

Raport
ze stanu realizacji
„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”
2023

Opracował Departament Transportu
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Toruń, wrzesień 2024

Spis treści

Wprowadzenie	3
I. Wojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe.....	4
Infrastruktura kolejowa liniowa	4
Dworce kolejowe i zintegrowane węzły komunikacyjne.....	5
Tabor kolejowy	6
Organizacja przewozów kolejowych	8
Organizacja połączeń stykowych z innymi województwami.....	11
Standardy obsługi pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	12
Komfort podróżowania	12
Niezawodność przewozów	13
Punktualność	14
II. Wojewódzkie pasażerskie przewozy autobusowe	15
Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa.....	15
Tabor	16
Organizacja przewozów.....	16
Przewozy regularne i regularne specjalne w 2023 roku.....	23
Umowy użyteczności publicznej.....	23
III. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym	24
Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	25
Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe	26
Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.	26
IV. Monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.....	28
V. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego	30
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe	30
Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe.....	34
Lokalny transport zbiorowy.....	34
VI. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego.....	35
VII. Pożądane działania mające na celu zwiększenie skuteczności realizacji Planu transportowego	42

Tabela 1. Tabor będący własnością WK-P	7
Tabela 2. Linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym .	8
Tabela 3. Linie komunikacyjne, na których nie odbywa się ruch pasażerski.....	8
Tabela 4. Wielkość pracy eksploatacyjnej i liczba pasażerów	9
Tabela 5. Umowy z operatorami kolejowymi.....	10
Tabela 6. Liczba założonych pociągów 2023	13
Tabela 7. Liczba uruchomionych pociągów 2023.....	13
Tabela 8. Liczba nieuruchomionych pociągów 2023.....	13
Tabela 9. Odwołane pociągi i opóźniony przewóz zastępczy.....	14
Tabela 10. Niedochowanie wskaźnika punktualności pociągów.....	15
Tabela 11. Wydatki na pasażerskie przewozy kolejowe	30
Tabela 12. Wydatki na pasażerskie przewozy autobusowe	34
Tabela. 13 Wydatki na lokalny transport zbiorowy.....	34

Wprowadzenie

Potrzeba opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynika z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371), a także z wytycznych zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. nr 117 poz. 684). Ustawa definiuje publiczny transport zbiorowy jako powszechnie dostępny, regulowany przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Odpowiedzialność za opracowanie Planu spoczywa na wskazanych w ustawie organach administracji rządowej oraz organach wykonawczych samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego tym organem jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” został przyjęty Uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. Uchwałą nr LXII/864/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 października 2023 r. przyjęta została aktualizacja „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”.

Cele szczegółowe niniejszej aktualizacji Planu transportowego są zbieżne z zasadniczymi celami dotyczącymi rozwoju publicznego transportu zbiorowego zawartymi w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+”.

Cele powyższe zostaną osiągnięte głównie poprzez:

- optymalizację układu linii wojewódzkich przewozów pasażerskich zapewniającą lepszą efektywność funkcjonowania tych linii;
- spójność sieci linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami przewozów międzynarodowych, międzywojewódzkich i lokalnych (powiatowych i gminnych);
- poprawę dostępności mieszkańcom województwa do linii publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz przestrzeni publicznej, w tym stworzenie lepszej dostępności do infrastruktury przystankowej tych linii samochodem osobowym lub rowerem;

- wdrożenie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej zapewniającej pełniejszą dostępność do tej informacji pasażerom, w tym osobom z niepełnosprawnościami;
- wdrożenie nowoczesnych systemów taryfowo-biletowych, ułatwiających pasażerom dokonywanie opłat za przejazd;
- podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, dworców i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz w większym stopniu przystosowanie ich do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych;
- podniesienie jakości środków transportowych, zapewniających mniejszą szkodliwość oddziaływania ich na środowisko naturalne oraz większy komfort i bezpieczeństwo podróży, a także lepsze ich dostosowanie do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, osób przewożących dzieci w wózkach lub rowery;
- obniżenie cen biletów komunikacji w przypadku partycypowania przez samorządy lokalne w zwiększonych kosztach usługi przewozowej.

I. Wojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe

Infrastruktura kolejowa liniowa

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

Atutem regionu jest przebieg linii kolejowej nr 131, zaliczanej do międzynarodowego ciągu transportowego oznakowanego jako C-E65 AGTC, służącego do kombinowanego przewozu towarów, która analogicznie jak autostrada A1, stanowi oś transportową północnej, środkowej i południowej Europy. Kombinowany przewóz towarów zakłada również budowę baz kontenerowych, centrów logistycznych, tzw. suchych portów, do przeładunku, rozładunku i magazynowania towarów.

Całkowita długość linii kolejowych eksploatowanych na terenie województwa wynosi 1 199,33 km¹.

Z ogólnej długości linii eksploatowanych:

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

¹ <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/linie-kolejowe/20866,Linie-kolejowe-w-2023-r.html>

Zgodnie z przyjętą w 2023 roku aktualizacją Planu Transportowego sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, składać się będzie z 16 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym. W zależności od potrzeb przewozowych, zakłada się tworzenie połączeń w relacjach krótszych, jak i łączenie relacji w dłuższe.

W przypadku kolejowych linii komunikacyjnych, na których w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 nie odbywał się ruch pasażerski, możliwość wznowienia przewozów będzie uzależniona w pierwszej kolejności od:

- remontu infrastruktury liniowej i przystankowej;
- znaczącego podniesienia prędkości, pozwalającego na osiągnięcie konkurencyjnego lub porównywalnego względem transportu indywidualnego i autobusowego czasu przejazdu;
- wzrostu bezpieczeństwa przewozu;
- dostosowania infrastruktury służącej obsłudze podróżnych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej sprawności ruchowej;
- odtworzenia lub utworzenia nowych punktów odprawy podróżnych w lokalizacjach odpowiadających zapotrzebowaniu na przewozy tj. w możliwie najbliższej odległości od generatorów ruchu.

Z punktu widzenia zapewnienia jak najlepszej siatki połączeń problemem są punktowe ograniczenia prędkości („wąskie gardła”), w szczególności na linii kolejowej nr 201. Ich likwidacja umożliwiłaby zwiększenie przepustowości tras i lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb podróżnych. Dotyczy to przede wszystkim lokalizacji stacji kolejowych, umożliwiających krzyżowanie się pociągów. Ich liczba jest niedostosowana do obecnych potrzeb przewozowych. Utrudnia to tworzenie cyklicznych rozkładów jazdy, jak i zwiększania kursowania pociągów. Stan infrastruktury kolejowej w województwie kujawsko-pomorskim w ostatnich latach ulega systematycznej poprawie, głównie dzięki inwestycjom realizowanym w ramach dofinansowania ze środków budżetu państwa oraz Unii Europejskiej, ale także ze środków własnych zarządcy infrastruktury. Prowadzone są prace modernizacyjne, rewitalizacyjne oraz bieżące utrzymanie szlaków kolejowych mające na celu poprawę bezpieczeństwa i standardów podróżowania.

