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)”. Zakończenie inwestycji na trasie Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie nastąpiło w maju 2015 r. Efektem rewitalizacji jest skrócenie czasu przejazdu na odcinku z Inowrocławia do Jabłonowa o około 25 minut. Pociągi z Inowrocławia do Torunia i dalej do Jabłonowa Pomorskiego po nowych torach mogą jeździć z prędkością 120 km/h. Roboty rewitalizacyjne, które pozwoliły na przywrócenie parametrów

technicznych linii, objęły odcinek o długości 92 km. Wiązało się to z wymianą torów o łącznej długości ponad 109 km. Projektem objętych było również 16 obiektów inżynierskich – 1 most, 6 wiaduktów, 8 przepustów i 1 przejście pod torami. Wymienionych zostało 75 rozjazdów, a 55 przejazdów kolejowych poddano remontowi;

- likwidacja ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowych - zarządca infrastruktury, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi realizację projektu POIiŚ 7.1-59 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I”. Projekt obejmuje wymianę 697 rozjazdów znajdujących się na 31 liniach kolejowych i 142 posterunkach ruchu w całym kraju. Po zakończeniu inwestycji w miejscach wymiany rozjazdów zlikwidowane zostaną ograniczenia prędkości, co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo i komfort jazdy pasażerów oraz skróci czas podróży. Oprócz wymiany rozjazdów zamontowane zostaną nowe napędy zwrotnicowe, a także zabudowane urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów, bardzo istotne zimą. Pierwsze prace rozpoczęły się na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w ramach kontraktu nr 6: „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na wybranych przejazdach kolejowych na terenie województw: wielkopolskiego, lubuskiego, łódzkiego i kujawsko-pomorskiego”. Roboty budowlane w województwie kujawsko-pomorskim przeprowadzono m.in. przy stacjach Aleksandrów Kujawski, Czerniewice, Otłoczyn i Brzoza Toruńska, Kaliska Kujawskie, Nieszawa Waganiec, Włocławek Brzezie, Ostrowy i Prądy. W sumie na terenie naszego województwa zostanie wymienionych 106 rozjazdów, z czego 43 na linii Kutno-Piła Główna, 37 rozjazdów na linii Chorzów Batory- Tczew (stacje: Chełmce, Inowrocław, Inowrocław Rąbinek, Karczyn, Mimowola, Nowa Wieś Wielka oraz Piotrków Kujawski). Trasa Poznań Wschód- Skandawa zyska 28 nowych rozjazdów, (stacje: Inowrocław, Janikowo, Jabłonowo Pomorskie, Kołodziejowo oraz Mogilno).

## 2. Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe

Plan transportowy w ramach I etapu działań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim wskazał siedem grup przedsięwzięć przewidzianych do realizacji do końca 2015 roku, wśród nich m.in. przystosowanie wybranych stacji kolejowych w Bydgoszczy i Toruniu do pełnienia roli zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach aglomeracyjnej kolei BiT-City wraz z pozostałymi, wytypowanymi do modernizacji przystankami kolejowymi.

W tej grupie zadań zrealizowano inwestycje na terenie bydgosko - toruńskiego obszaru metropolitalnego, w ramach projektów z grupy BiT-City, a także przeprowadzone przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. oraz PKP S.A. jn.:

Remont dworca Toruń Główny był jednym z elementów projektu pn. "Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu - BiT-City", realizowanego przez Gminę Miasto Toruń. Władze miasta przejęły dworzec od PKP S.A. w 2013 roku. Obiekt przeszedł gruntowną rewitalizację, która objęła elewacje, przebudowę wnętrza budynku dworcowego oraz terenu przylegającego. Na dworzec można się dostać nowym przejściem podziemnym, które zostało poszerzone i przedłużone do ul. Podgórskiej. Cały obiekt został przystosowany do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przebudowane zostały również perony. Na terenie dworca działa system dynamicznej informacji pasażerskiej. Dodatkowym ułatwieniem dla podróżnych jest nowa, zintegrowana pętla komunikacji miejskiej z parkingiem. Oficjalne otwarcie Dworca Toruń Główny miało miejsce w dniu 12 listopada 2015 r.



