

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

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

TORUŃ, PAŹDZIERNIK 2023

Spis treści

1. Zagadnienia ogólne.....	3
1.1 Podstawa prawna	3
1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi	3
1.3 Cel konsultacji publicznych	3
1.4 Organizacja procesu konsultacji publicznych.....	3
1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag.....	4
2. Podsumowanie konsultacji publicznych	4
2.1 Ogólne informacje	4
2.2 Zgłoszone uwagi	4
3. Wnioski z konsultacji publicznych.....	4
Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag.....	5

1. Zagadnienia ogólne

1.1 Podstawa prawna

Projekt Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (dalej: Plan lub Plan transportowy) został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z: - art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (poz. 1343, 2666, z 2023 r. poz. 1003, 1234, 1688, 1720) (dalej: Ustawa PTZ).

1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt Planu, czyli Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, którego obsługę zapewnia urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego (dalej: Urząd). Komórką organizacyjną odpowiedzialną w ramach Urzędu za konsultacje publiczne jest Departament Transportu.

1.3 Cel konsultacji publicznych

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu Planu transportowego szerokiemu gronu odbiorców:

- mieszkańcom regionu,
- władzom samorządowym,
- przedstawicielom społeczności lokalnych,
- stowarzyszeniom,
- organizacjom branżowym,
- spółkom sektora transportu kolejowego,

oraz zebranie uwag i opinii ww. podmiotów. Uwagi otrzymane w ramach procedury konsultacji publicznych poddano szczegółowej analizie, w tym pod kątem możliwości wykorzystania ich w zaktualizowanej wersji projektu Planu transportowego.

1.4 Organizacja procesu konsultacji publicznych

Projekt aktualizacji Planu Transportowego został skierowany do konsultacji publicznych w dniu 4 września 2023 r. Jednocześnie, został on udostępniony w formie elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz udostępniony do wglądu w siedzibie Urzędu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych zostało upublicznione poprzez:

- zamieszczenie ogłoszenia oraz dokumentów na stronach internetowych Biuletynie Informacji Publicznej Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- publikacji informacji o rozpoczęciu konsultacji publicznych w prasie o zasięgu regionalnym,
- zamieszczenie ogłoszenia na tablicy informacyjnej Urzędu,
- wyłożenie do wglądu wersji papierowej w siedzibie Urzędu.

Stosownie do postanowień § 13 ust. 1 ustawy PTZ, projekt Planu transportowego skierowano również bezpośrednio do marszałków sąsiednich województw. Jednocześnie, projekt dokumentu został przekazany w ramach odrębnej procedury do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty, gwarantujący możliwość wyrażenia swojej opinii przez obywateli, instytucje i podmioty zainteresowane problematyką w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej. Uwagi były zgłaszane w formie dedykowanych formularzy kierowanych do Urzędu:

- przesyłając za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: tr.sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl,
- przesyłając drogą pocztową na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń (decydowała data wpływu formularza konsultacyjnego do Urzędu),
- składając osobiście w siedzibie Urzędu: Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń (Biuro podawcze czynne poniedziałek, środa, czwartek 8.00 – 15.00, wtorek 8.00 – 16.30, piątek 8.00 – 13.30), czynna w godz. 9.30-16.00).

2. Podsumowanie konsultacji publicznych

2.1 Ogólne informacje

Uwagi do projektu Planu transportowego w ramach procedury konsultacji publicznych można było zgłaszać od 4 września 2023 roku do 26 września 2023 roku. We wskazanym terminie wpłynęły 20 wystąpienia z uwagami do projektu konsultowanego dokumentu, które zostały przekazane przez osoby fizyczne, jednostki samorządu terytorialnego oraz niektóre stowarzyszenia. Powtarzające się uwagi zostały ujęte w zestawieniu jako jedna pozycja. Uwagi zgłoszone po 26 września 2023 roku nie były analizowane i nie są ujęte w przedmiotowym raporcie.

Tematyka uwag i opinii otrzymanych w trakcie konsultacji projektu Planu transportowego w głównej mierze dotyczyła:

- ujęcia dodatkowych linii komunikacyjnych autobusowych i kolejowych;
- ujęcia dodatkowych węzłów przesiadkowych;
- ujęcia zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej;
- rozszerzenia zakresu inwestycji na węzłach przesiadkowych;
- zwiększenia standardów wyposażenia przystanków komunikacyjnych
- uwagi inne, trudne do sklasyfikowania.

2.2 Zgłoszone uwagi

Wykaz wszystkich uwag i odniesienie się do nich zawiera część tabelaryczna Raportu (załącznik nr 1).

3. Wnioski z konsultacji publicznych

Uwagi otrzymane w ramach konsultacji publicznych poddano szczegółowej analizie, w tym pod kątem zasadności ich wykorzystania w zmodyfikowanej wersji projektu Planu. Ilość otrzymanych uwag wskazuje na zainteresowanie problematyką transportu publicznego wśród różnych podmiotów - zarówno osób prywatnych jak i organizacji oraz jednostek samorządu terytorialnego. Zebranie opinii szerokiego kręgu zainteresowanych podmiotów stanowi ważny element w procesach decyzyjnych dotyczących kierunku rozwoju transportu publicznego w województwie kujawsko-pomorskim.

Analizie podano tylko uwagi zgłoszone w terminie konsultacji publicznych (4 września 2023 roku - 26 września 2023 roku) oraz zgodnie z dołączonym do projektu Planu transportowego formularzem zgłaszania uwag. Z uwagi na powyższe, załącznik nr 1 do raportu nie obejmuje uwag zgłoszonych w sposób inny niż wskazany w ogłoszeniu o konsultacjach publicznych projektu Planu transportowego.

Konsultacje publiczne Planu potwierdziły, że pomimo iż Plan Transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, to istnieją liczne potrzeby inwestycyjne w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej. Plan Transportowy zgodnie z treścią art. 12 ust. 1 Ustawy PTZ określa bowiem:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;

W związku z tym wdrożenie większości zgłaszanych w konsultacjach publicznych Planu postulatów w zakresie realizacji działań inwestycyjnych polegających na remoncie lub budowie nowych linii kolejowych nie było możliwe, z uwagi na określone przez ustawodawcę elementy dokumentu.

Cześć uwag dotyczyła uruchomienia nowych połączeń zarówno w transporcie autobusowym jak i kolejowym. Należy wskazać, że zgodnie z postanowieniami art. 12 ust. 2 Ustawy PTZ przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności rentowność linii komunikacyjnych. Stąd większość uwag nie mogła zostać uwzględniona bez przeprowadzenia odpowiednich analiz w tym zakresie.

Za niepokojące należy uznać zwielokrotnienie uwag o tej samej treści w liczbie przekraczającej kilkaset. Konsultacje publiczne stanowią drugi szczebel na drabinie partycypacji publicznej (pomiędzy informowaniem, a współdecydowaniem) rozumianej jako działania mające na celu angażowanie się obywateli i organizacji obywatelskich w życie publiczne. Należy pamiętać, że wnioski i uwagi do dokumentów takich jak Plan transportowy, który stanowi prawo miejscowe podlegają rozpatrzeniu i ocenie przez organy pod kątem słuszności, a przede wszystkim możliwości ich realizacji. Błędym jest więc założenie, że multiplikacja tej samej treści wpłynie w jakikolwiek sposób (pozytywny lub negatywny) na wprowadzenie danego postulatu.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Zestawienie uwag i wniosków do aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Lp.	Zgłaszający	Lp. dla uwag	Nr strony	Treść uwagi/propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi/propozycji zmiany	Odniesienie się do uwagi/propozycji zmiany
1	Urząd Miejski w Świeciu ul. Wojska Polskiego 124 86-100 Świecie	1	39-40	W Tabeli 5 "Wykaz linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym" ująć trasę Świecie-Gruczno-Topólno-Kozielec-Strzelce Dolne-Bydgoszcz(Fordon)-Bydgoszcz (DA).	Niniejsze połączenie zaspokoiliby potrzeby dojazdu mieszkańców Powiatu Świeckiego i Bydgoskiego do szpitali, pracy, szkół.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach zezwoleń funkcjonują linie Bydgoszcz-Grudziądz-Świecie-Górna Grupa-Grudziądz i Bydgoszcz-Trzeciewiec-Świecie-Sartowice-Grudziądz; dowóz do Bydgoszczy z obszaru powiatu bydgoskiego mogą zapewnić jednostki niższego szczebla.
2	Osoba fizyczna	1	36	Autobusy KPTS powinny dowozić podróżnych z gminy Chocień i gminy Kowal do stacji kolejowej Czerniewice.	Stacja kolejowa w Czerniewicach to najważniejszy punkt komunikacyjny skąd pasażerowie mogą pojechać pociągiem do Włocławka, Torunia, Bydgoszczy, Kutna oraz Łodzi. Zadaniem władz samorządowych powinno być tworzenie centra przesiadkowe łączące transport kolejowy z drogowym. Osoby pracujące w Kutnie a na co dzień mieszkający w sąsiedztwie stacji PKP w Czerniewicach powinny korzystać z oferty przewozowej kolei jeśli będzie dopasowana do ich potrzeb. Znacznie szybciej osoba dojedzie z Czerniewic do Kutna niż miałaby jechać do Włocławka i potem przejeżdżając przez Czerniewice jechać do Kutna i robić tzw. „kółko”.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z ustawą ptz organizatorem takich przewozów jest powiat.
		2	33	Pociągi osobowe na linii kolejowej nr 18 na odcinku Toruń – Kutno powinny kursować z częstotliwością co 2 godziny.	Pociągi regionalne powinny być ułożone tak aby zachęcać podróżnych do podróży do pracy, szkół i ośrodków edukacyjnych i urzędowych. Połączenia powinny być stale w tych samych godzinach aby podróżny łatwo je zapamiętał. Do tego powinny być końcówki jednolite np. z Czerniewic odjazdy do Kutna przykładowo powinny być o godzinie 05:03, 07:03, 09:03, 11:03, 13:03, 15:03, 17:03, 19:03. Pociągi na odcinku Kutno – Toruń powinny być ułożone co 2 godziny i w liczbie 8-9 par na dobę w dni robocze i 5-6 w dni weekendowe.	Uwaga częściowo uwzględniona. Na linii kolejowej nr 18 dąży się do następującej częstotliwości kursowania pociągów: * Toruń - Włocławek: co 1 h; * Włocławek - Kaliska Kujawskie: co 2h; * Kaliska Kujawskie - Kutno: zgodnie z zapotrzebowaniem po analizie potoków podróźnych.
3	Osoba fizyczna	1	6	„wdrożenie nowoczesnych systemów taryfowo-biletowych, ułatwiających pasażerom dokonywanie opłat za przejazd,,, / dodanie zdania „obniżenie cen biletów komunikacyjnych tak, aby wybór transportu publicznego był kosztowo atrakcyjniejszy niż podróż samochodem,,	Zgodnie z polityką transportową Unii Europejskiej należy dążyć do ograniczania liczby samochodów i zachęcać mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Aby tego dokonać nie wystarczy duża liczba połączeń, ponieważ pasażer dokonuje wyboru przejazdu transportem publicznym wtedy gdy opłaca mu się to ekonomicznie, dotyczy to szczególnie podróżujących wspólnie rodzin.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano zdanie: "obniżenie cen biletów komunikacyjnych w przypadku partycypowania przez samorządy lokalne w zwiększonych kosztach usługi przewozowej".
		2	7	„Sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, składać się będzie z 16 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym i 60 linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym.,, / zmienić liczbę kolejowych linii komunikacyjnych z 16 na 21.	Plan transportowy powinien obejmować obecnie nieczynne linie kolejowe, aby można było reaktywować na nich połączenia. Również ujęcie obecnie nieczynnych linii kolejowych będzie istotnym argumentem dla PKP PLK aby prowadzić na nich prace remontowe umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego, co często PKP PLK podkreśla w korespondencji z naszym Stowarzyszeniem.	Uwaga nieuwzględniona. Aktualizacja dotyczy zamierzeń, możliwych do zrealizowania w perspektywie do 2030 r. Zasadność przywrócenia połączeń na wskazanych liniach komunikacyjnych będzie przedmiotem odrębnych analiz
		3	23	Na mapie sieci kolejowej brakuje nieistniejącego, a koniecznego do wybudowania połączenia kolejowego pomiędzy Koronowem a linią nr 201 w okolicach stacji Stronno.	Konieczność ujęcia budowy tego odcinka jest zasadna z uwagi na zapisy budowy tej linii w dokumentach strategicznych PKP PLK .	w ramach planu transportowego, którego perspektywa obejmie okres po 2030 r.
		4	42	Dopisać kolejowe linie komunikacyjne jako następne po numerze 16. - 17. Inowrocław – Piotrków Kujawski – Konin. 18. (Tuchola-Koronowo) 19. (Twarda Góra – Nowe) 20. Inowrocław – Piotrków Kujawski – Zduńska Wolna 21. Inowrocław – Piotrków Kujawski – Kutno 22. (Mogilno – Strzelno) 23. (Mogilno – Orchowo) 24. (Toruń Wschodni – Toruń Barbarka)	Relacje w nawiasach należałoby uruchomić po dostosowaniu/odbudowie infrastruktury kolejowej przez PKP PLK tak, aby kursowanie pociągów było możliwe. Bez ujęcia tych linii w Planie Transportowym PKP PLK nie ma podstaw do inwestowania środków finansowych, co samo w sobie jest niezrozumiałe, porównując to, że w budowę dróg inwestuje się pomimo braku występowania danej drogi w planie transportowym.	