Dworce kolejowe i zintegrowane węzły komunikacyjne

Spośród 156 punktów obsługi pasażerskiej, wykorzystywanych obecnie w ruchu kolejowym, 76 (48,7%) z nich ma status stacji kolejowej, a 80 to przystanki osobowe. W zależności od charakteru linii rozmieszczenie poszczególnych obiektów jest różne. Na najważniejszych liniach kolejowych (gdzie prowadzony jest zarówno ruch regionalny, jak i dalekobieżny) takich jak: LK131, LK18 czy też LK353, znakomita większość punktów ma charakter stacji kolejowej. Na liniach charakteryzujących się mniejszą intensywnością wykorzystania, takich jak: LK201, LK207, LK208 czy też LK27, widoczna jest przewaga przystanków osobowych.

Stacje i przystanki w zależności od rangi mogą być wyposażane w szereg udogodnień dla podróżnych. Najczęściej mowa tutaj o budynku lub też zespole budynków wykorzystywanych jako dworzec kolejowy. W zależności od stopnia wykorzystania infrastruktury, w tego typu obiektach, funkcjonują m.in. poczekalnie, kasy i multimedialny system informacji pasażerskiej czy też inne punkty usługowe, takie jak sklepy z prasą lub restauracje. Należy wspomnieć, iż zarządzanie dworcami kolejowymi w Polsce nie odbywa się w sposób scentralizowany, mimo iż znaczna większość z nich należy i jest administrowana przez PKP S.A. W województwie kujawsko-pomorskim użytkowanych jest 41 dworców

kolejowych pozostających w zarządzie PKP S.A. Według obowiązującej kategoryzacji (np. Anieliny, Cekcyn, Gniewkowo, Laskowice Pomorskie, Świekatowo) 30 z nich określa się mianem obiektów o znaczeniu lokalnym i niewielkim potencjale rozwoju ruchu kolejowego (głównie wykorzystywanego przez osoby podróżujące systematycznie do większych ośrodków), przez co zakłada się na nich minimalny standard usług zlokalizowanych na peronie danej stacji. Kolejną grupą dworców są obiekty o znaczeniu aglomeracyjnym (6 – np. Maksymilianowo, Toruń Miasto, Włocławek Zazamcze), które obsługują codzienny ruch lokalny, będąc przy tym ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie aglomeracji. Dworce tego typu są oddalone od centrum aglomeracji o nie więcej niż 50 km, przy czym PKP S.A. nie zakłada na nich umiejscawiania funkcji komercyjnych. Wyższymi rangą od wcześniej wspomnianych są dworce sklasyfikowane jako regionalne (3 – Grudziądz, Inowrocław, Nakło nad Notecią). Są to miejsca obsługi pasażerów w ruchu lokalnym i regionalnym będące ważnymi węzłami komunikacyjnymi na poziomie gminy i województwa. Następnie wyróżnić można dworzec znajdujący się we Włocławku, skategoryzowany jako 1 z 15 znajdujących się w kraju dworców wojewódzkich. Z założenia obiekty te mają być ważnymi węzłami komunikacyjnymi na poziomie międzywojewódzkim, postrzeganych jako wizytówka miasta lub regionu, a także zapewniać podróżnym podstawowe usługi, takie jak gastronomia, zakupy lub bankomat. Najważniejszym dworcem w województwie kujawsko-pomorskim wg klasyfikacji PKP PLK jest Bydgoszcz Główna, którą określa się mianem dworca „premium”. Obecnie w całym kraju znajduje się 16 obiektów należących do tej najbardziej prestiżowej kategorii. Zakłada się, iż jako punkty zlokalizowane w dużych miastach predestynowane są do obsługi największych potoków pasażerskich, na które składają się zarówno podróżni korzystający z transportu regionalnego, jak i dalekobieżnego, w tym międzynarodowego. Z uwagi na to zarządca zakłada wyposażenie tych obiektów w szereg udogodnień, takich jak np. wypożyczalnię samochodów, przechowalnię bagaży lub prysznice oraz udostępnienie powierzchni dla wielu usług komercyjnych, w tym gastronomii lub sklepów. Poza dworcami w zarządzie PKP S.A. warto zwrócić uwagę na przykłady obiektów, które zostały zmodernizowane i przystosowane do nowoczesnych standardów przez JST. Pierwszym przykładem jest Toruń Główny, administrowany przez URBITOR Sp. z o.o., czyli spółkę powołaną przez Prezydenta Miasta Torunia. W ramach projektu BiT-City w latach 2014 – 2015 dokonano gruntownego remontu budynku dworcowego (odświeżenie elewacji i wnętrza, stolarki okiennej i drzwiowej oraz poszycia dachowego), peronów (doposażenie w multimedialny system informacji pasażerskiej, wymiana nawierzchni i montaż wiat), tunelu (gdzie główną zmianą poza estetyzacją była dobudowa brakującej części do ul. Podgórskiej), placu dworcowego (gdzie powstał m.in. parking typu park&ride) oraz budynku pocztowego przemianowanego na hotel i centrum konferencyjne. W samym budynku dworca funkcjonują obecnie kasy biletowe, poczekalnia oraz szereg obiektów usługowych czyniąc z niego, wg kategoryzacji PKP S.A., odpowiednik obiektu o klasie „premium”.

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.

Na dzień 31 grudnia 2023 r. Województwo posiadało 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), 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych EN76 (lata produkcji 2014-2016) oraz 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych 22WEg.