Stacja Bydgoszcz Główna – Wybudowano nowy budynek dworcowy. Obiekt został wyposażony w nowoczesny monitoring i system przeciwpożarowy. Drugi, przedwojenny budynek dworca został poddany rewitalizacji zachowując swój dotychczasowy kształt, który został przywrócony do pierwotnego stanu z czasów pruskich. Cały kompleks dworcowy został w pełni dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Oprócz ścieżek prowadzących i specjalnych oznaczeń dla osób niedowidzących, w budynku pojawiły się także windy z systemem informacji głosowej i oznaczeniami w języku Braille'a. Przebudowa objęła również przejście podziemne wraz z peronami i wiatami oraz uporządkowanie przestrzeni wokół stacji. Dworzec w Bydgoszczy został oficjalnie oddany do użytku 10 października 2015 r.

W ramach projektu „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City”, w latach 2015-2016 przeprowadzono prace budowlane, dzięki którym powstały nowe przystanki Bydgoszcz Błonie i Cierpice-Kąkol oraz poddano kompleksowej modernizacji stację Bydgoszcz Leśna i przystanek Bydgoszcz Bielawy. Dzięki towarzyszącym inwestycjom w zakresie rozwiązań drogowych i komunikacyjnych, pełnią one rolę zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Projekt był realizowany w partnerstwie przez Miasto Bydgoszcz, Województwo Kujawsko-Pomorskie, Gminę Solec Kujawski oraz Gminę Wielka Nieszawka, z udziałem środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Głównym jego celem było zwiększenie dostępności obszaru metropolitalnego poprzez utworzenie nowych i modernizację istniejących punktów dostępu do transportu kolejowego. Przebudowane i nowo wybudowane przystanki kolejowe zostały dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wyposażone w nowoczesny system informacji pasażerskiej i monitoring. Na terenie Bydgoszczy przeprowadzono następujące inwestycje, na których prace budowlane zakończono w marcu 2016 r., a obsługa pasażerów ma miejsce od 12 czerwca 2016r.:

Budowa nowego przystanku kolejowego Bydgoszcz Błonie. Przedsięwzięcie zrealizowane przez Województwo Kujawsko-Pomorskie wspólnie z Miastem Bydgoszcz. Powstanie nowego punktu obsługi pasażerów podyktowane było potrzebą zwiększenia dostępności komunikacyjnej zachodniej części Bydgoszczy. Wybudowano dwa perony o długości 200 m wraz z dojazdami, przeprowadzono modernizację istniejącej kładki dla pieszych (z budową trzech wind oraz dwóch konstrukcji umożliwiających dojście do wind po zewnętrznych stronach kładki) oraz przebudowano układ drogowy ulicy Madalińskiego wraz z budową pętli autobusowej.

Przebudowa przystanku kolejowego Bydgoszcz Bielawy. Budowę zintegrowanego węzła komunikacyjnego realizowało Miasto Bydgoszcz. W ramach pierwszego etapu inwestycji przebudowano przystanek kolejowy wraz z budową zadaszenia peronów, ułożeniem nowej nawierzchni i budową dojeżdź dla osób niepełnosprawnych. Ze względu na zgłoszenie PKP PLK, podczas odbioru końcowego inwestycji, konieczności wybudowania dodatkowych rogatek, za zgodą Centrum Unijnych Projektów Transportowych przesunięto termin uzyskania pełnej funkcjonalności obiektu do czasu wykonania niezbędnej infrastruktury.

Przebudowa przystanku Bydgoszcz Leśna. W ramach kolejnej inwestycji Miasta Bydgoszcz wybudowano dwa perony jednokrawędziowe o długości 300 m. Zadanie objęło również budowę dojeżdź i przejścia podziemnego, przebudowę pętli autobusowej, budowę parkingu (Kiss & Ride) oraz parkingu rowerowego na 20 miejsc wraz ze ścieżkami. Istniejący budynek stacyjny oraz budynek dyżurki dla kierowców został zastąpiony przez budynek dworca w nowej lokalizacji. Przebudowano również skrzyżowanie ulic Sułkowskiego i Modrzewiowej na skrzyżowanie typu małe rondo.