	5	Wszystkie strony dokumentu	Usunąć w odniesieniu do transportu kolejowego słowo „zasadność” i odmiany tego słowa.	<p>Kolej jako najbardziej ekologiczny środek transportu i traktowany przez Unię Europejską jako absolutny priorytet w obszarze transportu sama przez się jest zasadna aby ją rozbudowywać i uruchamiać jak najwięcej pociągów na wszystkich liniach kolejowych. Czynne powinny być wszystkie linie kolejowe w województwie, a minimalna liczba par pociągów po nich kursująca powinna wynosić jedenaście. Stosowanie określenia czy jakichkolwiek analiz, które mają przedstawić rzekomą zasadność jest właśnie niezasadne.</p> <p>Transport kolejowy w opinii Komisji Europejskiej można uznać za oczywistą oczywistość w codziennych dojazdach dla mieszkańców, toteż żadne analizy nie powinny być czynione pod kątem których dana linia jest reaktywowana czy nie.</p> <p>Transport kolejowy powinien być obligatoryjnie organizowany na wszystkich liniach kolejowych tak aby pociąg był podstawowym środkiem transportu, komunikacja autobusowa tylko jego uzupełnieniem, a samochód służyć za transport pierwszej mili z domu na przystacyjny parking.</p>	<p>W kontekście alokacji środków publicznych na finansowanie infrastruktury kolejowej, pojęcie "zasadność" odnosi się do złożonej koncepcji odpowiedzialności finansowej i strategicznej, którą tak Województwo jak i Państwo musi uwzględnić przy podejmowaniu decyzji dotyczących wydatkowania tych środków. Termin "Zasadność" stanowi integralną część kryteriów alokacyjnych i strategicznych, które są nieodłącznym elementem zarządzania finansami publicznymi w ramach ustawy o finansach publicznych.</p> <p>W tym kontekście, ustawodawstwo nakłada obowiązek wydatkowania środków publicznych w sposób efektywny i oszczędny, dążąc do osiągnięcia maksymalnych korzyści społeczno-gospodarczych. Jednakże, istotnym aspektem jest również rozważenie priorytetu UE, jakim jest promowanie i inwestowanie w nisko i zeroemisyjny transport, w tym w rozwijanie infrastruktury kolejowej.</p> <p>Należy podkreślić, że priorytet ten nie może być interpretowany w sposób bezrefleksyjny, co oznacza, że wydatkowanie środków publicznych nie powinno odbywać się bez względu na osiągnięte korzyści społeczne i gospodarcze. W kwestii kształtowania polityki finansowania połączeń kolejowych, wspomniana zasadność wymaga zważenia na dostępność badań i analiz ekonomicznych, które potwierdzają, że inwestycje w kolej przyczyniają się do poprawy mobilności, redukcji emisji CO2 oraz zwiększenia efektywności transportu publicznego, a tym samym przynoszą korzyści zarówno społeczne jak i środowiskowe.</p>
--	---	----------------------------	---	---	--

4	Osoba fizyczna	1	Strona 49 (tabela) oraz ewentualne inne fragmenty dokumentu wynikające z treści uwagi (np. tabela 6 na str. 41 i mapa 12 na str. 43)	Uwzględnienie jako perspektywicznego „strategicznego zintegrowanego węzła przesiadkowego” lokalizacji Bydgoszcz Żółwin. Do wskazanej lokalizacji, pod tabelą zaleca się dodać kolejny przypis o treści: <i>****w przypadku realizacji inwestycji kolejowych wzmacniających węzłową funkcję wskazanej lokalizacji.</i>	Węzłowy potencjał lokalizacji Bydgoszcz Żółwin został opisany w załączniku do niniejszego formularza zgłaszania uwag i wniosków (zał.1. „Bydgoska Średnica Kolejowa”).	Uwaga uwzględniona. Dokonuje się korekty treści punktu 5.3., która otrzymuje brzmienie „Wymienione zadania powinny dotyczyć każdego przystanku komunikacyjnego wojewódzkich przewozów pasażerskich, których właścicielem/zarządcą jest Województwo Kujawsko-Pom.
		2	Strona 50 (tabela) oraz ewentualne inne fragmenty dokumentu wynikające z treści uwagi (np. tabela 6 na str. 41 i mapa 12 na str. 43)	Uwzględnienie jako perspektywicznego „podstawowego zintegrowanego węzła przesiadkowego” lokalizacji Nowa Wieś Wielka. Do wskazanej lokalizacji, pod tabelą zaleca się dodać kolejny przypis o treści: <i>****w przypadku realizacji inwestycji kolejowych wzmacniających węzłową funkcję wskazanej lokalizacji.</i>	Uwzględnienie w konsultowanym opracowaniu w wykazie kolejowych linii komunikacyjnych relacji Żnin – Inowrocław – Kruszwica zapewni efektywne powiązanie Żnina i Barcina z miastem prezydenckim Inowrocławiem, a także efektywne odległościowo połączenie z Toruniem. Jednak zarówno Żnin jak i Barcin nadal nie posiadałyby atrakcyjnego powiązania kolejowego z ich najbliższym miastem wojewódzkim – Bydgoszczą. Dlatego rozwiązaniem mogłoby być budowa linii kolejowej Barcin – Nowa Wieś Wielka, która wzmocniłaby funkcję węzłową Nowej Wsi Wielkiej. Koncepcja funkcjonowania takiego powiązania kolejowego została opisana w zał. 2. „Potencjalne projekty uzupełniające” (rozdział 1.3. Bydgoska Kolej Dojazdowa).	Uwaga nieuwzględniona. Aktualizacja dotyczy zamierzeń, możliwych do zrealizowania w perspektywie do 2030 r. Zasadność przywrócenia połączeń na wskazanych liniach komunikacyjnych będzie przedmiotem odrębnych analiz w ramach planu transportowego, którego perspektywa obejmie okres po 2030 r.
		3	Strona 50 (tabela) oraz ewentualne inne fragmenty dokumentu wynikające z treści uwagi (np. tabela 6 na str. 41 i mapa 12 na str. 43)	Uwzględnienie jako perspektywicznego „uzupełniającego zintegrowanego węzła przesiadkowego” lokalizacji Unisław. Do wskazanej lokalizacji, pod tabelą zaleca się dodać kolejny przypis o treści: <i>****w przypadku realizacji inwestycji kolejowych wzmacniających węzłową funkcję wskazanej lokalizacji.</i>	Odbudowana linia kolejowa na odcinku Chełmno – Unisław, uwzględniająca budowę stacji Unisław Północ (w pobliżu ul. Grudziądzkiej) wraz z realizacją łącznic z linią kolejową nr 209, zarówno w kierunku Bydgoszczy, jak i w kierunku Torunia, mogłaby być wykorzystywana do trasowania bezpośrednich połączeń z obiema stolicami województwa. Należy zauważyć, że w wyniku planowanego przywrócenia połączeń kolejowych do Świecia, Chełmno byłoby największym miastem powiatowym województwa kujawsko-pomorskiego bez dostępu do regionalnej sieci połączeń kolejowych. Koncepcja funkcjonowania połączenia kolejowego z Chełmna do Bydgoszczy została opisana w zał. 2. „Potencjalne projekty uzupełniające” (rozdział 1.3. Bydgoska Kolej Dojazdowa). W analogiczny sposób, również z wykorzystaniem linii kolejowej Chełmno – Unisław, Chełmno mogłoby być powiązane również z Toruniem.	Uwaga uwzględniona. Dokonuje się korekty treści punktu 5.3., która otrzymuje brzmienie „Wymienione zadania powinny dotyczyć każdego przystanku komunikacyjnego wojewódzkich przewozów pasażerskich, których właścicielem/zarządcą jest Województwo Kujawsko-Pom.
		4	Strona 77 (rozdział „Czas przejazdu transportem publicznym wewnątrz województwa”)	Zaleca się uwzględnić w treści dokumentu, że dostępność 60 minut pasażerskim transportem kolejowym z Sępólna Krajeńskiego do jednej ze stolic województwa (Bydgoszczy) byłaby możliwa do osiągnięcia w przypadku przebudowy nakielskiego węzła kolejowego i przyjęcia jego modelu funkcjonowania według koncepcji opisanej w materiale dodatkowym do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego pt. „Potencjalne projekty uzupełniające”.	Uzasadnienie koniecznego zakresu działań infrastrukturalnych i organizacyjnych, które przyczyniłyby się do zapewnienia odpowiedniego standardu czasu podróży z Sępólna Krajeńskiego do stolicy województwa, opisano w zał. 2. „Potencjalne projekty uzupełniające” (rozdział 1.2. Nakielski Węzeł Kolejowy). Dzięki wdrożeniu proponowanych rozwiązań, odpowiedni czas podróży do Bydgoszczy byłby zapewniony również z Więcborka (bezpośrednie połączenie kolejowe) oraz z Mroczy (poprzez częste połączenia autobusowe z węzłem podstawowym Nakło nad Notecią, w którym kumulowałyby się kolejowe linie komunikacyjne w kierunku Bydgoszczy). Ponadto należy zauważyć, że realizacja nowej linii kolejowej w korytarzu Inowrocław – Włocławek, wspomianej w kolejnym rozdziale konsultowanego dokumentu „Czas przejazdu transportem publicznym do stolicy kraju”, mogłaby przyczynić się do zapewnienia tego standardu również w przypadku Radziejowa.	Uwaga nieuwzględniona. Wstępna ocena uwarunkowań technicznych linii nr 281 wskazuje, że nawet w przypadku kompleksowej modernizacji linii to na odcinku do Sępólna, prawdopodobnie nie będzie możliwe osiągnięcie przejazdu do jednej ze stolic województwa w czasie 60 minut. Stąd decyzje o wznowieniu ruchu muszą być poprzedzone szerszą, odrębną analizą w zakresie wyboru optymalnego środka transportu obsługującego ruch do wskazanego miasta powiatowego.
		5	Strony 77-78 (rozdział „Czas przejazdu transportem publicznym do stolicy kraju”)	Istotna poprawa parametrów technicznych linii kolejowej nr 18 na odcinku pomiędzy planowanymi szprychami komponentu kolejowego CPK Okonek – Nakło nad Notecią oraz Włocławek – Płock – CPK, czyli w korytarzu Nakło nad Notecią – Bydgoszcz – Toruń – Włocławek pomorskiego z Warszawą. Potrzeba pogodzenia ze sobą ruchu towarowego oraz pasażerskiego o charakterze regionalnym i dalekobieżnym na linii kolejowej nr 18 wraz z utworzeniem atrakcyjnej oferty przewozowej prawdopodobnie wymagałaby zwiększenia liczby torów na tej linii oraz odcinkowych korekt przebiegu (m.in. na odcinku Bydgoszcz Wschód – Otorowo).	Wskazówki co do korekty stanowiska Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie zabiegania o kształt i zakres komponentu kolejowego CPK, a także rekomendowane działania na terenie Bydgoszczy, opisano w zał. 1. „Bydgoska Średnica Kolejowa”. Natomiast ewentualny szerszy zakres/dalszy etap interwencji infrastrukturalno-organizacyjnej na odcinku linii kolejowej nr 18 przebiegającej przez Bydgoszcz opisano w zał. 2. „Potencjalne projekty uzupełniające”. Jak najbardziej zasadnym jest, sugerowane w treści rozdziału „Czas przejazdu transportem publicznym do stolicy kraju” konsultowanego dokumentu, równoległe zabieganie o realizację linii kolejowej w korytarzu Inowrocław – Włocławek (budowa linii kolejowej Głębce – Radziejów – Osiecinicy – Brześć Kujawski – Włocławek).	Uwaga nieuwzględniona. Aktualizacja dotyczy zamierzeń, możliwych do zrealizowania w perspektywie do 2030 r. Zasadność przywrócenia połączeń na wskazanych liniach komunikacyjnych będzie przedmiotem odrębnych analiz w ramach planu transportowego, którego perspektywa obejmie okres po 2030 r.