Tabela 1. Tabor będący własnością WK-P

Lp.	Typ i numer fabryczny pojazdu	Seria pojazdu szynowego	Data wprow. do ewidencji UM	Operator kolejowy użytkujący tabor
1	214M-001	SA106-001	10.12.2002	Arriva RP Sp. z o.o.
2	214M-002	SA106-002	05.12.2003	Arriva RP Sp. z o.o.
3	214M-004	SA106-004	27.05.2004	Arriva RP Sp. z o.o.
4	214M-005	SA106-005	07.10.2004	Arriva RP Sp. z o.o.
5	214M-006	SA106-006	09.12.2004	Arriva RP Sp. z o.o.
6	214M-010	SA106-010	26.04.2005	Arriva RP Sp. z o.o.
7	214M-012	SA106-012	29.12.2005	Arriva RP Sp. z o.o.
8	214M-013	SA106-013	29.12.2005	Arriva RP Sp. z o.o.
9	214M-014	SA106-014	06.02.2007	Arriva RP Sp. z o.o.
10	214M-016	SA106-016	06.02.2007	Arriva RP Sp. z o.o.
11	214M-017	SA106-017	09.03.2007	Arriva RP Sp. z o.o.
12	214M-018	SA106-018	13.04.2007	Arriva RP Sp. z o.o.
13	214M-019	SA106-019	11.05.2007	Arriva RP Sp. z o.o.
14	401M-001	SA123-001	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.
15	401M-002	SA123-002	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.
16	401M-003	SA123-003	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.
17	401M-004	SA123-004	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.
18	401M-005	SA123-005	30.07.2009	Arriva RP Sp. z o.o.
19	ED72-001		07.12.2011	POLREGIO S.A.
20	ED72-003		07.12.2011	POLREGIO S.A.
21	ED72-007		07.12.2011	POLREGIO S.A.
22	ED72-020		07.12.2011	POLREGIO S.A.
23	EN76-048	E742BNA104 22WEc001	26.05.2014	POLREGIO S.A.
24	EN76-049	E742BNA105 22WEc002	26.05.2014	POLREGIO S.A.
25	EN76-050	E742BNA106 22WEc003	28.11.2014	POLREGIO S.A.
26	EN76-051	E742BNA107 22WEc004	28.11.2014	POLREGIO S.A.
27	EN76-052	E742BNA108 22WEc005	30.01.2015	POLREGIO S.A.
28	EN76-053	E742BNA109 22WEc006	18.06.2016	POLREGIO S.A.
	1/700/78	22WEg-015	19.11.2022	POLREGIO S.A.
	1/700/79	22WEg-016	08.11.2022	POLREGIO S.A.
	1/700/80	22WEg-017	15.11.2022	POLREGIO S.A.
	1/700/81	22WEg-018	08.11.2022	POLREGIO S.A.
	1/700/82	22WEg-019	19.11.2022	POLREGIO S.A.

Tabor będący własnością Województwa jest w 100% dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wyposażony w klimatyzację. Obsługa ruchu pasażerskiego na liniach

nieelektryfikowanych 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 VT przystosowane do przewozu rowerów, SA133 i SA134 - 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 zmodernizowane EN57 ALd dostosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej a także wprowadzone do eksploatacji w 2018 r. 4 pojazdy typu EN96 (POLREGIO S.A.).

Organizacja przewozów kolejowych

Pasażerskie przewozy kolejowe, zamówione i dofinansowywane przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, w 2023 roku odbywały się na następujących liniach kolejowych:

Tabela 2. Linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Numer i nazwa linii kolejowej	Linia komunikacyjna
18 Kutno – Piła Główna	Kutno – Piła Główna
27 Nasielsk – Toruń Wschodni	Sierpc – Toruń Wschodni
131 Chorzów Batory - Tczew	Inowrocław – Tczew
201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port	Bydgoszcz Wschód – Lipowa Tucholska
207 Toruń Wschodni - Malbork	Toruń Wschodni – Malbork
209 Kowalewo Pomorskie - Bydgoszcz Wschód	Chełmża – Bydgoszcz Wschód
215 Laskowice Pomorskie – Bąk	Laskowice Pomorskie – Czersk
353 Poznań Wschód – Skandawa	Poznań Wschód – Olsztyn Główny
743 Lipowa Tucholska – Szlachta	Lipowa Tucholska – Szlachta

Wprowadzona aktualizacja Planu Transportowego przewiduje uruchomienie przewozów pasażerskich na kolejnych trasach. W tabeli poniżej znajduje się ich wyszczególnienie wraz ze wskazaniem postępów prac nad reaktywacją połączeń.

Tabela 3. Linie komunikacyjne, na których nie odbywa się ruch pasażerski

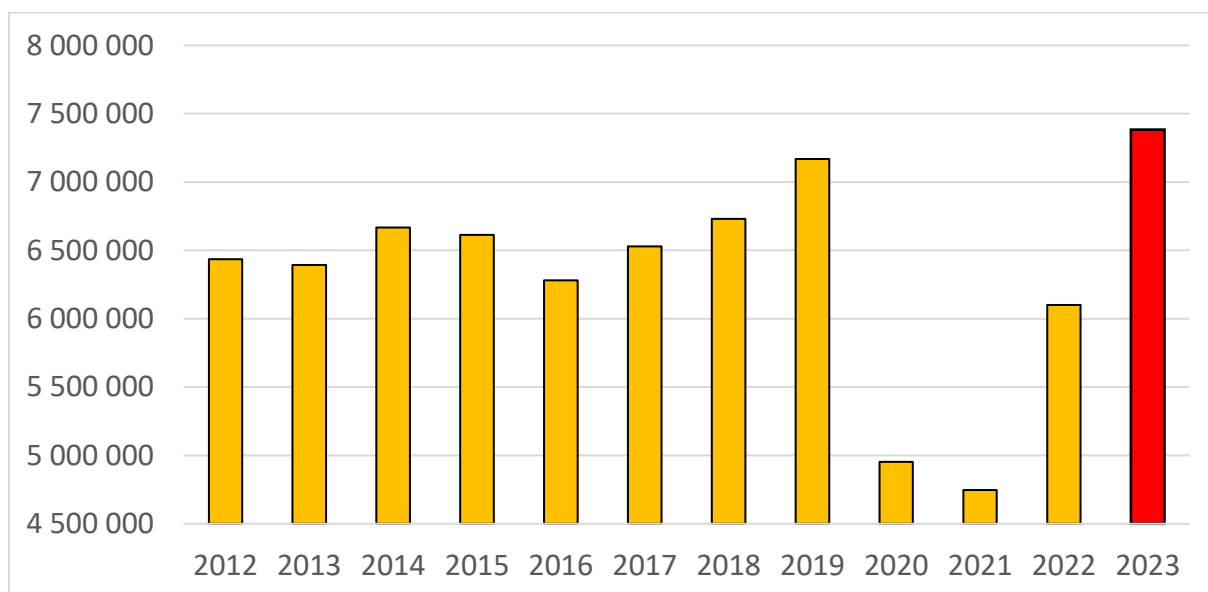
Numer i nazwa linii kolejowej	Linia komunikacyjna	Stan prac
33 Kutno - Brodnica	Sierpc - Brodnica	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na linii komunikacyjnej Brodnica – Rypin, z możliwością wydłużenia relacji do Grudziądza.
206 Inowrocław Rąbinek - Żnin	Inowrocław Rąbinek - Żnin	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: (...) Żnin – Inowrocław – Kruszwica.

208 Działdowo - Chojnice	Laskowice Pomorskie - Wierzchucin	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na linii komunikacyjnej Laskowice Pomorskie - Wierzchucin, z możliwością wydłużenia relacji do Grudziądza i Chojnic
231 Inowrocław Rąbinek - Kruszwica	Inowrocław Rąbinek - Kruszwica	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: (...) Żnin – Inowrocław – Kruszwica.
245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek	Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek	- zawarto list intencyjny z Miastem Ciechocinek i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie przywrócenia połączeń; - opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na linii komunikacyjnej Toruń – Otłoczyn – Ciechocinek, z możliwością wydłużenia relacji do Bydgoszczy.
281 Oleśnica - Chojnice	Kcynia – Chojnice	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: (...) Kcynia – Nakło nad Notecią – Sępólno Kraj., z możliwością wydłużenia relacji do Chojnic (...).
356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna	Granica z województwem wielkopolskim – Bydgoszcz Główna	- trwają prace nad opracowaniem wstępnej analizy planistyczno-prognostycznej dla linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz - opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: Kcynia – Szubin – Bydgoszcz, z możliwością wydłużenia relacji do Wągrowca/Poznania (...).