W miejscowości Cierpice wzniesiono nowy wiadukt drogowy nad linią kolejową oraz wybudowano nowy przystanek kolejowy. Przedsięwzięcie objęło budowę zintegrowanego węzła komunikacyjnego Cierpice-Kąkol łącznie z rozbudową ulicy Gniewkowskiej i ulicy Dybowskiej oraz budową parkingów i ciągów pieszych. Zakończenie inwestycji miało miejsce 30 grudnia 2015 r.

Na stacji w Solcu Kujawskim uruchomiono Punkt Obsługi Podróżnych. Jest on wynikiem realizacji drugiego, po budowie wiaduktu kolejowego w 2013 r., elementu projektu, czyli zagospodarowanie terenu stacji i integracja transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu funkcjonującego w gminie. W ramach tego etapu wybudowano punkt obsługi podróżnych, plac przydworcowy, a także parkingi dla samochodów osobowych i rowerów oraz zatokę autobusową. Przebudowano również perony, powstała informacja pasażerska i monitoring. Oficjalne oddanie do użytkowania nowej inwestycji miało miejsce 13 czerwca 2016 r.

Rozbudowa węzła zachodniego w Bydgoszczy - zadanie zostało zrealizowane wspólnie przez Miasto Bydgoszcz i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako część projektu „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko – toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City”. Objęło budowę nowego wiaduktu kolejowego na linii 131 Chorzów Batory – Tczew usytuowanego równolegle do wiaduktu kolejowego położonego nad północną jezdnią ul. Grunwaldzkiej, likwidację istniejącego wiaduktu kolejowego nad aktualnym przebiegiem południowej jezdni ul. Grunwaldzkiej, odtworzenie układu torowego, przebudowę urządzeń srk, sieci trakcyjnej, urządzeń energetyki kolejowej oraz przebudowę układu drogowego wraz z odwodnieniem, zasilaniem i oświetleniem. We wrześniu 2015 r. został oddany do ruchu odcinek ul. Grunwaldzkiej w kierunku do Centrum pod nowowybudowanym wiaduktem kolejowym.

#### Linie tramwajowe

W latach 2015-2016, zgodnie ze wskazaniem Planu transportowego zakończono inwestycje budowy nowych połączeń tramwajowych w Toruniu i Bydgoszczy, w wyniku których rozbudowano zintegrowane węzły przesiadkowe wyposażając je w infrastrukturę zapewniającą pełną obsługę podróżnych.

Projekt "Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu - BiT-City", przyczynił się do wzrostu znaczenia Torunia jako ważnego węzła komunikacyjnego obszaru metropolitalnego, a także poprawy sprawności funkcjonowania transportu tramwajowego. Dzięki wykonanym inwestycjom stworzono system komunikacji tramwajowej dostępnej dla osób niepełnosprawnych, ograniczono negatywne oddziaływanie układu komunikacji tramwajowej na miejskie otoczenie, dostosowano tabor tramwajowy do potrzeb wybudowanych i zmodernizowanych linii tramwajowych oraz potrzeb i oczekiwań pasażerów, a także uzyskano wzrost niezawodności funkcjonowania linii tramwajowych poprzez modernizację i wymianę trakcji. Efektem projektu ma być poprawa bezpieczeństwa transportu publicznego drogowego i tramwajowego, zmniejszenie ruchu drogowego poprzez przejęcie podróżnych z indywidualnego transportu drogowego, ograniczenie liczby wypadków w ruchu drogowym oraz wzrost prędkości komunikacyjnej tramwajów na obszarze miasta. Rzeczowa realizacja projektu zakończyła się w roku 2015.