		6	Strona 41 Tabela 6. Wykaz linii kolejowych wojewódzkich przewoźców pasażerskich w transporcie kolejowym oraz strona 43 mapa 12. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej (autobusowe i kolejowe)	Do rozpatrzenia zasadność przywrócenia oferty pasażerskiego transportu kolejowego na odcinku linii kolejowej nr 356 Kcynia – Szubin. W treści dokumentu wiązałoby się to chociażby z modyfikacją zapisu linii komunikacyjnej nr 3. (Poznań) Wągrowiec - Kcynia – <u>Szubin</u> – Bydgoszcz na: (Poznań) Wągrowiec - Kcynia – <u>Nakło nad Notecią</u> – Bydgoszcz (tabela 6, str. 41). Należałoby wówczas dołączyć odcinek Szubin – Bydgoszcz do innej linii komunikacyjnej, np. nr 7. Szubin – Bydgoszcz – Unisław Pom. – Chełmża [Chełmno].	Należy przeanalizować, czy jest zasadne, aby dublować połączenia kolejowe w korytarzu Kcynia – Bydgoszcz trasą przez Szubin. Dzięki linii kolejowej nr 281, Kcynia będzie miała możliwość uzyskania bezpośredniego powiązania kolejowego ze swoim ośrodkiem powiatowym (Nakło nad Notecią) oraz najbliższym ośrodkiem wojewódzkim (Bydgoszcz). Odcinek linii kolejowej nr 281 będzie również wpisywał się w, alternatywny względem trasy przez Inowrocław, korytarz kolejowy Poznań – Bydgoszcz. Natomiast powiązanie Kcyni z Szubinem oraz miejscowości położonych między nimi za pomocą transportu kolejowego nie jest konieczne (w tej relacji wystarczy transport autobusowy). Poza tym, rozrzedzenie oferty przewoźowej w korytarzu Kcynia – Bydgoszcz wpłynęłoby niekorzystnie na wielkość oferty przewoźowej na stacji Nakło nad Notecią, której rola „podstawowego zintegrowanego węzła przesiadkowego” (a w przyszłości może nawet strategicznego zintegrowanego węzła przesiadkowego) powinna być jak najbardziej wzmocniona (choćby ze względu na zapewnienie jak najlepszej oferty przesiadkowej z Mroczy w kierunku Bydgoszczy właśnie z wykorzystaniem węzła Nakło nad Notecią). Ten aspekt jest poruszany w zał. 2. „Potencjalne projekty uzupełniające” (rozdział 1.2. Nakielski Węzeł Kolejowy).	Uwaga nieuwzględniona. Wykaz linii komunikacyjnych nie należy utożsamiać z wykazem linii, na których we wskazanych relacjach będą kursować pociągi. Plan transportowy nie wyklucza tworzenia relacji bezpośrednich także pomiędzy liniami komunikacyjnymi.
5	Gmina Sępólno Krajeńskie ul. T. Kościuszki 11 89-400 Sępólno Krajeńskie	1	22	Uwaga: Droga wojewódzka 241 relacji Sępólno Krajeńskie-Tuchola nie została zidentyfikowana jako odcinek o kluczowym znaczeniu dla spójności województwa. Zmiana: Należy ująć drogę wojewódzką nr 241 na odcinku Tuchola-Sępólno Krajeńskie jako drogę o kluczowym znaczeniu dla spójności województwa.	Droga wojewódzka 241 relacji Sępólno Krajeńskie-Tuchola jest kluczowa dla województwa. Argumenty: - trasa transportu odpadów z powiatu sępoleńskiego, - ZUS - placówki Tuchola, Sępólno Krajeńskie obsługują mieszkańców dwóch powiatów , - młodzież ucząca się w szkołach ponadpodstawowych i uczelni wyższej w Tucholi, - główna droga dojazdu do węzła autostrady 1,	Uwaga nieuwzględniona. Klasyfikacja drogowa wynika z Regionalnego Planu Transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
		2	41-42	Uwaga/zmiana: Należy uruchomić linię kolejową 281 relacji Kcynia-Nakło n. Not.-Sępólno Krajeńskie-Kamień Krajeński-Chojnice.	Uruchomienie linii pozwoli na dogodne połączenie do Bydgoszczy i Torunia oraz Poznania. Linia jest niezbędnym elementem infrastruktury. Rada Miejska w Sępólnie Krajeńskim Uchwałą NR LIII/496/2023 z dnia 25 stycznia 2023 r. poparła wniosek o wpisanie przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia-Nakła Nad Notecią-Mrocza-Więcbork-Sępólno Krajeńskie-Kamień Krajeński-Ogorzeliny do Wojewódzkiego Planu Transportu Województwa Kujawsko-Pomorskiego na rzecz rewitalizacji w/w linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia-Nakła Nad Notecią-Mrocza-Więcbork-Sępólno Krajeńskie-Kamień Krajeński-Ogorzeliny.	Uwaga nieuwzględniona. Wykaz linii komunikacyjnych nie należy utożsamiać z wykazem linii, na których we wskazanych relacjach będą kursować pociągi. Odpowiednie zobiegowanie taboru umożliwi tworzenie relacji bezpośrednich także pomiędzy liniami komunikacyjnymi. Pojęcie "uruchomienia linii" jest działaniem inwestycyjnym, które nie za zadaniem województwa. Utrzymanie infrastruktury kolejowej należy do ministra infrastruktury.
		3	44,45 i 77	Uwaga/zmiana: W Strategii województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku- Strategia Przyspieszenia 2030+ przyjęto model maksymalnie 60 minutowego dostępu do stolic województwa ze wszystkich ośrodków powiatowych i maksymalnie 90-minutowego.	Gmina Sępólno Krajeńskie pozbawiona jest połączeń międzyregionalnych i dalekobieżnych, które pozwalałyby również na dojazd do miast wojewódzkich (Bydgoszcz, Toruń) oraz stolicy Polski Warszawy, - nowe połączenia uzupełniałyby bardzo ograniczone połączenie autobusowe z Bydgoszczą oraz Toruniem (aktualnie brak dojazdu transportem zbiorowym) - w związku z brakiem połączeń kolejowych (przy odrzuceniu możliwości modernizacji, rozbudowy linii kolejowej KOLEJ+), autobusowy transport zbiorowy jest i w przyszłości będzie głównym połączeniem mieszkańców z miastami wojewódzkimi. - mała ilość połączeń do Bydgoszczy (wcześniejszych i późniejszych dla pracowników, uczniów, studentów),	Treść uwagi mnie zawiera określenia zakresu proponowanej zmiany.

6	Bydgoski Ruch Miejski ul. Gdańska 5 / skrytka 2 85-005 Bydgoszcz	1	<p>Ad. pkt 1.3. Cele i ogólna idea Planu Transportowego</p> <p>Wśród podstawowych celów Planu wskazano "spełnienie preferencji i oczekiwań mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym szczególnie osób z niepełnosprawnościami, o ograniczonych zdolnościach ruchowych oraz nieuprawnionych do prowadzenia samochodu" tak opisana grupa docelowa, sprowadza rolę transportu zbiorowego do usługi socjalnej dla wykluczonych grup, i to już przy określaniu podstawowego celu dokumentu, a nie jako pożądanego alternatywy dla jak największej liczby mieszkańców. Tym bardziej, że zachowanie dostępności nie jest "szczególną" potrzebą, a wymogiem prawa krajowego i międzynarodowego, którego warunki spełniania szczegółowo opisano w pkt 5.3 "Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Proponujemy zatem, aby usunąć sformułowanie "szczególnie", a opis potencjalnych grup docelowych ująć jak najszerzej: "spełnienie preferencji i oczekiwań mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym osób z niepełnosprawnościami, o ograniczonych zdolnościach ruchowych, seniorów, uczniów i studentów, dojeżdżających do pracy, niekorzystających z samochodu oraz wszystkich innych zainteresowanych użytkowników".</p> <p>W planie postanowiono, że "Sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, składać się będzie z 16 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym i 60 linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym."</p> <p>Ogólnie rzecz biorąc założenie to jest słuszne, a ilość linii oraz ich przebieg dostosowany do uwarunkowań i potrzeb transportowych województwa. Proponujemy jednak aby Plan transportowy obejmował także wyznaczenie nowych linii komunikacyjnych na planowanych nowych liniach kolejowych budowanych w ramach CPK, tj. linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek oraz linię nr 400 Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek. Ponadto Plan mógłby obejmować także część obecnie nieczynnych linii kolejowych, aby można było reaktywować na nich połączenia. Ujęcie obecnie nieczynnych linii kolejowych będzie również istotnym argumentem dla PKP PLK aby prowadzić na nich prace remontowe umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego. Dlatego postuluje się, aby w Planie ująć 2 dodatkowe kolejowe linie komunikacyjne oraz dodać opcjonalny przebieg do jednej z nich. Linie te określić można jako opcjonalne, w przypadku ich powstania lub dostosowania do postawionych w Planie warunków (propozycje linii w adnotacji do 4.2 Opis sieci komunikacyjnej, Tabela 6).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Art. 12 ust. 2 pkt 4 ustawy dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje wprost, że przy opracowaniu planu transportowego w szczególności należy uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych.</p> <p>Inwestycje związane z CPK wykraczają poza ramy Planu transportowego oraz kompetencje Województwa. Plan transportowy Województwa nie obejmuje zatem działań planowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, związanych ze strategicznymi inwestycjami kolejowymi, które będą finansowane głównie z budżetu kraju, i za które odpowiada rząd, oraz strategicznych inwestycji drogowych, które ujmują inne dokumenty planistyczne rządowe i wojewódzkie.</p>
		2	<p>Ad. pkt 2.2. Uwarunkowania rozwój publicznego transportu zbiorowego z punktu widzenia infrastruktury transportowej i środków przewozowych</p> <p>Infrastruktura drogowa</p> <p>Mapa 6 "Drogi krajowe w województwie (...)"</p> <p>Mapa zawiera nieaktualne oznaczenie "droga ekspresowa w budowie". W związku z powyższym należy również zweryfikować dane w Tabeli 3 "Drogi o nawierzchni twardej".</p> <p>Infrastruktura kolejowa</p> <p>Mapa 8 Kategorie linii kolejowych przebiegających przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego</p> <p>Postuluje się, aby na tej lub innej mapie dot. infrastruktury kolejowej ująć także nieistniejące połączenie kolejowe pomiędzy Koronowem a linią nr 201 w okolicach stacji Stronno. Konieczność ujęcia budowy tego odcinka jest zasadna z uwagi na zapisy budowy tej linii w dokumentach strategicznych PKP PLK. Wiązałoby się to także z dostosowaniem legendy mapy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Aktualizacja dotyczy zamierzeń, możliwych do zrealizowania w perspektywie do 2030 r. Zasadność przywrócenia połączeń na wskazanych liniach komunikacyjnych będzie przedmiotem odrębnych analiz w ramach planu transportowego, którego perspektywa obejmie okres po 2030 r.</p>