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

Tabela 4. Wielkość pracy eksploatacyjnej i liczba pasażerów

Rok 2023	Praca eksploatacyjna (poc-km)	Liczba podróżnych w zaokrągleniu do tys.
POLREGIO S.A.	3 270 517,734	4 780 000
Arriva RP Sp. z o.o.	2 577 415,583	2 600 000



Rysunek 1. Liczba podróźnych w latach 2012 - 2023

Tabela 5. Umowy z operatorami kolejowymi

Umowa	Zakres terytorialny
Arriva RP Sp. z o.o.	
UMOWA nr UM_TR.042.3.2022 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 14 grudnia 2030 r. „Zadanie III”	<ul style="list-style-type: none"> • lk 131 Chorzów Batory – Tczew: od Bydgoszczy do Maksymilianowa i od Maksymilianowa do Laskowic • lk 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port: od Bydgoszczy do Wierzchucina i od Wierzchucina do Lipowej • lk 208 Działdowo – Chojnice: od Wierzchucina do Chojnic i od Grudziądza do Laskowic • lk 215 Laskowice Pomorskie – Bąk: od Laskowic Pomorskich do Czerska • lk 743 Lipowa Tucholska – Szlachta: od Lipowej do Szlachty
UMOWA nr UM_TR.042.4.2022 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 14 grudnia 2030 r. „Zadanie IV”	<ul style="list-style-type: none"> • lk 27 Nasielsk – Toruń Wschodni: od Sierpca do Torunia Wschodniego • lk 207 Toruń Wschodni – Malbork: od Torunia do Chełmży i od Chełmży do Grudziądza • lk 208 Działdowo – Chojnice: od Brodnicy do Grudziądza • lk 209 Kowalewo Pom. – Bydgoszcz Wsch.: od Chełmży do Bydgoszczy • lk 356 Poznań Wschód – Skandawa: od Torunia Głównego do Torunia Wschodniego
POLREGIO S.A.	
UMOWA nr UM_TR.042.1.2022 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych	<ul style="list-style-type: none"> • lk 18 Kutno-Piła Główna: od Kutna do Bydgoszczy, • lk 208 Działdowo – Chojnice: od Brodnicy do Jabłonowa Pom. (po 2025 r. w przypadku elektryfikacji odcinka)

<p>przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 14 grudnia 2030 r. „Zadanie I”</p>	<ul style="list-style-type: none"> • lk 131 Chorzów Batory -Tczew: od Inowrocławia do Bydgoszczy, • lk 353 Poznań Wsch. – Skandawa: Gniezna do Jabłonowa Pom.
<p>UMOWA nr UM_TR.042.2.2022 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 14 grudnia 2030 r. „Zadanie II”</p>	<ul style="list-style-type: none"> • lk 18 Kutno-Piła Główna: od Torunia do Wyrzyska Osieka, • lk 131 Chorzów Batory -Tczew: od Inowrocławia do Smętowa, • lk 353 Poznań Wsch. – Skandawa: Gniezna do Jabłonowa Pom.

Organizacja połączeń stykowych z innymi województwami

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

W roku 2023 organizacja połączeń stykowych odbywała się następująco:

- województwo pomorskie

- 1) odcinek linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew (połączenia Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna) – połączenia finansowane przez każdego z organizatorów do granicy administracyjnej;
- 2) odcinek linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork (połączenia Grudziądz – Malbork) – połączenia w całości finansowane przez Województwo Pomorskie na podstawie art. 4 ust 1 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym²;
- 3) odcinek linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Chojnic – połączenia w całości finansowane przez Województwo Kujawsko-Pomorskie na podstawie art. 4 ust 1 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 4) odcinek linii kolejowej nr 215 Laskowice Pom. – Bąk od granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim do Czerska – połączenia w całości finansowane przez Województwo Kujawsko-Pomorskie na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

² wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego (...) do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa (...).

- województwo łódzkie

Połączenia finansowane przez każdego z organizatorów do granicy administracyjnej.

- województwo mazowieckie

Na mocy umowy W/UMWM-UU/UM/NI/8733/2023 zawartej pomiędzy Województwem Kujawsko-Pomorskim a Województwem Mazowieckim, Województwo Mazowieckie przekazało dotację celową w kwocie 1 342 562,92 zł tytułem świadczenia przewozów na odcinku Sierpc – granica województwa. W ramach umowy na rzecz Województwa Mazowieckiego Województwo Kujawsko-Pomorskie wykonało pracę eksploatacyjną w wysokości 44 808,832 pociągokilometrów.

- województwo warmińsko-mazurskie

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

- województwo wielkopolskie

Finansowanie połączeń stykowych realizowane jest w oparciu o bilansowanie pracy eksploatacyjnej. Na linii kolejowej nr 18 Województwo Kujawsko-Pomorskie finansuje koszty połączeń do stacji Wyrzysk Osiek, natomiast na linii nr 353 Województwo Wielkopolskie finansuje połączenia od strony Poznania do stacji Mogilno.

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 podróżowania znacząco wpływa zapewnienie podróżnym odpowiedniej liczby miejsc w środkach transportu, w liczbie odpowiedniej do potoków pasażerskich na danych liniach. Na mocy obowiązujących umów z operatorami kolejowymi, byli oni zobowiązani do zapewnienia każdemu pasażerowi odpowiednich warunków bezpieczeństwa, higieny, wygody i należytej obsługi, o które dbają operatorzy kolejowi.

W 2021 r. przeprowadzono 1104 kontrole doraźne w pociągach. W wyniku kontroli w 69 przypadkach stwierdzono nieprawidłowości skutkujące nałożeniem kar finansowych w łącznej wysokości 26.004,00 zł.