Na terenie Bydgoszczy zrealizowano projekt, pn. „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońska, Lewińskiego, Akademicka i Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód”. Wybudowana linia tramwajowa do

Fordonu ma długość 9,5 km toru podwójnego. Na trasie zlokalizowano 13 par przystanków i 4 pętle tramwajowe. Linia połączyła centrum miasta z następującymi dzielnicami Fordonu: Eskulapa, Akademickie, Przylesie, Bohaterów, Bajka, Szybowników, Kasztelanka, Tatrzańskie, Nad Wisłą, Niepodległości, Pałcz i Łoskoń. Dla obsługi tych linii przewidziano 24 zestawy tramwajowe, w tym 12 nowych 5-członowych zestawów zakupionych w ramach inwestycji. Planowany jest dzienny przewóz 15 300 pasażerów. Uroczyste otwarcie nowej linii miało miejsce 16 stycznia 2016 r.

W ramach II etapu działań zaplanowano m.in. renowację lub przebudowę obiektów kolejowej infrastruktury przystankowej, zgodnie ze wskazaniem dokumentu „Analiza stanu dworców i przystanków kolejowych województwa kujawsko-pomorskiego”: Tuchola, Włocławek, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Grudziądz. W terminie do 31 grudnia 2017 r.:

- przeprowadzono modernizację dworca Bydgoszcz Główna, co zostało opisane powyżej,
- wykonano dokumentację projektową rewitalizacji dworca kolejowego w Tucholi – po przejęciu przez władze Gminy Tuchola budynku dworca kolejowego od PKP S.A. w 2013 roku, w ramach realizowanego przez samorząd województwa projektu „Inter-Regio-Rail – redukcja barier w dostępie do transportu kolejowego” powstała koncepcja rewitalizacji dworca kolejowego w Tucholi oraz jego otoczenia, która posłuży nie tylko realizacji adaptacji obiektu, ale ma się stać standardem dla modernizacji podobnych obiektów w całym regionie,
- przeprowadzono remont budynku dworca w Inowrocławiu, który rozpoczął się w 2013 roku. Środki na realizację zadania pochodzą z budżetu PKP S.A. oraz wsparcia z budżetu państwa. Kompleksowa przebudowa całego budynku dworca objęła m.in. wymianę stolarki okiennej i drzwiowej, przebudowę pomieszczeń wewnętrznych dworca, przebudowę i przystosowanie toalet dla osób niepełnosprawnych, montaż małej architektury i wykonanie monitoringu dworca,
- Województwo aktywnie zaangażowało 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. W październiku 2015 r. podpisano trójstronny list intencyjny w sprawie realizacji inwestycji we Włocławku. Podejmowane są działania w celu zapewnienia finansowania dla planowanych zadań w obecnej perspektywie finansowej,
- ponadto dla kompleksowej modernizacji dworcowej infrastruktury pasażerskiej w innych lokalizacjach zabezpieczono w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego WK-P na lata 2014-2020 alokację w wysokości 9 271 281 €. W ramach tej kwoty planuje się poddać modernizacji 16 wybranych obiektów. W dniu 28 lipca 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisała umowę na *Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów”*.

### 3. Podnoszenie jakości środków transportowych.

W pierwszym roku obowiązywania Planu transportowego, tj. roku 2015, Województwo Kujawsko-Pomorskie zakończyło projekt pn. „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej” realizowany z wykorzystaniem środków europejskich Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zakupiono 5 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Dzięki temu zakupowi uruchomiono większą liczbę połączeń pomiędzy stolicami województwa. Zakupione składy posiadają

200 miejsc siedzących (całkowita pojemność – 400 osób), klimatyzację, windy i urządzenia umożliwiające przewóz osób niepełnosprawnych, bezprzewodowy Internet, system audiowizualny oraz ekologiczne toalety, w których znajduje się miejsce na przewijak dla dzieci. Pojazdy są przy tym ciche, przyjazne środowisku i energetycznie oszczędne, przy rozwijanej prędkości 120 kilometrów na godzinę. Tabor jest użytkowany przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o., które są operatorem na trasie połączeń BiT-City. Dodatkowo w latach 2015-2016 zakupiono kolejny elektryczny zespół trakcyjny z wykorzystaniem środków rezerwy celowej oraz Funduszu Kolejowego. Ponadto operator Przewozy Regionalne sp. z o.o., na mocy postanowień § 6 ust. 4 i 5 umowy nr NT-II-E.042.13.2015, został zobowiązany do zakupu 4 jednostek EZT, w terminie do 31 grudnia 2017r.