3	<p>Ad. pkt 4.2. Opis sieci komunikacyjnej</p> <p>Tabela 5 - Wykaz linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym</p> <p>Dodanie części "linie opcjonalne" lub dopisanie jako L.p. 61 61 Nakło nad Notecią - Sępólno Krajeńskie - Chojnice</p> <p>Utworzenie linii jest uzasadnione z uwagi na fakt, iż jest wysoce prawdopodobne, że na wskazanej relacji do roku 2030 nie będzie możliwe realizowanie kolejowej linii komunikacyjnej. Mimo, iż jednym z założeń sieci komunikacyjnej jest "5) W obszarach, w których nie ma możliwości, bądź nie są uzasadnione ekonomicznie kolejowe wojewódzkie przewozy pasażerskie, przewiduje się realizację tych przewozów w ramach transportu autobusowego", to postuluje się uwzględnienie tejże linii komunikacyjnej, bowiem jest ona kluczowa dla zachodnich powiatów województwa i potrzeb transportowych ich mieszkańców.</p> <p>Ponadto autorzy Planu sami wskazują w punkcie 9. "Wstępna ocena uwarunkowań technicznych linii kolejowych, przebiegających przez Rypin (LK33) i Sępólno Krajeńskie (LK281) wskazuje, że nawet w przypadku kompleksowej modernizacji odcinków linii kolejowych do tych miast, prawdopodobnie nie będzie możliwe osiągnięcie przejazdu do jednej ze stolic województwa w czasie 60 minut." Z uwagi na fakt, że nie wiadomo czy i kiedy na tej linii mogłoby funkcjonować połączenie kolejowe, a jednocześnie podkreślając fakt wagi wskazanego połączenia, postuluje się zapis, iż jest to linia opcjonalna (do czasu uruchomienia linii kolejowej).</p> <p>Tabela 6 - Wykaz linii kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym</p> <p>Zmiana treści L.p. 1 z "(Piła) Wyrzysk Osiek - Bydgoszcz - Toruń - Włocławek - Kaliska Kuj. - Kutno (Łódź)" na "(Piła) Wyrzysk Osiek - Bydgoszcz - Toruń - Włocławek/Płock(opcjonalnie) - Kaliska Kuj. - Kutno (Łódź)".</p> <p>Dodanie części "linie opcjonalne" lub dopisanie jako L.p. 17 oraz 18: 17 Inowrocław – Piotrków Kujawski – Konin/Kutno/Dąbie n. Nerem/Zduńska Wola, 18 Bydgoszcz - Nakło nad Notecią - Złotów.</p> <p>Uzasadnienie w części Ad. pkt 1.3.</p>		<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Dodaje się linię 61 relacji Nakła nad Notecią-Sępólno Krajeńskie - Kamień Krajeński.</p>
4	<p>Ad. pkt 5.3 Dostępność do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonych zdolnościach ruchowych</p> <p>W pkt 1 wskazano 4 sposoby ułatwiania dostępu dla osób o ograniczeniach ruchowych: informacje w alfabecie Braille'a, przystosowanie wysokości platform, stosowanie płyt z wyżłobieniami oraz montowanie wind i podjazdów. Jako niezbędne dla każdego przystanku wskazano dwa pierwsze zadania, a pozostałe tylko dla przystanków o dużej wymianie pasażerów oraz dużym udziale osób z niepełnosprawnościami. Jednakże do zadań niezbędnych należy przenieść wymóg stosowania płyt ryflowanych na wszystkich stacjach i przystankach, bowiem koszt tego ułatwienia jest niewspółmiernie niski tak do osiągniętych korzyści, jak i do skali wydatków na nowe linie komunikacyjne i nowy tabor, a zapewni choć minimalne ujednolicenie standardu dla osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Podobnie zadaniem niezbędnym powinna być budowa wind lub podjazdów, umożliwiających w ogóle skorzystanie z przystanku, aczkolwiek oczywiście będzie to zadaniem rozłożonym w czasie ze względów finansowych z możliwością zastosowania rozwiązań tymczasowych.</p> <p>Wątpliwości budzi też sposób rozgraniczenia podziału zadań na zastosowane na wszystkich przystankach i na stosowane na przystankach "o dużej wymianie pasażerów oraz dużym udziale osób z niepełnosprawnościami". Należałoby to zmienić na wprost określoną liczbę pasażerów korzystających z danego przystanku, np. w tysiącach na dobę (zamiast subiektywnego opisu "duża wymiana pasażerów"), jak np. w pkt 5.4: "za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróż, kończących podróż, bądź przesiadających się w trakcie podróży)" (s. 51).</p> <p>Jeszcze bardziej niedookreślona jest wartość "duży udział osób z niepełnosprawnościami" - czy "dużo" to jedna osoba na 10, na 100 czy na 500? kto miałby to oceniać i weryfikować? czy to tylko pasażerowie czy również osoby odprowadzające?</p> <p>W związku z powyższym proponujemy zrezygnowanie z podziału zadań na działania na "wszystkich przystankach" i na "przystankach o dużej wymianie pasażerów" i opisanie wszystkich jako obowiązkowych, a jedynie dla 2 ostatnich dopuszczenie możliwości</p>		<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Dokonuje się korekty treści punktu 5.3., która otrzymuje brzmienie „Wymienione zadania powinny dotyczyć każdego przystanku komunikacyjnego wojewódzkich przewozów pasażerskich, których właścicielem/zarządcą jest Województwo Kujawsko-Pomorskie. Montaż specjalistycznych wind oraz podjazdów dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w miejscach o różnych poziomach wysokości (schody) z uwagi na koszty winien być wdrażany w pierwszej kolejności w miejscach o największej wymianie pasażerskiej. Miejsca te i zakres ich wyposażenia powinien zostać ustalony poprzez szczegółowe analizy przez organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich.</p>

5	<p>Ad. pkt 5.4. Zintegrowane węzły przesiadkowe</p> <p>Wśród wymienionych trzech zadań węzłów przesiadkowych (lit. a-c, s. 48) należy ująć możliwość przesiadki z/na rower i budowę zadaszonych parkingów rowerowych, na równi z indywidualnym transportem samochodowym. Tym bardziej, że w tabeli "Strategiczne / podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe" (bez nr, s. 49-50) wśród integrowanych środków transportu wprost wskazano rower ("R").</p> <p>Przy opisie zadań węzłów przesiadkowych w lit. b należy też skorygować nazwę "system indywidualnego transportu samochodowego", gdyż z samej swej nazwy "indywidualny" transport samochodowy nie tworzy "systemu", możliwego do ujednoczonego zarządzania nim. Można to zastąpić przez np. "(integracja) systemów publicznego transportu zbiorowego przewozów pasażerskich z indywidualnymi środkami transportu - samochód, rower, UTO itp."</p> <p>Oprócz przesiadki z samochodu należy też ująć przesiadki z roweru i UTO m.in. przy opisie parkingów Park&Ride i zapewnić tam konieczność przewidzenia miejsc postojowych dla rowerów - np. s. 51: lit. a-b, s. 52: "dążyć do tworzenia i właściwego organizowania parkingów na samochody osobowe" - oraz na rowery i UTO.</p>		<p>Uwaga uwzględniona. Dokonuje się korekty treści punktu 5.3.</p>
6	<p>Ad. pkt 6.2. Zasady organizacji rynku przewozów</p> <p>W tabeli 8 "Zasady monitorowania (...)" w kolumnie częstotliwość należy określić minimalną częstotliwość realizacji kontroli, niezależnie dla poszczególnych zadań/zdarzeń, np. "Zgodnie z rocznym planem kontroli - nie rzadziej niż ..." - raz w kwartale, raz w roku, co 5 lat itp. Dodatkowo podpunkt ten powinien być oznaczony 6.1., a nie 6.2.</p>		<p>Dokonano korekty numeracji podpunktu. Prawidłowo wskazany został dokument, który będzie zawierał doprecyzowanie częstotliwości kontroli poszczególnych zdarzeń. Plan kontroli jest dokumentem wymaganym i sporządzanym w oparciu o odrębne podstawy prawne. Jak wynika z nazwy rokrocznie wszystkie elementy muszą zostać podane analizie pod kątem potrzeby, zakresu i częstotliwości ich kontroli, co jest bardziej pożądane, niż jednorazowe odgórne ustalenie częstotliwości kontroli na poziomie planu transportowego.</p>
7	<p>Ad. pkt 8. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ</p> <p>Propozycja 1.</p> <p>Proponujemy, aby dążyć do utworzenia systemu informacyjnego - "marki" organizatora transportu wojewódzkiego poprzez utworzenie powiązanych ze sobą funkcjonalnie i graficznie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - strony internetowej; - aplikacji; - profili w mediach społecznościowych; - oznakowania i wyposażenia środków transportowych; - oznakowania i wyposażenia stanowisk wymiany pasażerów. <p>"Marka" powinna funkcjonować niezależnie (w sensie informatycznym i graficznym) od strony Urzędu Marszałkowskiego województwa kujawsko-pomorskiego. Wymienione narzędzia powinny być ściśle powiązane z Zintegrowaną bazą danych transportu publicznego (szczegóły w kolejnym akapicie). Narzędzia te powinny być przedstawione w sposób przystępny (wedle zasad user experience) i "przyjemny". Powinny one zawierać wszystkie niezbędne dla pasażera informacje, jak taryfa czy interaktywna mapa połączona z wyszukiwarką połączeń. Mapa rzecz jasna również powinna być zaprojektowana w sposób przyjazny. Powinna przedstawiać schemat połączeń zarówno kolejowych, jak i autobusowych oraz węzły przesiadkowe i inne kluczowe informacje. Użytkownik powinien po wyborze, np. danego przystanku, mieć dostęp do kluczowych informacji, takich jak dostępność czy środki transportu. W myśl tej propozycji system informacyjny powinien w jak największym stopniu przedstawiać się dla użytkownika jako zintegrowana sieć organizatora, a nie skupiać się na operatorach. Zatem, należy zrezygnować z wymagania od operatorów wprowadzania na ich stronach internetowych ich własnych map z siecią połączeń i wyszukiwarką połączeń, bowiem będzie to skutkowało multiplikacją wielu wyszukiwarek i wielu map sieci poszczególnych operatorów. Dla użytkownika byłoby to chaotyczne i niezrozumiałe. Mogłoby też potencjalnie obniżyć odbiór użytkownika o wysokim stopniu integracji całego systemu wojewódzkiego transportu. Operatorzy na swoich stronach</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Obecnie na rynku polskim funkcjonuje kilka aplikacji mobilnych i wyszukiwarek mających dostęp do rozkładów jazdy wielu przewoźników. Doświadczenia innych podmiotów pokazują, że pasażerowie zdecydowanie chętniej korzystają z takich form informacji pasażerskiej, aniżeli stron czy aplikacji organizatora.</p>

internetowych powinni w czytelny sposób przekierowywać na postulowaną stronę internetową.