Niezawodność przewozów

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

Tabela 6. Liczba założonych pociągów 2023

Umowa	Liczba założonych pociągów 2023				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	8 907	7 047	7 178	5 607	28 739
UM_TR.042.2.2022	6 084	4 829	4 925	3 860	19 698
UM_TR.042.3.2022	6 025	5 103	5 280	3 906	20 314
UM_TR.042.4.2022	7 147	6 314	2 466	5 108	21 035
				SUMA	89 786

Tabela 7. Liczba uruchomionych pociągów 2023

UMOWA	Liczba uruchomionych pociągów 2023				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	8 885	7 035	7 177	5 586	28 683
UM_TR.042.2.2022	6 072	4 827	4 925	3 849	19 673
UM_TR.042.3.2022	6 020	5 091	5 275	3 900	20 286
UM_TR.042.4.2022	7 136	6 279	2 457	5 096	20 968
				SUMA	89 610

Tabela 8. Liczba nieuruchomionych pociągów 2023

UMOWA	Liczba nieuruchomionych pociągów 2023				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	22	12	1	21	56
UM_TR.042.2.2022	12	2	0	11	25
UM_TR.042.3.2022	5	12	5	6	28
UM_TR.042.4.2022	11	35	9	12	67
				SUMA	176

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

W takich przypadkach operatorzy kolejowi w ramach zawartych umów zobowiązani byli do zapewnienia przewozu zastępczego zgodnie z postanowieniami art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada

1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262). Operatorzy mieli obowiązek uruchomienia przewozu zastępczego w czasie jednej godziny od zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej wykonywanie przewozu na stacji początkowej, a w ciągu 1,5 godziny od zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej wykonywanie przewozu na szlaku (po opuszczeniu stacji początkowej). Przez uruchomienie przewozu zastępczego rozumiany jest odjazd pojazdu zastępczego z miejsca wydarzenia (zamiany). Za niezapewnienie komunikacji zastępczej lub uruchomienie przewozu zastępczego z przekroczeniem czasu określonego w umowach Województwo naliczało operatorom kolejowym kary finansowe.

Kary finansowe za niezapewnienie komunikacji zastępczej oraz uruchomienie przewozu zastępczego z opóźnieniem za rok 2023 przedstawiały się następująco:

Tabela 9. Odwołane pociągi i opóźniony przewóz zastępczy

Umowa	Odwołane pociągi bez zapewnienia przewozu zastępczego		Opóźniony przewóz zastępczy	
	liczba	kwota kary	liczba	kwota kary
UM_TR.042.1.2022	4	6 400,00 zł	23	18 400,00 zł
UM_TR.042.2.2022	0	0,00 zł	14	11 200,00 zł
UM_TR.042.3.2022	3	4 800,00 zł	0	0,00zł
UM_TR.042.4.2022	13	20 800,00 zł	3	2 400,00 zł
Razem	20	32 000,00 zł	40	32 000,00 zł

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 7 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 7 min); nie uwzględnia się przy tym jako opóźnień pociągów:

- zmian godzin przyjazdów i odjazdów pociągów zarządzonych doraźnie w formie telegramu służbowego Przewoźnika i zgodnie z obowiązującymi Przewoźnika procedurami, spowodowanych koniecznością dokonywania robót inwestycyjno-modernizacyjnych, napraw i innych prac mających na celu zachowanie na niezmiennym poziomie lub podwyższenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii, względnie bezpieczeństwa. Zmiany te powinny być podane do publicznej wiadomości, w obowiązującym trybie;

- wynikających z ograniczeń wprowadzonych przez ministra właściwego do spraw transportu ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, bądź w wypadku klęski żywiołowej;
- wynikających z ograniczeń wprowadzonych przez Przewoźnika w razie klęski żywiołowej,
- spowodowanych niezależnymi od Przewoźnika wypadkami i wydarzeniami na liniach kolejowych lub na terenie kolejowym.

Za niedochowanie wskaźnika punktualności nakładane operatorom były kary finansowe, które przedstawiały się następująco:

Tabela 10. Niedochowanie wskaźnika punktualności pociągów

Umowa	Liczba pociągów opóźnionych > 7 minut	Wskaźnik punktualności				Kwota kary
		I kw	II kw	III kw	IV kw	
UM_TR.042.1.2022	602	97,36%	99,00%	98,58%	96,51%	334 478,00 zł
UM_TR.042.2.2022	376	97,12%	98,84%	98,98%	97,53%	244 812,00 zł
UM_TR.042.3.2022	481	97,62%	97,78%	97,61%	97,46%	90 078,00 zł
UM_TR.042.4.2022	626	97,83%	97,80%	92,67%	97,00%	177 334,00 zł
Razem	2 085	97,48%	98,36%	96,96%	97,13%	846 702,00 zł

II. Wojewódzkie pasażerskie przewozy autobusowe

Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa

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

Przystanki autobusowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego nie odznaczają się gorszym stanem technicznym niż w pozostałych regionach Polski. Bardziej zadbanej infrastruktury przystankowej występuje na gęsto zaludnionych obszarach większych miast, natomiast w mniejszych miejscowościach ogranicza się zazwyczaj do słupka ze znakiem D-15 (przystanek autobusowy) oraz tablicy z rozkładem

jazdy. Plan transportowy zakłada, 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.

Tabor

Analizując wiek pojazdów w województwie kujawsko-pomorskim widoczny jest znaczny udział autobusów wyprodukowanych w latach 2001-2005 (36%) oraz 1996-2000 (28%), co razem daje 64% w całkowitej liczbie pojazdów wykorzystywanych przez przewoźników. 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.

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.

W 2023 r. województwo kujawsko-pomorskie otrzymało z budżetu państwa kwotę 48 647 232,68 zł na realizację zadania zleconego, tj. na finansowania dopłat do ustawowych ulg przy sprzedaży biletów w pozamiejskiej komunikacji autobusowej. Umowy, określające zasady finansowania dopłat, zawarte zostały z 48 przewoźnikami. Nadto Województwo zawarło porozumienia z 44 organizatorami przewozów w celu przekazywania rekompensaty kosztów poniesionych z tytułu stosowania ulg ustawowych przy sprzedaży biletów przez operatorów w roku 2023 oraz finansowało ulgi ustawowe do biletów sprzedanych przez 3 operatorów w ramach 4 umów o świadczenie usług użyteczności publicznej zawartych z Województwem (dwie umowy zawarte z Usługi Transportowe "ES-BUS" Eichler Sebastian).

Tabela 11. Zestawienie przewoźników, z którymi zawarto umowy określające zasady finansowania dopłat do sprzedanych biletów z ulgami ustawowymi w 2023 roku wraz z wysokością przekazanych środków

Lp.	Przewoźnik	Uregulowane zobowiązania za 2022 rok sfinansowane w 2023 r.	Przekazane środki na dopłaty za 2023 r. w okresie 01.01 – 05.12.2023	Ogółem przekazane środki na dopłaty w 2023 r. zobow. za 2022 r. + dysp. finas. 01.01 – 05.12.2023 (kol. 3+4)	Zobowiązania za 2023 rok sfinansowane w 2024 r.
1	2	3	4	5	6
1.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - Włocławek	283 907,80	8 526 089,35	8 809 997,15	496 940,63
2.	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	915 927,72	3 422 187,52	4 338 115,24	105 041,65
3.	PKS Grudziądz Sp. z o.o.	12 879,20	213 711,84	226 591,04	11 265,14
4.	Relobus Transport Polska Sp. z o.o. - Toruń	271 231,36	3 314 527,72	3 585 759,08	168 886,70
5.	Tomasz Sobieszczański - Bydgoszcz	42 007,07	955 285,11	997 292,18	15 917,13
6.	EURO-TRAVEL Klaudia Pomogier - Września	0,00	457 653,62	457 653,62	0,00
7.	Transport Osobowo-Przewozowy Jarosław Wesołowski w spadku - Żłotniki Kujawskie	35 765,14	177 244,50	213 009,64	18 846,54
8.	PHU TRANS-TUR Grzankowski Jarosław - Orzechowo	60 836,96	382 474,88	443 311,84	52 085,88
9.	Z.U. -T. Krzysztof Bet - Rządka Wola	79 841,30	364 429,99	444 271,29	30 958,52
10.	FRBUS GROUP Sp. z o.o. - Mochle	169 538,70	1 463 282,50	1 632 821,20	103 485,87
11.	"MAJ-TRANS" Usługi Transportowe Rafał Maik - Mrocza	1 170,72	13 650,88	14 821,60	400,09
12.	PTO LIPNICKI Sp. z o.o. Sp. k.	80 870,23	864 236,86	945 107,09	119 747,20
13.	Przedsiębiorstwo Transportowe Tomasz Sternal - Rojewo	119 019,07	433 879,78	552 898,85	33 441,32
14.	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent - Grodztwo	226 609,14	2 082 488,25	2 309 097,39	199 873,89
15.	JAN-TRANS Robert Pyrzyński - Janikowo	87 529,32	401 108,68	488 638,00	40 377,43
16.	Usługi Transportowe "ES-BUS" Eichler Sebastian - Świecie	95 423,91	820 426,30	915 850,21	72 863,65