Aktualnie Województwo posiada 28 pojazdów do obsługi przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w 100% dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Obsługa ruchu pasażerskiego na liniach niezelektryfikowanych odbywa się niemal wyłącznie z wykorzystaniem jednostek w pełni wyposażonych w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Ponadto, operator kolejowy ARRIVA RP sp. z o.o. dysponuje w swoim parku taborowym 4 jednostkami SA 133 w pełni dostosowanymi do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej, do zakupu których został zobligowany w umowie nr AD.III.3042-414/2010. Wynikiem wcześniej zawartego kontraktu z roku 2007, ten sam przewoźnik zakupił 2 jednostki SA 132.

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

#### 4. Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.

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

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

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

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

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

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

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

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.

Marszałek Województwa w obecnym stanie prawnym nie pełni roli organizatora transportu autobusowego. Niemniej jednak na podstawie odpowiednich przepisów szczegółowych, również w tym sektorze prowadzi się czynności kontrolne w odniesieniu do przewoźników wykonujących autobusowe przewozy regularne na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W wyniku 49 kontroli w roku 2015 stwierdzono nieprawidłowości odnośnie postanowień realizowanych kontraktów przewozowych i nałożono kary finansowe w wysokości 1300 zł., natomiast w roku 2016 w wyniku 44 przeprowadzonych kontroli nałożono kary finansowe w wysokości 4 800 zł. W kolejnym roku, po 88 czynnościach kontrolnych nałożono karę w wysokości

800 zł. Do najczęstszych nieprawidłowości należały: brak cennika biletów, zaprzestanie wykonywania przewozów bez zgłoszenia wymaganej informacji, niewydanie biletu pasażerowi, zatrzymywanie się przewoźników poza wyznaczonymi w zezwoleniu przystankami.

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 aktualizacja Planu transportowego w okresach 5 letnich 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 42 (stan na 31 grudnia 2017r.).

Zważywszy na posiadane przez Organizatora transportu, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego kompetencje, można ocenić dotychczasową realizację założonych w ramach Planu transportowego zadań jako zadowalającą, a w niektórych obszarach nawet jako bardzo dobrą. Pozytywnie należy ocenić zmiany jakie zachodzą w infrastrukturze peronowo przystankowej, jak również inwestycje służące transformacjom dworców kolejowych regionu. Obiekty te przechodzą przeobrażenia zarówno pod względem estetycznym jak i funkcjonalnym, co znajduje odzwierciedlenie w pozytywnych opiniach pasażerów korzystających ze zbiorowego transportu publicznego.

Również działania związane z zakupem nowoczesnego taboru kolejowego przyczyniają się do wzrostu komfortu podróżujących, a tym samym stwarzają warunki dla zmiany postrzegania zbiorowego transportu publicznego. W ramach zapewnienia wysokiego poziomu standardu jakości w usługach przewozowych, zakłada się stopniową wymianę autobusów i kolejowych środków transportowych świadczących wojewódzkie usługi przewozu pasażerów na nowe lub kilkuletnie, spełniające wszystkie zakładane standardy.

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

- a) rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża (inwestycja uzasadniona zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich). Inwestycja stanowi kontynuację dla zrewitalizowanego odcinka Chełmża – Toruń Wschodni. Remont przyczyni się do skrócenia czasu dojazdu pasażerów oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przyczyni się do poprawy dostępności kolejowej Grudziądza i Chełmży i zwiększenia roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich;
- b) rewitalizacja linii nr 208 Działdowo – Chojnice, podzielona na dwa etapy: Jabłonowo – Grudziądz oraz Grudziądz – Laskowice Pomorskie. Realizacja tych inwestycji zapewni lepsze skomunikowanie Grudziądza i pośrednich miejscowości z Bydgoszczą, Trójmiastem oraz Olsztynem, a także będzie stanowić alternatywę wobec autostrady A2.