Powiązanie systemu informacyjnego z Zintegrowaną bazą danych transportu publicznego. System informacyjnej obsługi pasażera powinien być powiązany ze wspomnianą wyżej bazą danych i opierać się na niej. O ile oczywistym jest udostępnienie regulaminu, cen biletów czy danych kontaktowych operatorów, to proponujemy, aby ponadto na potrzeby użytkownika rozważyć maksymalizację podejścia open data. Zależnie od stopnia podejścia organizatora do otwartych danych, użytkownicy mogliby mieć dostęp do różnych informacji. Dla przykładu informacja o lokalizacji pojazdu na trasie i ewentualnych opóźnieniach jest już dziś popularnym rozwiązaniem w wielu systemach komunikacji miejskiej. Posuwając się jednak dalej, użytkownik mógłby mieć dostęp do części danych o jakości świadczonych usług (dane o punktualności i liczbie zrealizowanych przejazdów) poszczególnych operatorów (a być może użytkownicy powinni mieć możliwość oceny poszczególnych operatorów). Rzecz jasna część danych na ten temat może zostać udostępniona dla użytkownika, ale część która nie jest dla niego ważna, a jest istotna dla organizatora powinna pozostać niedostępna.

W przypadku ewentualnego powstania infokiosków (wspomnianych w opracowaniu), powinny one być obsługiwane przez ten sam system informacyjny (o tych samych cechach identyfikacyjnych i funkcjonalnych).

Wprowadzenie systemu informacyjnego powinno odbywać się w latach 2025-30.

Propozycja 2.

Należy dążyć do powstania jednolitego systemu identyfikacji wizualnej oraz informacyjnej dla transportu województwa kujawsko-pomorskiego, który powinien dotyczyć każdego z elementów dotyczących systemu transportowego, tj. systemu informacji pasażerskiej oraz pojazdów, dworców, węzłów, przystanków itp. Być może warto spojrzeć na to z perspektywy tworzenia "marki".

Identyfikacja wizualna pojazdów powinna mieć z góry ustalone wzory, które nie zmieniają się przy każdym kolejnym zakupie taboru. Mowa tu nie jedynie o proponowanym w dokumencie herbie, ale o stałym wzorze i barwach itp. O ile obecnie identyfikacja jest widoczna dość dobrze w przypadku pojazdów autobusowych, to sytuacja ma się inaczej w przypadku taboru kolejowego. W przypadku nabywania kolejnych autobusów lub pociągów powinny one otrzymywać ustalone z góry malowanie, które choć może różnić się między pociągami, a autobusami, to powinno być spójne, a w przypadku jednego środka transportu zawsze takie samo. Warto rozważyć dostosowanie obecnego taboru do wprowadzonego wzoru.

Rzecz jasna identyfikację można wprowadzać stopniowo, zaczynając od najbardziej uczęszczanych linii komunikacyjnych. Należy także dążyć do zobowiązywania operatorów przewozów (także kolejowych, jeśli to możliwe) do dostosowywania swoich pojazdów do ustalonych wzorów identyfikacji wizualnej. Oczywiście powinno się to odbywać w sposób, który będzie uwzględniał możliwości finansowe zarówno organizatora jak i operatora transportu oraz kwestie prawne itp.

Identyfikacja wizualna systemu informacji pasażerskiej powinna mieć spójną szatę graficzną dla każdych przedstawionych treści, tj. regulaminu, schematu sieci linii komunikacyjnych, tablicy rozkładów jazdy itp. Ale także każdej jednej treści wypuszczanej w mediach społecznościowych oraz na stronie internetowej organizatora transportu (o czym w Propozycji 1.). Powinna ona jak w przypadku powyżej wykraczać poza sam herb.

Ponadto niezależnie od uznania propozycji proponuje się, aby przynajmniej w minimalnym zakresie usystematyzować wymagane kwestie identyfikacji wizualnej. Np. Herb województwa, oraz nazwa i logo organizatora zawsze powinny być znacznie bardziej widoczne od nazwy i logo operatora. Rozważenie chociażby gotowego wzoru, który określałby precyzyjne miejsce lokalizacji herbu, logo i nazwy operatora. Uwzględniając proporcje względem każdego pojazdu itp.

Jednakże znacznie lepszym rozwiązaniem byłoby utworzenie kompleksowego systemu informacji pasażerskiej i identyfikacji wizualnej, która uwzględniałaby wszystkie szczegóły. Kompleksowy system identyfikacji wizualnej powinien zostać utworzony przez specjalistów zajmujących się taką tematyką. Powinien być zaprojektowany zarówno z uwzględnieniem poszanowania tradycji jak i w zgodzie z bieżącymi trendami designu.

	8		<p>Ad. pkt 9.1 Opis standardów usług przewozowych Warunki techniczne i wyposażenie środków transportowych O ile zachęcanie do mobilności z wykorzystaniem roweru i kolei jest kierunkiem jak najbardziej słusznym, to należy to robić rozważnie. W nawiązaniu do części treści Planu w brzmieniu "Liczba stanowisk na rowery powinna być uzależniona od rozmiaru pojazdu kolejowego, ale nie powinna być mniejsza niż 4." proponujemy, aby rozważyć także maksymalną liczbę stanowisk na rowery lub inne środki (np. inne taryfy w szycie, inne w weekendy), które ograniczą zjawisko nadmiernego przewozu rowerów w pojazdach kolejowych. Zjawisko to może sprawiać problemy szczególnie w przewozach na obszarach metropolitalnych, w szczytach komunikacyjnych. Każdy rower zwykle zajmuje przestrzeń 1-2 pasażerów/miejsc siedzących. Z kolei w połączeniach, które nie generują takich potoków lub w godzinach poza szczytem miejsc na rowery zwykle jest więcej. Dlatego proponujemy, aby większy nacisk kłaść na budowę parkingów rowerowych w obrębie węzłów przesiadkowych/stacji/przystanków. Zachęcać można nie tylko użytkownika, ale także samorządy, do tworzenia np. długoterminowych wypożyczalni rowerów, które mogłyby być używane przez użytkowników, którzy ze swojego miejsca zamieszkania dojadą do stacji własnym rowerem, gdzie go zostawią. Stamtąd do innej miejscowości dojechać mogą koleją, a w miejscu docelowym mogą korzystać z wypożyczonego roweru.</p> <p>Warunki techniczne i wyposażenie przystanków, zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz dworców W części "Wzorcowy zintegrowany węzeł przesiadkowy i dworzec powinny spełniać następujące kryteria:" proponujemy aby dopisać także - posiadanie elementów zieleni, w tym najlepiej aby zieleni spełniała następujące funkcje: obniżanie temperatury w obrębie węzła, dawanie cienia użytkownikom (szczególnie osobom starszym) szczególnie na peronach, oraz estetyczne</p>		<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Konieczność ustalenia minimalnych standardów przewozowych przekłada się na ustalenie liczby minimalnej liczby stanowisk, która musi uwzględniać zarówno pojazdy starszej, jak i nowszej generacji. Liczba stanowisk nie jest równa minimalnej liczbie przewożonych rowerów, w świetle obowiązującego prawa brak przepisów zabraniających przewozu rowerów w sytuacji zachowania zasad bezpieczeństwa, w warunkach braku przepełnienia i pod nadzorem pasażera, mimo braku wolnego wieszaka/stojaka. Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego nie zaobserwowano przypadków przesylenia pojazdów przewożonymi rowerami, stąd brak uzasadnienia dla wprowadzenia zaproponowanych ograniczeń. Decyzje w zakresie budowy wypożyczalni rowerów i parkingów rowerowych leżą w gestii samorządów lokalnych. Uwaga dotycząca zieleni uwzględniona.</p>	
	9		<p>Ad. pkt 10. Harmonogram i finansowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie Opis harmonogramu planowanych działań zaczyna się od "drugiego" etapu na lata 2016-2020, natomiast "trzeci" etap obejmuje okres od 2021 r. - należy zaktualizować wg stanu na 2023 r., zarówno działania (tabela 11, s. 85), jak i sposoby ich finansowania. W przypadku uznania propozycji i uwag Bydgoskiego Ruchu Miejskiego, należałoby także nadać ramy czasowe projektowi identyfikacji wizualnej i informacji pasażerskiej. Plan wraz z jego aktualizacją jest skonstruowany w sposób budzący wiele nadziei co do pozytywnych efektów funkcjonowania transportu publicznego w naszym województwie w nadchodzących latach. Dążenie do zrównoważonego rozwoju czy zrównoważonej mobilności jest dużym wyzwaniem dla samorządów. Szczególnie w świetle bieżącej sytuacji społeczno-gospodarczej na świecie. Dlatego naszym zdaniem samorządy w swoich poczynaniach powinny kierować się coraz większą ambicją i śmiałością w działaniach. Biorąc pod uwagę jak bardzo istotną rolę dostępność do transportu publicznego gra dla wielu mieszkańców, należy dążyć z jednej strony do likwidacji tzw. białych plam oraz wspierania rozwoju samorządów o słabszej kondycji społeczno-gospodarczej oraz z drugiej strony także do zapewniania transportu o coraz wyższym standardzie w obrębie metropolii, które są motorem województwa. W świetle postępującej olbrzymiej poprawy infrastruktury drogowej oraz powstawania solidnej sieci dróg o wysokim standardzie opierającej się m.in. drogach wojewódzkich naszego województwa, zależy nam aby w nadchodzących latach stawiać coraz większy nacisk na rozwój zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego. Dlatego Stowarzyszenie jest otwarte na dyskusje zarówno nad ostatecznym kształtem Planu, ale także o poszczególnych działaniach Urzędu Marszałkowskiego i funkcjonowaniu transportu w praktyce.</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Aktualizacja dokumentu odnosi się również do działań podejmowanych w okresie od uchwalenia pierwotnego dokumentu (2015).</p>	
7	Urząd Miasta Chełmża ul. Gen. J. Hallera 2 87-140 Chełmża	1	38-42 pkt 4.2. tab.5 poz.5	Dołączenie na trasie miasta Chełmży w relacji wskazanej w tab. 5 poz. 5 str. 40 proszę traktować jako wysoki priorytet.	Na dzień dzisiejszy, nie ma połączenia miasta Chełmży z miastem Chełmno. Prośby o przywrócenie tego połączenia były wysyłane pisemnie wielokrotnie do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, jednakże bezskutecznie.	Uwaga uwzględniona. Od września 2023 r. pasażerowie mogą korzystać z połączenia pomiędzy Chełmnem a Chełmżą.