17.	Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowe 4SPRINT Karol Bala – Mrocza	25 846,35	206 667,30	232 513,65	24 329,35
18.	PKS Chojnice Sp. z o.o.	483 070,58	1 575 958,44	2 059 029,02	160 313,91
19.	SPRINT-BUS Usługi Przewozowe Tomasz Jaroński - Grudziądz	9 353,00	103 284,95	112 637,95	11 519,10
20.	AUTO-TUR Marek Biernacki - Huta Chodecka	60 944,93	117 970,24	178 915,17	0,00
21.	Firma "ŻANA" Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk - Warlubie	119 962,97	502 873,39	622 836,36	38 095,86
22.	Usługi Transportowe "MERC-BUS" Andrzej Zarzeczny - Książki	16 797,09	217 628,67	234 425,76	9 568,57
23.	Sklep Spożywczo-Przemysłowy Usługi Transportowe "Firma Marcin" M. Terpińska - Wilkowice	19 181,01	190 345,15	209 526,16	486,88
24.	P.H.U. "POL-BUS" Marek Burchacki - Bydgoszcz	10 420,92	56 927,96	67 348,88	5 420,80
25.	"TOMKAS" Tomasz Schwertfeger spółka jawna - Jabłonowo Pomorskie	197 361,28	1 218 267,69	1 415 628,97	42 205,14
26.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Robert Leśniewski - Górzno	34 815,32	364 734,19	399 549,51	43 771,25
27.	Firma Przewozowa RS BUS Elżbieta Rejentowicz - Brodnica, Wyb. Michałowo	81 512,11	428 590,95	510 103,06	28 842,32
28.	Przedsiębiorstwo Usługowe "BUSMAR" Marek Pawłowski - Tłuchowo	1 536,68	15 665,80	17 202,48	3 084,19
29.	SPRINT-TRANS Michał Pipin - Piechcin	63 238,79	804 347,32	867 586,11	14 633,06
30.	Firma Przewozowa "CRISCAR" Barbara Domagalska - Górzno	104 872,98	1 004 475,60	1 109 348,58	119 666,70
31.	Piotr Ossowski Firma Usługowo-Handlowa – Kondrajec Szlachecki	23 397,04	248 160,31	271 557,35	284,40
32.	WIKTORIA Paweł Waleriańczyk - Piotrkowice	62 527,27	520 690,53	583 217,80	61 360,18
33.	Przewóz Osób WILEMSCY Daniel Wilemski, Kamil Wilemski S. C.	28 400,40	274 331,40	302 731,80	31 857,84
34.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej ARGOS Tomasz Jaroński - Nakło n/Notecią	5 548,88	46 904,80	52 453,68	5 267,00
35.	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "KAMIONKA" Sp. z o.o. - Gostycyn	20 197,80	203 668,50	223 866,30	21 506,10
36.	Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Sp. k.	38 474,74	706 816,98	745 291,72	80 181,06

37.	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe "NAFTEX" Spółka Jawna, Jan Adamski, Jadwiga Adamska - Witowo	28 004,72	1 260 705,51	1 288 710,23	52 794,42
38.	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Tomasz Jakubowski - Zalesie	9 112,53	76 432,16	85 544,69	9 586,85
39.	Firma Handlowo-Usługowa "TRANS-ZAR" Dawid Zarzyński - Ugoszcz	40 899,36	313 830,41	354 729,77	27 525,62
40.	ALL-MIT AUTOMOBILE Andrzej Fabisiak	34 445,13	278 338,80	312 783,93	5 900,17
41.	Paweł Barczykowski Usługi Remontowo-Budowlane Transport Osobowy - Paterek	1 647,13	103 422,15	105 069,28	10 723,00
42.	TAR-TRAVEL Usługi przewozowe Osób s.c. A&J Tarkowski - Rogowo	36 228,30	373 635,78	409 864,08	40 190,22
43.	Usługi Transportowe Przewozy Autobusowe i Ciężarowe Zdzisław Nowak w spadku - Brudzeń Duży	1 527,53	6 291,13	7 818,66	0,00
44.	Powiat Lipnowski - Powiatowy Zakład Transportu Publicznego w Lipnie /umowa od 01.03.2023 r./	0,00	7 482,78	7 482,78	0,00
45.	NT1 Przemysław Nowak - Brudzeń Duży /umowa od 01.05.2023 r./	0,00	11 043,75	11 043,75	2 266,25
46.	Usługi Transportowe Artur Kasprzak – Kornelin /umowa od 01.05.2023 r./	0,00	65 292,67	65 292,67	5 203,80
47.	PRZEWOZY FABISIAK L. Sp. k. – Mława /umowa od 14.08.2023 r./	0,00	95 189,42	95 189,42	31 698,68
48.	PAMED Paweł Kowalski - Żuromin /umowa od 01.09.2023 r./	0,00	39 143,16	39 143,16	25 930,80
49.	EUROMATPOL Sp. z o.o. - Budziszewo Kościelny /brak umowy na 2023 r./	29 090,82	0,00	29 090,82	0,00
50.	Firma "PRZEMYSŁAW" Grażyna Czarnecka - Rogoźno /brak umowy na 2023 r./	9 130,32	0,00	9 130,32	0,00
RAZEM PRZEWOŹNICY		4 080 103,62	35 331 795,67	39 411 899,29	2 384 345,16
1.1	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	766 574,35	2 015 076,39	2 781 650,74	104 556,75
4.1	Relobus Transport Polska Sp. z o.o. - dot. umowy o świadczenie	11 491,47	139 896,11	151 387,58	13 402,59

	usług przez operatora w ptz /rekompensata/				
16.1	ES-BUS Eichler Sebastian - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	0,00	266 861,59	266 861,59	14 759,28
RAZEM OPERATORZY		778 065,82	2 421 834,09	3 199 899,91	132 718,62
Razem - zgłoszone potrzeby w 2023 r. - (przewoźnicy + operatorzy)		4 858 169,44	37 753 629,76	42 611 799,20	2 517 063,78