Inwestycja jest zasadna zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich;

- c) rewitalizacja linii nr 208 Działdowo – Chojnice na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie oraz Wierzchucin – Tuchola. W pierwszym przypadku zasadność realizacji jest podyktowana uzupełniającym charakterem inwestycji wobec zrealizowanego remontu linii nr 353 Poznań Wschód – Skandawa oraz planowaną rewitalizacją odcinka Jabłonowo – Grudziądz. Przedsięwzięcie przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej powiatu brodnickiego, poprawie bezpieczeństwa oraz skróceniu czasu przejazdu. Z kolei rewitalizacja odcinka Wierzchucin – Tuchola stanowić będzie uzupełnienie planowanej ze środków krajowych modernizacji linii nr 201. Obie inwestycje są zasadne zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich.

W dniu 4 lutego 2016 r. została podpisana umowa na *Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża”*. Dotychczas wykonana została dokumentacja przedprojektowa obejmująca:

- prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych,
- analizy stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru,
- analizy techniczno-marketingowe wariantów inwestycyjnych z oszacowaniem kosztów,
- analizę środowiskową,
- analizę kosztów i korzyści,
- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami,
- postanowienie o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 12 maja 2017 r. została podpisana umowa na *Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektów „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa” oraz „Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica”*. Dotychczas wykonana została dokumentacja przedprojektowa obejmująca:

- metodykę realizacji zamówienia,
- prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych,
- analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych.

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.

## 6. Wybrane inwestycje w regionie

*Nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne EN76 w obsłudze połączeń BiT-City*





*Elektryczne zespoły trakcyjne EN96 zakupione przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2017 r.*



Dworzec Toruń Główny



*Dworzec Bydgoszcz Główna*



## 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.

Z uwagi na fakt, iż organizacja i funkcjonowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym odbywa się w oparciu o umowy zawarte z dwoma operatorami, tj. Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz ARRIVA sp. z o.o., do uregulowania pozostały kwestie związane z organizacją transportu drogowego. Województwo Kujawsko-Pomorskie rozpoczęło przygotowania do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Dotychczas transport autobusowy podlegał regulacjom rynkowym, a Województwo nie dysponowało narzędziami służącymi jego organizacji. Stojąc przed nowym wyzwaniem należało jak najlepiej zapoznać się z uwarunkowaniami rynku oraz możliwościami technicznymi i finansowymi przewoźników, które pozwoliłyby sprecyzować zapisy SIWZ uwzględniające cele Planu transportowego. Celem Województwa było doprowadzenie do sytuacji, w której rynek przewozów wojewódzkich będzie funkcjonował w oparciu o pełną współpracę operatorów obydwu sektorów tj. kolejowego i autobusowego. Dla osiągnięcia powyższego, już w 2015 r. podjęto decyzję o wszczęciu dialogu technicznego z przewoźnikami autobusowymi wykonującymi swe usługi na terenie województwa. Miał on doprowadzić do wypracowania mechanizmów służących optymalnemu zintegrowaniu połączeń autobusowych i kolejowych. Wstępne wyniki dialogu wskazywały na konieczność dokonania zmian w założeniach Planu transportowego. Pojawiły się głosy o ograniczeniu liczby linii o charakterze wojewódzkim (obecnie plan zakłada ich 45), czy ilości wykonywanych na nich kursów, które mogłyby zostać uwzględnione w ramach aktualizacji dokumentu.