8	Urząd Miejski w Świeciu ul. Wojska Polskiego 124 86-100 Świecie	1	39-40	W Tabeli 5 "Wykaz linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym" ująć trasę Świecie-Terespol Pomorski PKP-Tuchola.	Niniejsze połączenie zaspokoiliby potrzeby dojazdu mieszkańców Powiatu Świeckiego i Tucholskiego do szpitali, do pracy. Ponadto przystanek pośredni Terespol Pomorski PKP zabezpieczy zapotrzebowanie częstego dojazdu i powrotu (liczne zgłoszenia mieszkańców) do i z Terespolu pomorskiego, dla osób korzystających z dojazdu pociągiem do pracy, szkół.	Uwaga nieuwzględniona. Wnioskodawca wskazuje na liczne zgłoszenia mieszkańców, jednak do Samorządu Województwa nie napływały uwagi mieszkańców w tej sprawie. Województwo rozważy uruchomienie proponowanej linii po zapoznaniu się z przesłanymi przez Wnioskodawcę głosami mieszkańców i podda analizie przy kolejnej aktualizacji Planu transportowego.
9	Osoba fizyczna	1	4.2. Opis sieci komunikacyjnej 39-40	Brakuje linii komunikacyjnej autobusowej Bydgoszcz-Żnin-Janowiec Wlkp., która funkcjonowała codziennie do 2018 roku, albo chociaż ujęcia odcinka Żnin-Janowiec Wlkp.	Brak zapewnienia dostępności komunikacyjnej miasta Janowiec Wlkp. (ok. 4 tys. mieszkańców) oraz całej gminy co wiąże się z wykluczeniem społecznym tej części województwa.	Uwaga nieuwzględniona. W relacji Janowiec Wielkopolski-Damasławek-Żnin funkcjonują przewozy na podstawie zezwolenia. Proponowana nowa linia komunikacyjna wymaga zbadania potrzeb przewozowych. Zostanie rozpatrzona przy kolejnej aktualizacji planu transportowego.
		2	41-42	5 Kcynia-Nakło nad Notecią-Sępólno Kraj.-Chojnice Ciąg linii komunikacyjnej powinien być rozszerzony o odcinek Janowiec Wlkp.-Kcynia-Chojnice. Janowiec Wlkp. leży w województwie kujawsko-pomorskim i powinien mieć dostęp do komunikacji pasażerskiej. Brak uwzględnienia linii komunikacji autobusowej do Janowca Wlkp. tak jak obecnie najkrótsza trasą przez Żerniki -Cerekwica, a nie wpisanie tylko linii okrężnej Żnin-Junczewo-Damasławek-Janowiec co uważam za niedopuszczalne (taka relacja nawet obecnie nie funkcjonuje), można by ewentualnie przedłużyć obecnie funkcjonującą komunikację autobusową Żnin-Żerniki-Janowiec Wlkp.-Sarbinowo II o odcinek od Sarbinowa do Rogowa zapewniając komunikację autobusową pomiędzy gminami Janowiec Wlkp. a Rogowem której brakuje.	Nie ujęcie Janowca Wlkp. przy obecnie czynnej linii kolejowej 281, która funkcjonuje w ruchu towarowym, wyklucza możliwość wznowienia przewozów pasażerskich. Linia ma charakter ponadregionalny i można by było prowadzić przewozy aż do stacji Gniezno przy współpracy z samorządem woj. wielkopolskiego. Ewidentne pomijanie całej gminy i miasta Janowiec Wlkp. W planie transportowym i nie liczenie się z potrzebami mieszkańców.	Uwaga nieuwzględniona. Linie komunikacyjne, wykraczające poza obszar województwa kujawsko-pomorskiego, muszą być zgodne z Planem Transportowym województwa sąsiadującego. Województwo wielkopolskie nie ma ujętej linii 281 w Planie Transportowym. Pomimo, iż Janowiec Wielkopolski leży na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, linia kolejowa, przebiegająca przez Janowiec przekracza kilkakrotnie obszar dwóch województw.
10	Gmina Wiejska Aleksandrów Kujawski ul. Słowackiego 12 87-700 Aleksandrów Kujawski	1	41-42	W tabeli nr 6 poz. 16 wskazana jest linia kolejowa relacji Toruń-Otłoczyn-Ciechocinek. Wg naszej wiedzy bezpośredniego połączenia Otłoczyn-Ciechocinek nie ma. Stacją pośrednią pomiędzy Toruniem a Ciechocinkiem jest Aleksandrów Kujawski. W związku z powyższym biorąc pod uwagę istniejącą obecnie niewykorzystaną dla przewozu osób linię kolejową nr 245 winno być Toruń-Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek (chyba, że określona nazwa relacji tylko z nazwy wskazuje, że pociąg nie zatrzymuje się w mieście Aleksandrów Kujawski).	W dokumencie tym uwzględniona miała zostać reaktywacja linii kolejowej nr 245 relacji Aleksandrów Kujawski -Ciechocinek.	Uwaga nieuwzględniona. Wykaz linii komunikacyjnych nie należy utożsamiać z wykazem postojów na danej trasie. Linie komunikacyjne, których organizatorem jest marszałek województwa, muszą zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, przebiegać przez obszar min. dwóch powiatów. Linia komunikacyjna, a także kolejowa: Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek, w całości mieści się na terenie powiatu aleksandrowskiego. Wskazanie Otłoczyna jako jednej ze stacji pośrednich czyni zadość zapisom we wskazanej ustawie dot. właściwości organu w zakresie organizowania danego połączenia.
		2	Brak	W całym dokumencie, w tym również planowanych na kolejne lata inwestycji nie odnajdziemy zapisów dot. reaktywacji linii kolejowej nr 245 relacji Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek.	Mamy wątpliwości, czy bez takiego zapisu kiedykolwiek będzie mogło dojść do uzyskania na ten cel finansowanie a co za tym idzie wznowienia tego połączenia. Na odbytym spotkaniu w dniu 07.09.2023 r. w Starostwie Powiatowym w Aleksandrowie Kujawskim Pani Aneta Jędrzejewska - Członka Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego poinformowała, że w Planie Zrównoważonego Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego uwzględniona zostanie reaktywacja linii kolejowej nr 245 relacji Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek, co z nas z projektu tego dokumentu nie wynika.	Uwaga nieuwzględniona. Akt prawa miejscowego jakim jest Plan Transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym. Szczegółowe wyjaśnienie zawarte jest już w bieżącej aktualizacji Planu na str. 85.

11	Urząd Gminy Białe Błota ul. Szubińska 7 86-005 Białe Błota	1	39-40	Relacja/trasa przebiegu: Nakło nad Notecią-Łochowice-Łochowo-Lisi Ogon-Bydgoszcz.	Mieszkańcy sołectw - Łochowice-Łochowo-Lisi Ogon zgłaszają potrzeby dotarcia do pracy, szkół do Bydgoszczy na godziny: 6.00, 7.00, 8.00 oraz powrotu w godz. 15-18. Funkcjonująca na tym terenie komunikacja miejska, zdaniem mieszkańców, nie jest w stanie zaspokoić potrzeb przewozowych. Organizator transportu nie ma obecnie możliwości zwiększenia taboru. Sołectwo Łochowo charakteryzuje się dużym wzrostem liczby mieszkańców. Ponadto w Lisim Ogonie zlokalizowanych jest wiele różnych firm oraz powstaje kolejna wielkoobszarowa hala, co może <u>przyczynić się do zwiększenia potrzeb przewozowych w przedmiotowym rejonie.</u> W	Uwaga nieuwzględniona. Linie na podstawie zezwoleń obsługuje dwóch przewoźników, wykonując po kilkadziesiąt kursów w dobie. Proponowane wnioski o zmianę godzin odjazdu zostaną przekazane przewoźnikom.
12	Osoba fizyczna	1	39	Tabela 5 Linia komunikacyjna nr 13 - zmiana relacji/trasy przebiegu z Bydgoszcz-Szubin - Żnin-Rogowo na Bydgoszcz-Szubin-Żnin-Rogowo-Gniezno	Ze względu na brak istniejącego połączenia kolejowego w tym korytarzu transportowym wskazane jest usprawnienie transportu publicznego dla południowej części powiatu nakielskiego i żnińskiego z Gnieznem, które jest węzłem transportowym i umożliwi przesiadkę na pociągi osobowe i pociągi ekspresowe (w tym do Poznania). Obecna oferta KPTS w tej relacji jest niewystarczająca. Kursów jest za mało, brak kursów w soboty, niedziele i święta.	Uwaga uwzględniona.
		2	40	Tabela 5: dodanie linii komunikacyjnej Bydgoszcz-Szubin-Kcynia-Wągrowiec (lub Gołańczy).	Ze względu na charakter linii (połączenie aglomeracyjne metropolii Bydgoszcz) oraz możliwość wydłużenia tej linii do najbliższej stacji kolejowej we Wągrowcu (lub Gołańczy) z ruchem pasażerskim do Poznania, należy uwzględnić to połączenie w planie oraz uruchomić połączenie z Kcyni do Wągrowca (lub Gołańczy) w celu skomunikowania naszego województwa z terenami przyległymi oraz z Poznaniem dzięki przesiadkom na pociągi w wyżej wymienionych miejscowościach. Połączenie może być nieuwzględnione w przypadku wcześniejszego uruchomienia linii kolejowej Bydgoszcz - Szubin - Kcynia - Gołańczy.	Uwaga nieuwzględniona. Linia istnieje w wykazie - Tabela 7. pkt 3.
		3	41	Zmiana zdania: "W takiej sytuacji zakłada się uruchomienie połączenia na dwuletni okres próbny" na "W takiej sytuacji zakłada się uruchomienie połączenia na pięcioletni okres próbny".	Podany czas jest zbyt krótki, aby móc realnie zbadać potrzeby transportowe pasażerów. Doświadczenia innych krajów pokazują, że połączenie musi zapewnić bezpieczeństwo transportowe uczniom i osobom pracującym w taki sposób, aby byli pewni, że nie zostanie ono zlikwidowane, by móc z niego korzystać. 5 lat to obecnie okres pełnego cyklu kształcenia w szkole ponadpodstawowej (technikum).	Uwaga nieuwzględniona. Okres dwuletni jest wystarczający dla oceny skali realnego zapotrzebowania na przewozy.
		4	54	W ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym organizator odpowiada w szczególności Za: (dodać punkt)- publikowanie do informacji pasażerów rozkładów jazdy środków transportu i bieżące ich aktualizowanie.	Województwo jako zarządzający transportem publicznym ma pełnię informacji dotyczących rozkładów jazdy i jako zarządzający systemem powinien dopilnować, aby podstawowe informacje o kursowaniu środków transportu było udostępnione publicznie dla pasażerów (na dworcach, przystankach i w Internecie) oraz aktualizować je na bieżąco. Dotyczy to zwłaszcza przewozów autobusowych.	Uwaga nieuwzględniona. Tryb publikacji i aktualizacji rozkładów jazdy oraz kompetencje poszczególnych podmiotów w tym zakresie jest szczegółowo wskazany w odrębnych przepisach - dla przewozów autobusowych jest to Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy, dla przewozów kolejowych - ustawa o transporcie kolejowym.
		5	81	Tabela 10: Punktualność i częstotliwość: (zmienić na) -minimalna liczba par pociągów na linii kolejowej nie może być mniejsza niż pięć.	Dwie pary połączeń kolejowych nie są zalecanym przez instytucje zajmujące się transportem publicznym. Wg specjalistów zalecana minimalna ilość par pociągów na liniach lokalnych to 6-8 par pociągów. Liczba 5 par jest poniżej tej liczby, jednak w polskich warunkach jest liczbą akceptowalną.	Uwaga nieuwzględniona. Liczba par połączeń winna zależeć od realnych potrzeb przewozowych.
		6	81	Tabela 10: Punktualność i częstotliwość: (zmienić na) -liczba kursów w jednym kierunku na liniach w publicznym transporcie autobusowym powinna wynosić minimum 5 na dobę.	Jak wyżej.	Uwaga nieuwzględniona. Liczba par połączeń winna zależeć od realnych potrzeb przewozowych.
		7	81	Tabela 10; Środki transportowe: zmienić na: średni wiek środków transportowych w przewozach kolejowych nie powinien przekraczać 40 lat, a w autobusowych 20 lat.	Ze względu na słabą ofertę transportową w województwie należy dopuścić możliwość eksploatacji starszych pojazdów. Wymuszenie na przewoźnikach odnowienia taboru autobusowego może doprowadzić do zwiększenia kosztów, a tym samym ograniczenie oferty transportowej.	Tabela określa pożądany standard. Propozycja odrzucona ze względu na fakt, że wymagany reśrus pojazdów nie może być większy niż określany przez producenta (dla ezt jest to 30 lat, dla autobusu max. 15 lat).