Tabela 12. Zestawienie organizatorów, z którymi zawarto umowy określające zasady finansowania dopłat do sprzedanych biletów z ulgami ustawowymi w 2023 roku wraz z wysokością przekazanych środków

Lp.	Organizator	Uregulowane zobowiązania za 2022 rok sfinansowane w 2023 r.	Przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych za 2023 r. w okresie 01.01.- 05.12.2023 r.	Ogółem przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych dopłaty w 2023 r. zobow. za 2022 r. + dysp. finans. za 01.01.-05.12.2023 r. (kol. 3+4)	Zobowiązania za 2023 rok sfinansowane w 2024 r.
1	2	3	4	5	6
1.	Powiat Chełmiński	24 211,05	339 122,79	363 333,84	13 293,87
2.	Powiat Golubsko-Dobrzyński	6 899,16	103 220,94	110 120,10	5 855,16
3.	Powiat Grudziądzki	31 655,87	518 912,51	550 568,38	48 643,00
4.	Powiat Inowrocławski	13 018,92	200 387,24	213 406,16	18 090,47
5.	Powiat Lipnowski	59 601,84	774 127,15	833 728,99	53 940,27
6.	Powiat Mogileński	2 804,43	38 188,12	40 992,55	1 631,65
7.	Powiat Rypiński	17 749,72	141 537,37	159 287,09	13 070,55
8.	Powiat Sępoleński	35 048,79	181 746,94	216 795,73	23 596,82
9.	Powiat Świecki	101 831,00	1 138 410,89	1 240 241,89	20 800,95
10.	Powiat Toruński	19 213,38	167 598,14	186 811,52	15 889,39
11.	Powiat Tucholski	13 959,85	195 396,04	209 355,89	16 355,13

12.	Powiat Wąbrzeski	34 064,65	418 265,64	452 330,29	10 591,02
13.	Powiat Włocławski	720,45	31 645,32	32 365,77	1 145,35
14.	Powiat Nakielski	2 245,14	18 628,17	20 873,31	2 409,57
15.	Powiat Żniński	0,00	25 095,91	25 095,91	273,96
I. RAZEM ORGANIZATORZY - POWIAT (§ 2320) (poz. 1-14)		363 024,25	4 292 283,17	4 655 307,42	245 587,16
1.	Gmina Czernikowo	0,00	77,80	77,80	0,00
2.	Gmina Mrocza	0,00	4 132,50	4 132,50	468,29
3.	Gmina Kcynia	1 356,00	9 981,55	11 337,55	978,25
4.	Gmina Kruszwica	2 100,49	28 809,11	30 909,60	2 081,45
5.	Gmina Mogilno	7 487,96	86 308,66	93 796,62	8 278,32
6.	Gmina Płużnica	13 666,10	155 781,78	169 447,88	0,00
7.	Gmina Tuchola	3 887,94	55 494,14	59 382,08	6 502,60
8.	Gmina Zbójno	0,00	30,08	30,08	0,00
9.	Gmina Zławieś Wielka	0,00	972,55	972,55	84,94
10.	Gmina Nowe	12 834,32	238 690,50	251 524,82	27 227,02
11.	Gmina Chocień	1 199,52	15 603,27	16 802,79	35,28
12.	Gmina Gąsawa	1 878,76	19 356,08	21 234,84	2 515,42
13.	Gmina Kowal	0,00	0,00	0,00	0,00
14.	Gmina Łysomice	67,96	24 501,51	24 569,47	2 149,88
15.	Gmina Szubin	2 571,85	34 823,39	37 395,24	4 708,42
16.	Gmina Chodecz	1 058,40	10 626,88	11 685,28	1 940,40
17.	Gmina Gniewkowo	0,00	0,00	0,00	0,00
18.	Gmina Miasto i Gmina Radzyń Chełmiński	4 622,91	63 847,21	68 470,12	0,00
19.	Gmina Izbica Kujawska	4 569,24	35 135,88	39 705,12	4 648,02

20.	Gmina Dąbrowa	0,00	5 667,62	5 667,62	2 515,97
21.	Gmina Koronowo	1 560,78	58 548,20	60 108,98	571,05
22.	Gmina Barcin	25 318,08	217 611,02	242 929,10	22 786,29
23.	Gmina Świecie nad Osą	5 540,92	48 672,19	54 213,11	5 166,07
24.	Gmina Jeziora Wielkie	0,00	0,00	0,00	0,00
25.	Gmina Aleksandrów Kujawski	0,00	0,00	0,00	0,00
26.	Gmina Żnin	6 979,58	79 071,69	86 051,27	6 801,38
27.	Gmina Golub-Dobrzyń	16 840,27	25 920,67	42 760,94	3 012,68
28.	Gmina Złotniki Kujawskie	0,00	0,00	0,00	0,00
29.	Gmina Dąbrowa Chełmińska	16,89	203,19	220,08	10,92
30.	Gmina Miasto i Gmina Radzyń Chełmiński	0,00	32 681,90	32 681,90	10 978,90
31.	Gmina Grudziądz / nie posiada porozumienia na 2023 r./	14 017,92	0,00	14 017,92	0,00
II. RAZEM ORGANIZATORZY - GMINA (§ 2310) (poz. 1-27)		127 575,89	1 252 549,37	1 380 125,26	113 461,55
II. . RAZEM ORGANIZATORZY - § 2320, § 2310		490 600,14	5 544 832,54	6 035 432,68	359 048,71

Niewykorzystane środki w łącznej wysokości 0,80 zł stanowią zwrot:
- od Powiatu Wąbrzeskiego 0,20 zł (omyłkowo przekazana kwota);
- od Gminy Kcynia 0,60 zł (nieprzekazane środki przez organizatora).

Przewozy regularne i regularne specjalne w 2023 roku

Przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym realizowane były, na podstawie zezwoleń, przez 23 przewoźników. Na dzień 31 grudnia 2023 r. ważnych było 146 zezwoleń.

Tabela 15. Wykaz przewoźników, którzy wykonywali przewozy regularne na podstawie zezwoleń w 2023 r.