Efektem podjętych działań było zamieszczenie w grudniu 2015 r. w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego wstępnego ogłoszenia informacyjnego dotyczącego umowy o świadczenie usług publicznych. Określono w nim, że wybór wykonawcy zamówienia pn. *Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach drogowych*, nastąpi w trybie bezpośredniego udzielenia zamówienia podmiotowi wewnętrznemu na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007. Podmiot wewnętrzny, z którym zawarta zostanie umowa bezpośrednia, będzie zobowiązany do przestrzegania kryteriów wypracowanych w dialogu technicznym, którego celem będzie m. in. wypracowanie stosowania przez operatorów wspólnego systemu biletowego, jednolitej informacji pasażerskiej, sposobu koordynacji rozkładów jazdy, prowadzącego do optymalnego skomunikowania połączeń autobusowych i kolejowych. Organizator będzie dążył do prowadzenia rynku przewozów pasażerskich, opartego na ścisłej współpracy Operatorów w transporcie autobusowym i kolejowym. Jednocześnie wprowadzony zostanie jednolity system identyfikacji transportu o charakterze wojewódzkim. Zamówienie dotyczyć ma linii wskazanych w Planie transportowym. Planowaną datą realizacji zamówienia był 1 stycznia 2017 r.

Jednakże w lipcu 2016 r. potwierdziły się wcześniejsze zapowiedzi ministerialne dotyczące nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz *vacatio legis* w odniesieniu do niektórych jej zapisów, do 1 stycznia 2018 r. Pojawiły się konkretne propozycje postanowień, które skutkowałyby wprowadzeniem daleko idących zmian w organizacji transportu publicznego, co miałyby wpływ na zadania marszałków jako organizatorów wojewódzkich przewozów pasażerskich. Zważywszy na proponowaną nowelizację ustawy wstrzymano dialog techniczny oraz aktualizację Planu transportowego. W opisanych okolicznościach, nie znając zakresu ostatecznych kompetencji oraz instrumentów jakimi dysponować będą organizatorzy transportu po zapowiadanych zmianach, nie powołano Wojewódzkiego Zarządu Transportu, o czym pisano wcześniej.

Projekt nowelizacji został przedstawiony do zaopiniowania samorządom w grudniu 2016r. Zaproponowany w nim kierunek zmian ustawy prowadził początkowo do ograniczenia jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Mogłyby być one organizowane jedynie na tych liniach komunikacyjnych, na których prywatni przewoźnicy nie byłoby zainteresowani prowadzeniem działalności ze względów ekonomicznych, tym samym realny wpływ samorządów na kształt rynku przewozowego byłby znikomy. Kolejne projekty noweli przedstawiane w roku 2017 diametralnie zmieniły kierunek zmian wprowadzając silną pozycję organizatorów transportu publicznego każdego szczebla, zawieranie umów na obsługę pakietów linii komunikacyjnych, zmiany w zakresach rzeczowych planów transportowych i wiele innych propozycji wymagających od samorządów podejmowania szeregu działań, do których nie czują się dostatecznie przygotowane. Z tego powodu nowela spotkała się z szeroką krytyką ze strony podmiotów opiniujących dokument.

Odnosząc się do obowiązujących regulacji prawnych, podkreślić należy, że nakładają one na przewoźników konieczność wykonywania usług zgodnie z warunkami wydanego zezwolenia, nie dopuszczając tym samym możliwości oczekiwania autobusu na spóźniający się pociąg. Niewywiązanie się z wymogu punktualności i kursowania zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy w realizacji przewozów grozi nałożeniem kar finansowych w stosunku do podmiotów wykonujących przewozy. Problematiczne jest również bieżące dostosowanie rozkładów jazdy do wprowadzanych przez zarządcę infrastruktury zmian wynikających z przeprowadzanych prac inwestycyjnych, czyli związanych z tzw. zamknięciową organizacją ruchu. Powyższe znacznie utrudnia prowadzenie rozmów na rzecz koordynacji rozkładów jazdy i linii komunikacyjnych z przewoźnikami obsługującymi transport drogowy. W konsekwencji niejednoznacznej definicji organizatora wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, na granicach województw organizatorem połączeń mogą być dwa samorządy lub żaden. Niedookreślono przepisów ustawy w zakresie organizowania przewozów na liniach międzywojewódzkich, w szczególności w przewozach kolejowych, których organizację zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym powierzono właściwemu ministerstwu, a w praktyce pozostawiono je do organizacji marszałkom województw. W wielu przypadkach połączenia organizowane przez województwa są połączeniami międzywojewódzkimi (np. Bydgoszcz – Poznań). Przewozy wojewódzkie powinny uzupełniać ofertę międzywojewódzką, a na wielu trasach jest odwrotnie (np. Toruń – Olsztyn: 3 pary połączeń PKP Intercity i 5 par pociągów Przewozów Regionalnych).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na organizatorów obowiązek wdrażania integracji transportowej. Tymczasem w transporcie kolejowym i autobusowym funkcjonują różne