		8	7	Cele powyższe zostaną osiągnięte głównie poprzez: (dodać punkt): - poprawę jakości usług przez przenoszenie potoków pasażerskich z połączeń autobusowych na połączenia kolejowe w relacjach, w których korytarze transportowe pokrywają się (lub są zbieżne)	Należy dążyć do usprawniania transportu przez przenoszenie transportu publicznego z dróg na kolej, ze względu na wygodę przemieszczania, krótszy czas podróży, niezależność sieci, mniejsze obciążenie środowiska.	W województwie kujawsko-pomorskim nie stwierdzono pokrywania się korytarzy transportowych.
		9	7	W przypadku kolejowych linii komunikacyjnych[...] uzależniona w pierwszej kolejności od: (wykreślić punkt): remontu infrastruktury przystankowej.	Stan infrastruktury przystankowej nie jest istotny w przypadku ponownego uruchomienia ruchu na liniach nieczynnych. Nie wpływa na czas podróży ani bezpośrednio na jej jakość, a jest czynnikiem obciążającym i utrudniającym ewentualne przywracanie ruchu na liniach nieczynnych. Dotychczasowy stan infrastruktury przystankowej może być poprawiony w ramach bieżącego utrzymania, bez ponoszenia zbytecznych kosztów inwestycyjnych	Uwaga nieuwzględniona Stan infrastruktury przystankowej jest istotny w przypadku uruchomienia połączeń na liniach z zawieszonym ruchem pasażerskim
		10	8	W latach 2016-2030 zakłada się m.in. stopniowe: (dodać punkt) - przenoszenie linii transportowych z transportu autobusowego na transport kolejowy, zwłaszcza w przypadku linii transportowych o charakterze aglomeracyjnym.	Przenoszenie transportu z drogi na kolej ma na celu poprawę jakości połączeń, jest to ważne zwłaszcza w połączeniach aglomeracyjnych i pozwoli na usprawnienie transportu publicznego, wraz z obniżeniem ilości samochodów osobowych wjeżdżających do centrów miast z ośrodków peryferyjnych.	Uwaga nieuwzględniona Transport kolejowy i autobusowy winny się wzajemnie uzupełniać. Nie zakłada się dublowania przebiegu linii, stąd nie jest możliwym „przenoszenie linii transportowych”
		11	8	W latach 2016-2030 zakłada się m.in. stopniowe: (dodać punkt) - budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z parkingami P+R na liniach, zwłaszcza kolejowych, które prowadzą wprost do centrów miast (Bydgoszczy, Torunia, Włocławka).	Budowa węzłów przesiadkowych wraz z parkingami P+R umożliwi usprawnienie transportu przez zmniejszenie ilości indywidualnych pojazdów samochodowych dzięki możliwości pozostawienia ich w dalszej odległości od centrów miast i jednocześnie w miejscach z dobrymi połączeniami transportem zbiorowym.	Uwaga uwzględniona
		12	9	Wykreślić punkt: "w przewozach autobusowych: Zakłada się, że większość połączeń opierać się będzie na przewozach komercyjnych tj. na podstawie wydawanych zezwoleń."	Połączenia komercyjne powinny być dopuszczalne wyłącznie w liniach transportowych o pewnym i stałym potoku pasażerów. Działanie linia transportowych, powinno zostać zagwarantowane przez Województwo, w celu zagwarantowania ciągłości prowadzenia ruchu transportowego w przypadku trudnych do przewidzenia sytuacji zewnętrznych.	Uwaga nieuwzględniona. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny mieć charakter uzupełniający, ich rola jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.
13	Gmina Gostycyn ul. Bydgoska 8 89-520 Gostycyn	1	43-44	Proszę o dodanie w tabeli 7 - wykaz linii komunikacyjnych realizowanych na podstawie zezwoleń dwóch linii komunikacyjnych relacji: 1. Łyskowo-Gostycyn-Pruszcz-Mąkowsko-Koronowo-Bydgoszcz 2. Gostycyn-Wielka Klonia-Wałdowo-Sępólno Krajeńskie	Na wniosek mieszkańców zgłaszających potrzebę uruchomienia dodatkowych połączeń autobusowych	Uwaga nieuwzględniona. Wnioskodawca wskazuje na liczne zgłoszenia mieszkańców, jednak do Samorządu Województwa nie napływały uwagi mieszkańców w tej sprawie. Województwo rozważy uruchomienie proponowanej linii po zapoznaniu się z przesłanymi przez Wnioskodawcę głosami mieszkańców i podda analizie przy kolejnej aktualizacji Planu transportowego

14	Gmina Sośno ul. Nowa 1 89-412 Sośno sekretariat@sosno.pl	1	41	Wprowadzenie do planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego linii kolejowej nr 240 na odcinku Więcbork -Sośno - Świecie dla ruchu pasażerskiego.	Zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego powiatu sępoleńskiego szczególnie południowo-wschodniej jego części.	Uwaga nieuwzględniona. Nie istnieje linia kolejowa w tym przebiegu.
15	284 osoby fizyczne. Wszystkie osoby złożyły uwagi/propozycje zmian o tej samej treści	1	Strony 41/42, Tabela 6	Wnioskuje o wydłużenie Linii Komunikacyjnej nr 5 w zakresie linii kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym do następującej treści: (Gniezno) - Janowiec Wielkopolski - Kcynia - Nakło nad Notecią - Sępólno Kraj. - Chojnice.	W przedstawionym Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa Kujawsko-Pomorskiego pominięto miasto i gminę Janowiec Wielkopolski oraz odcinek linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Gniezno, który znajduje się częściowo na terenie woj. Kujawsko-Pomorskiego. Dodanie odcinka linii kolejowej nr 281 Kcynia - Gniezno, do Linii Komunikacyjnej nr 5 oraz modernizacja oraz elektryfikacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice i przywrócenie tam ruchu pociągów dałoby następujące korzyści: 1) Przywrócenie ruchu pasażerskiego na odcinku Gniezno - Janowiec Wielkopolski - Kcynia - Nakło nad Notecią - Sępólno Kraj. - Chojnice , co byłoby znaczącym narzędziem w walce z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281, w tym Janowca Wielkopolskiego. 2) Możliwość stworzenia szybkiego i dogodnego sposobu dojazdu do Szprychy nr 1 CPK (Pomorze, Kujawy) , która ma przebiegać przez miejscowość Nakło nad Notecią, co ułatwiłoby dostęp do Centralnego Portu Komunikacyjnego dla mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281. 3) Utworzenie towarowej linii kolejowej na odcinku linii kolejowej nr 281 Nakło nad Notecią - Gniezno , która mogłaby odciążać z ruchu pociągów towarowych 2 linie kolejowe: - Nr 131 na odcinku Inowrocław - Nowa Wieś - Bydgoszcz - Nr 353 na odcinku granica województwa - Inowrocław 4) Poprawy bezpieczeństwa i zwiększenie prędkości szlakowej dla pociągów towarowych z przekroczoną skrajnią korzystających z omawianego odcinka linii kolejowej nr 281	Uwaga nieuwzględniona. Linie transportowe wykraczające poza obszar województwa kujawsko-pomorskiego muszą być zgodne z Planem Transportowym województw sąsiadujących. Województwa wielkopolskie oraz pomorskie nie mają ujętej linii kolejowej nr 281 w swoich Planach Transportowych. Pomimo, iż Janowiec Wielkopolski leży na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, linia kolejowa, przebiegająca przez Janowiec przekracza kilkakrotnie obszar trzech województw na wskazanym odcinku. Województwo tworząc Plan Transportowy uwzględniło wyłącznie istniejącą infrastrukturę. Plany dotyczące kolei dużej prędkości, do portu CPK, obecnie dalej są w fazie projektowania i ze względu na roboczy charakter, nie mogą stanowić punktu odniesienia w planowaniu linii komunikacyjnych w województwie.
		2	Strony 41/42, Tabela 6	Wnioskuje o dodanie Linii Komunikacyjnej nr 17 w wykazie linii kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym do następującej treści: (Gniezno) - Janowiec Wielkopolski - Kcynia - Nakło nad Notecią	W przedstawionym Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa Kujawsko-Pomorskiego pominięto miasto i gminę Janowiec Wielkopolski oraz odcinek linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia -	

				<p>Gniezno, który znajduje się częściowo na terenie woj. Kujawsko-Pomorskiego. Modernizacja oraz elektryfikacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Nakło nad Notecią i przywrócenie tam ruchu pociągów dałoby następujące korzyści:</p> <p>1) Przywrócenie ruchu pasażerskiego na odcinku Gniezno - Janowiec Wielkopolski -Kcynia - Nakło nad Notecią, co byłoby znaczącym narzędziem w walce z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281, zwłaszcza Janowca Wielkopolskiego.</p> <p>2) Możliwość stworzenia szybkiego i dogodnego sposobu dojazdu do Szprychy nr 1 CPK (Pomorze, Kujawy), która ma przebiegać przez miejscowość Nakło nad Notecią, co ułatwiłoby dostęp do Centralnego Portu Komunikacyjnego dla mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281.</p> <p>3) Utworzenie towarowej linii kolejowej na odcinku linii kolejowej nr 281 Nakło nad Notecią - Gniezno, która mogłaby odciążać z ruchu pociągów towarowych 2 linie kolejowe: - Nr 131 na odcinku Inowrocław - Nowa Wieś - Bydgoszcz - Nr 353 na odcinku granica województwa - Inowrocław</p> <p>4) Poprawy bezpieczeństwa i zwiększenie prędkości szlakowej dla pociągów towarowych z przekroczoną skrajnią korzystających z omawianego odcinka linii kolejowej nr 281</p>		
		3	Strony 38-41, 43-47	Wnioskuje o poprawę stanu połączeń Janowca Wielkopolskiego z Bydgoszczą, Żninem i Gnieznom w transporcie autobusowym.	W przedstawionym Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa Kujawsko-Pomorskiego miasto i gmina Janowiec Wielkopolski w wykazie linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym znajduje się w śladowej ilości - zaledwie 1 linia na ogólna liczbę 188. Uwzględnienie niniejszego wniosku byłoby konkretnym przykładem walki z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców gminy Janowiec Wielkopolski, którym z racji społecznych zależy na lepszym skomunikowaniu głównie z Bydgoszczą, Żninem, i Gnieznom (praca, szkoły, uczelnie, sprawy urzędowe itp.).	Uwaga nieuwzględniona. W relacji Janowiec Wielkopolski-Damastówek-Żnin funkcjonują przewozy na podstawie zezwoleń. Proponowana nowa linia komunikacyjna wymaga zbadania potrzeb przewozowych. Zostanie rozpatrzona przy kolejnej aktualizacji planu transportowego.
16	Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Publicznego ul. Dworcowa 60 86-010 Koronowo	1	6	„-wdrożenie nowoczesnych systemów taryfowo-biletowych, ułatwiających pasażerom dokonywanie opłat za przejazd;„ / dodanie zdania „obniżenie cen biletów komunikacyjnych tak, aby wybór transportu publicznego był kosztowo atrakcyjniejszy niż podróż samochodem„,	Zgodnie z polityką transportową Unii Europejskiej należy dążyć do ograniczania liczby samochodów i zachęcać mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Aby tego dokonać nie wystarczy duża liczba połączeń, ponieważ pasażer dokonuje wyboru przejazdu transportem publicznym wtedy gdy opłaca mu się to ekonomicznie, dotyczy to szczególnie podróżujących wspólnie rodzin.	Uwaga częściowo uwzględniona. Województwo już w tej chwili posiada własną, atrakcyjną taryfę, która jest tańsza od podstawowej taryfy przewoźników. Dodano zdanie: "obniżenie cen biletów komunikacyjnych w przypadku partycypowania przez samorządy lokalne w zwiększonych kosztach usługi przewozowej".
		2	7	„Sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, składać się będzie z 16 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym i 60 linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym.„ / zmienić liczbę kolejowych linii komunikacyjnych z 16 na 21.	Plan transportowy powinien obejmować obecnie nieczynne linie kolejowe, aby można było reaktywować na nich połączenia. Również ujęcie obecnie nieczynnych linii kolejowych będzie istotnym argumentem dla PKP PLK aby prowadzić na nich prace remontowe umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego, co często PKP PLK podkreśla w korespondencji z naszym Stowarzyszeniem.	Plan transportowy obejmuje także nieczynne w ruchu pasażerskim i towarowym linie kolejowe /komunikacyjne. Wyznaczona lista linii komunikacyjnych została określona na moment aktualizacji Planu. Niewykluczone są przyszłościowe zmiany w wykazie linii komunikacyjnych, jednakże zmiany te muszą zostać poprzedzone szczegółowymi analizami w zakresie potencjalnych potoków podróży, jak i parametry samej linii kolejowej muszą spełniać minimalne standardy określone w Planie transportowym.

3	23	Na mapie sieci kolejowej brakuje nieistniejącego, a koniecznego do wybudowania połączenia kolejowego pomiędzy Koronowem a linią nr 201 w okolicach stacji Stronno.	Konieczność ujęcia budowy tego odcinka jest zasadna z uwagi na zapisy budowy tej linii w dokumentach strategicznych PKP PLK .	Uwaga nieuwzględniona. Aktualizacja dotyczy zamierzeń, możliwych do zrealizowania w perspektywie do 2030 r. Zasadność przywrócenia połączeń na wskazanych liniach komunikacyjnych będzie przedmiotem odrębnych analiz w ramach planu transportowego, którego perspektywa obejmuje okres po 2030 r.
4	42	Dopisać kolejowe linie komunikacyjne jako następne po numerze 16. - 17. Inowrocław – Piotrków Kujawski – Konin. 18. (Tuchola-Koronowo) 19. (Twarda Góra – Nowe) 20. Inowrocław – Piotrków Kujawski – Zduńska Wolna 21. Inowrocław – Piotrków Kujawski – Kutno 22. (Mogilno – Strzelno) 23. (Mogilno – Orchowo) 24. (Toruń Wschodni – Toruń Barbarka)	Relacje w nawiasach należałoby uruchomić po dostosowaniu/odbudowie infrastruktury kolejowej przez PKP PLK tak, aby kursowanie pociągów było możliwe. Bez ujęcia tych linii w Planie Transportowym PKP PLK nie ma podstaw do inwestowania środków finansowych, co samo w sobie jest niezrozumiałe, porównując to, że w budowę dróg inwestuje się pomimo braku występowania danej drogi w planie transportowym.	Uwaga nieuwzględniona. Plan Transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym.
5	Wszystkie strony dokumentu	Usunąć w odniesieniu do transportu kolejowego słowo „zasadność” i odmiany tego słowa.	Kolej jako najbardziej ekologiczny środek transportu i traktowany przez Unię Europejską jako absolutny priorytet w obszarze transportu sama przez się jest zasadna aby ją rozbudowywać i uruchamiać jak najwięcej pociągów na wszystkich liniach kolejowych. Czynne powinny być wszystkie linie kolejowe w województwie, a minimalna liczba par pociągów po nich kursująca powinna wynosić jedenaście. Stosowanie określenia czy jakichkolwiek analiz, które mają przedstawić rzekomą zasadność jest właśnie niezasadne. Transport kolejowy w opinii Komisji Europejskiej można uznać za oczywistą oczywistość w codziennych dojazdach dla mieszkańców, toteż żadne analizy nie powinny być czynione pod kątem których dana linia jest reaktywowana czy nie. Transport kolejowy powinien być obligatoryjnie organizowany na wszystkich liniach kolejowych tak aby pociąg był podstawowym środkiem transportu, komunikacja autobusowa tylko jego uzupełnieniem, a samochód służyć za transport pierwszej mili z domu na przystacyjny parking.	Uwaga nieuwzględniona. W kontekście alokacji środków publicznych na finansowanie infrastruktury kolejowej, pojęcie "zasadność" odnosi się do złożonej koncepcji odpowiedzialności finansowej i strategicznej, którą tak Województwo jak i Państwo musi uwzględnić przy podejmowaniu decyzji dotyczących wydatkowania tych środków. Termin "Zasadność" stanowi integralną część kryteriów alokacyjnych i strategicznych, które są nieodłącznym elementem zarządzania finansami publicznymi w ramach ustawy o finansach publicznych. W tym kontekście, ustawodawstwo nakłada obowiązek wydatkowania środków publicznych w sposób efektywny i oszczędny, dążąc do osiągnięcia maksymalnych korzyści społeczno-gospodarczych. Jednakże, istotnym aspektem jest również rozważenie priorytetu UE, jakim jest promowanie i inwestowanie w nisko i zeroemisyjny transport, w tym w rozwijanie infrastruktury kolejowej. Należy podkreślić, że priorytet ten nie może być interpretowany w sposób bezrefleksyjny, co oznacza, że wydatkowanie środków publicznych nie powinno odbywać się bez względu na osiągnięte korzyści społeczne i gospodarcze. W kwestii kształtowania polityki finansowania połączeń kolejowych,

						wspomniana zasadność wymaga zważenia na dostępność badań i analiz ekonomicznych, które potwierdzają, że inwestycje w kolej przyczyniają się do poprawy mobilności, redukcji emisji CO2 oraz zwiększenia efektywności transportu publicznego, a tym samym przynoszą korzyści zarówno społeczne jak i środowiskowe.
17	Powiat Tucholski ul. Pocztowa 7 89-500 Tuchola	1	45	Tuchola - Gostycyn - Bydgoszcz, Bydgoszcz - Gostycyn -Tuchola	Propozycja utworzenia linii komunikacyjnej w transporcie autobusowym, bezpośredniej na potrzeby uczniów i studentów dojeżdżających do miasta wojewódzkiego - w obie strony	Uwaga nieuwzględniona. Między Tucholą a Bydgoszczą funkcjonuje połączenie kolejowe, między Bydgoszczą a Gostycynem realizowane są przewozy autobusowe.
		2	45	Tuchola - Bysław - Toruń, Toruń, - Bysław - Tuchola	Propozycja utworzenia linii komunikacyjnej bezpośredniej na potrzeby uczniów i studentów dojeżdżających do miasta wojewódzkiego - w obie strony	Uwaga nieuwzględniona. Między Tucholą a Bydgoszczą funkcjonuje połączenie kolejowe, odcinek Toruń-Bydgoszcz obsługiwany jest przez transport kolejowy i autobusowy. Między Bysławem a Tucholą przewozy autobusowe może zorganizować powiat. Proponowana nowa linia komunikacyjna wymaga zbadania potrzeb przewozowych. Zostanie rozpatrzona przy kolejnej aktualizacji planu transportowego.
		3	41	Poz. 10 Bydgoszcz - Wierzchucin - Tuchola - Chojnice/wniosek o zwiększenie taboru (dodanie wagonów pasażerskich)	Duża liczba osób korzystających z przewozów pasażerskich (przepełnienie)	Uwaga nieuwzględniona. Zestawienie kursujących składów nie jest przedmiotem Planu transportowego
		4	42	Poz. 15 Chojnice - Wierzchucin - Laskowice Pom. - Grudziądz/wniosek o zwiększenie taboru (dodanie wagonów pasażerskich)	Duża liczba osób korzystających z przewozów pasażerskich (przepełnienie)	Uwaga nieuwzględniona. Zestawienie kursujących składów nie jest przedmiotem Planu transportowego
18	osoba fizyczna	1	wprowadzenie zatrzymywania się autobusów jadących w stronę Torunia na przystankach Brzoza III, Brzoza II, Brzoza I, G80	po 14:20 nie zatrzymuje się żaden autobus w stronę Torunia (autobusy przejeżdżają bez zatrzymywania się)	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z rozkładami jazdy autobusy na linii komunikacyjnej relacji Toruń-Ciechocinek powinny się zatrzymywać. Linie zostaną poddane kontroli.	

		2		wprowadzenie zatrzymywania się pociągów na przystankach: Brzoza Toruńska, Cierpice oraz Chorągiewka (pisownia oryginalna)		Uwaga częściowo uwzględniona. Przewiduje się wprowadzenie postoju na stacji Cierpice w 2023 r. Na stacji Brzoza Toruńska w 2024, a na posterunku Chorągiewka nie istnieje odpowiednia infrastruktura przystankowa do bezpiecznej obsługi podróżnych.
19	Miasto Inowrocław Al. Ratuszowa 36 88-100 Inowrocław	1	22 Mapa 7 Drogi wojewódzkie w woj. Kujawsko-pomorskim (XII 2021 r.)	Brak na mapie zaznaczonej drogi wojewódzkiej nr 275 znajdującej się w Inowrocławiu	Skoro mapa obejmuje wszystkie drogi wojewódzkie w województwie kujawsko-pomorskim, to droga 275 powinna się na niej znaleźć	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na rozdzielczość mapy nie jest możliwe ujęcie wszystkich szczegółów, przy jednoczesnym zachowaniu jej czytelności.
		2		Brak uwzględnienia Inowrocławia w planowanych liniach o przebiegu CPK - Płock - Włocławek - Grudziądz - Tczew, Trójmiasto (CMK Północ) - Łębork - Słupsk oraz Włocławek - Toruń - Bydgoszcz - Piła - Szczecinek - Białogard - Kołobrzeg	Inowrocław jest miastem uzdrowskim cieszącym się dużą popularnością wśród kuracjuszy przybywających z całej Polski	Uwaga nieuwzględniona. Województwo zgodnie z prawem zobowiązane jest do sporządzenia Planu Transportowego połączeń o charakterze wojewódzkim. Spółka CPK, która przygotowuje projekt przebiegu linii kolei dużych prędkości działa niezależnie i nie ma potrzeby ujmowania tych linii w Planie Transportowym Województwa. Plan Transportowy Województwa nie obejmuje działań planowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, związanych ze strategicznymi inwestycjami kolejowymi, które będą finansowane głównie z budżetu kraju, i za które odpowiada rząd, oraz strategicznych inwestycji drogowych, które ujmują inne dokumenty planistyczne rządowe i wojewódzkie.
21	Osoba fizyczna	1	41	Wydłużenie trasy LK nr 281 od Gniezna przez Nakło, Więcbork do Chojnic	Cała linia musi być przejezdna co poprawia jej korzyść i opłacalność	Uwaga nieuwzględniona. Linie transportowe wykraczające poza obszar województwa kujawsko-pomorskiego muszą być zgodne z Planem Transportowym województw sąsiadujących. Województwa wielkopolskie oraz pomorskie nie mają ujętej linii kolejowej nr 281 w swoich Planach Transportowych.
		2	41	Dodanie do opisu do linii kolejowej nr 281 po Nakle - Więcborka	Stacja PKP Więcbork na LK 281, 240 jest największą stacją po Gnieźnie, Nakle i Chojnicach. Proszę ją uwzględnić	Uwaga nieuwzględniona. Wykaz linii komunikacyjnych nie należy utożsamiać z wykazem postojów na danej trasie. Więcbork z racji, iż jako 6-tysięczne miasto będzie bez wątpienia istotnym generatorem ruchu pasażerskiego. Po ewentualnym przywróceniu ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 281, postoje z pewnością zostaną zaplanowane postoje handlowe.
		3	41	Niewłoczna rewitalizacja linii 281 i stacji PKP Więcbork na rzecz wznowienia przewozów pasażerskich PKP	Cała linia LK 281 po stacji PKP Więcbork wymaga pilnego remontu aby uruchomić przewozy pasażerskie PKP.	Uwaga nieuwzględniona. Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym. Infrastruktura kolejowa należy do Skarbu Państwa i z racji właściwości wszelkie wnioski w zakresie działań inwestycyjnych na linii kolejowej nr 281 należy kierować do Ministerstwa Infrastruktury.
		4	41	Wpisać nową linię kolejową z jej odbudową na LK 240 od Świecia przez Więcbork do Złotowa	Na tym odcinku występuje całkowite wykluczenie komunikacyjne a LK 240 figuruje w zasobach PKP PLK do dziś, dlatego zgłaszam ją na tym odcinku.	Uwaga nieuwzględniona. Nie istnieje linia kolejowa w tym przebiegu.