systemy ulg ustawowych obejmujących różne grupy uprzywilejowanych lub odmiennie te same osoby w zależności od środka transportu, co uniemożliwia integrację taryfowo-biletową.

Kolejnym utrudnieniem w realizacji założeń Planu transportowego jest nałożenie na jednostki samorządu terytorialnego obowiązku organizowania i finansowania przewozów bez zapewnienia dotacji budżetowych (z wyjątkiem ulg ustawowych), pomimo iż transport publiczny jest od wielu lat gałęzią deficytową, a brak inwestycji, chociażby w tabor, ogranicza znacząco podnoszenie jakości usług, co może wpłynąć odczuwalnie na liczbę pasażerów korzystających z transportu publicznego.

Dodatkowo niejasne definicje zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, niespójne z innymi ustawami, takie jak linia komunikacyjna, czy sieć komunikacyjna, są różnie interpretowane przez poszczególnych organizatorów.

Utrudniona jest realizacja postanowień nakładających na organizatorów obowiązki związane z utworzeniem infrastruktury przystankowej, poprzez m.in. tworzenie węzłów przesiadkowych, nie dając im jednocześnie żadnych prawnych możliwości zmian ich użytkowania (dworce autobusowe w większości są prywatną własnością przewoźników, którzy nie mają żadnego interesu w przekazaniu ich gminom. Właściciel dworca decyduje, kto może z niego korzystać, de facto ma więc wpływ na organizację przewozów).

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. Minister właściwy do spraw transportu zapowiedział wprowadzenie nowych regulacji, które wpłyną na zadania i kierunki działań, do których umocowani będą organizatorzy transportu. W obowiązującym stanie prawnym marszałek województwa nie dysponuje kompetencjami, które gwarantowałyby realizację wytycznych planu w stosunku do organizacji wojewódzkich przewozów w transporcie autobusowym. Pomimo tego, realizacja autobusowych przewozów komercyjnych w naszym województwie odbywa się na wszystkich wskazanych w planie liniach komunikacyjnych, co potwierdza prawidłowe zdiagnozowanie potrzeb transportowych w dokumencie.

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

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

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

- prowadzenie systematycznego monitoringu oferty przewozowej dla podejmowania działań w celu elastycznego dostosowania jej do zmieniających się potrzeb pasażerów, w tym korygowanie rozkładów jazdy, uruchamianie nowych połączeń komunikacyjnych,

- podejmowanie dalszych działań służących podnoszeniu komfortu podróżowania środkami transportu publicznego, m.in. poprzez ich dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- kontynuacja inwestycji zmieniających oblicze infrastruktury pasażerskiej liniowej i punktowej, zarówno w transporcie kolejowym jak i drogowym, poprzez dalszą poprawę jej funkcjonalności,
- dalsze inwestycje taborowe polegające na zakupie nowoczesnych jednostek bądź modernizacji posiadanych pojazdów,
- analiza zapisów Planu transportowego pod kątem wskazanych linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym w obliczu proponowanych zmian w organizacji przewozów oraz zasadności powoływania odrębnego podmiotu dla realizacji zadań związanych z planowaniem, organizacją i zarządzaniem usługami transportowymi na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.