Zestawienie przewoźników realizujących przewozy regularne w 2023 roku na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Lp	Przewoźnik
1	P.H.U.POL-BUS" Marek Burchacki"
2	Dubus Jacek Duszyński
3	Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet
4	USŁUGI TRANSPORTOWE MERC-BUS Zarzeczny Andrzej
5	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe NAFTEX Spółka jawna Jan Adamski, Jadwiga Adamska
6	Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS BUS
7	Przedsiębiorstwo Usługowe Busmar Marek Pawłowski
8	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz
9	Usługi Transportowe Es-Bus Sebastian Eichler
10	Sprint-Trans Michał Pipin
11	Firma Transportowo-Usługowa Trans-Tur Grzankowski Jarosław
12	PKS Grudziądz spółka z o.o.
13	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
14	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice spółka z o.o.
15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy spółka z o.o.
16	Arriva Bus Transport Polska spółka z o.o. / zm. nazwy na Relobus Transport Polska Sp. z o.o.
17	Tomasz Sobieszczęński
18	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent
19	TOMKAS Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski Spółka jawna
20	FR Bus Group
21	Usługi Transportowe Artur Kasprzak
22	Wiktoria Paweł Waleriańczyk
23	Marko-Bus Piotr Kruczek

Oprócz przewozów regularnych realizowane są także przewozy regularne specjalne, tj. przeznaczone dla określonych grup pasażerów, np. uczniów danej placówki oświatowej lub pracowników dojeżdżających do miejsca zatrudnienia. W dniu 31 grudnia 2023 r. ważnych było 35 zezwoleń na tzw. „przewozy zamknięte”, realizowane przez 16 przedsiębiorców.

Umowy użyteczności publicznej

W roku 2023 nadal nie dokonano zapowiadanej od kilku lat nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która pozwoliłaby na wprowadzenie nowych rozwiązań w organizacji transportu autobusowego, zgodnie z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Rozwiązaniem zastępczym jest ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, której

celem jest umożliwienie finansowania przez samorzady terytorialne zlikwidowanych połączeń komunikacyjnych, poprzez dopłatę Wojewody z ww. Funduszu 3 zł do 1 wozokilometra oraz pokrycie co najmniej 10% kwoty deficytu z budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem przewozów. By zapobiec likwidacji nierentownych przewozów, Województwo Kujawsko-Pomorskie zawarło umowy powierzenia przewozów ze spółkami:

- Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. – 55 linii komunikacyjnych,
- Relobus Bus Transport Polska Sp. z o.o. (dawniej Arriva Transport Polska Sp. z o.o.) – 3 linie komunikacyjne,
- Usługi Transportowe Es-Bus Sebastian Eichler – 2 linie komunikacyjne, w tym 1 o zmienionym przebiegu od września do grudnia 2023 r.

III. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym

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

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

Nowe zasady organizacji i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej po 31 grudnia 2016 roku miała uregulować w pełni ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wprowadziła pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz operatora publicznego transportu zbiorowego. Operatorem jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do świadczenia usług przewozowych na podstawie zawartej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, natomiast organizatorem na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Do podstawowych zadań organizatora należą trzy obszary tematyczne, tj. planowanie rozwoju, organizowanie oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Bieżące zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa wykonywane są przez właściwe merytorycznie komórki organizacyjne pozostające w strukturze Urzędu Marszałkowskiego bądź poprzez podległe mu jednostki organizacyjne. Województwo na bieżąco aktualizuje dane odnośnie transportu kolejowego, którego w obecnym stanie prawnym jest organizatorem. Dotyczą one m.in. informacji na temat: zawartych umów na świadczenie usług przewozowych; potencjalnych operatorów, którzy mogliby świadczyć usługi przewozowe na terenie województwa; kompleksowych danych o poszczególnych podmiotach, w tym ich nazwę, dane kontaktowe, potencjał operatora, jakość, rodzaj świadczonych i możliwych do realizacji usług transportowych wraz z ich zasięgiem terytorialnym, dane taryfowo-biletowe, regulaminy przewozu osób i ładunków, ułatwienia i udogodnienia w środkach transportowych dla osób niepełnosprawnych

oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, eksploatowane linie, przystanki i dworce, procedury wnoszenia skarg przez podróżnych; wykazu i opisu linii komunikacyjnych obsługiwanych przez operatorów wraz z aktualnymi rozkładami jazdy, danych o infrastrukturze liniowej, wykazu sieci przystanków. Informacje jakimi dysponuje organizator w odniesieniu do transportu autobusowego, ze względu na obecny stan prawny, ograniczają się głównie do danych załączanych w związku z wydawanymi zezwoleniami na wykonywanie przewozów, wypłacanymi dopłatami do ulg ustawowych oraz uzgadnianymi rozkładami jazdy.

W okresie sprawozdawczym, obejmującym rok 2023, podejmowano działania w następujących obszarach:

- podnoszenia jakości infrastruktury liniowej,
- podnoszenia jakości infrastruktury przystankowej,
- monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2021 roku prowadził realizację inwestycji planowanych do realizacji, o które zabiegał Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Posłużą one kontynuacji działań podejmowanych na rzecz poprawy jakości sfery transportu publicznego.

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

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny” realizowany jest w ramach Krajowego Programu Kolejowego „Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych”. Inwestycja sfinansowana ze środków krajowych jest warta około 300 mln zł netto. Została podzielona na cztery etapy. Po zakończeniu wszystkich prac pociągi pasażerskie zwiększą prędkość z obecnych 120 km/h do 160 km/h, a składy towarowe z 80 km/h do 120 km/h.

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

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

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

Kolejny, czwarty etap prac na linii kolejowej obejmie modernizację 14 km torów na wybranych odcinkach między Włocławkiem a Toruniem Głównym. Sprawniejszą i szybszą obsługę pociągów na stacji Toruń Główny zapewni przebudowa urządzeń systemu sterowania ruchem kolejowym. Prace pierwotnie planowano zakończyć w grudniu 2023 r. W 2024 r. pozostaną do wykonania prace wykończeniowe.

Efektom prac na linii Kutno – Toruń są już szybsze podróże na odcinku Włocławek Brzezie – Aleksandrów Kujawski, gdzie pociągi pasażerskie i towarowe jadą z prędkością odpowiednio do 140 i 100 km/h (przed pracami 120 i 80 km/h). Po uzyskaniu niezbędnych zgód zostanie również zwiększona prędkość pociągów pasażerskich do 160 km/h na odcinku Kaliska Kujawskie – Czerniewice.

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

W lipcu 2018 r. podpisano porozumienie dla realizacji wspólnej inwestycji PKP PLK SA, PKP SA i Torunia. Inwestycja zaplanowana jest do realizacji m.in. ze środków programu inwestycji dworcowych na lata 2016-2023. Zakres prac przewiduje m.in. dobudowę drugiego toru pod pl. Pokoju Toruńskiego, przedłużenie przejścia podziemnego na dworcu Toruń Miasto, a także kładkę pieszo-rowerową na moście im. Ernesta Malinowskiego. PKP PLK w ramach inwestycji planują m.in. przebudowę peronów na stacjach Toruń Wschodni i Toruń Miasto oraz remont torów i sieci trakcyjnej. Zakres PKP SA przewiduje przebudowę dworców Toruń Wschodni i Toruń Miasto. Zakres miasta zakłada m.in. przebudowę ul. Sowińskiego na odcinku od ronda na placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego, budowę węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej i podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni wraz ze zmianą układu drogowego skrzyżowania ulic Żółkiewskiego i Skłodowskiej-Curie, budowę ciągu pieszo-rowerowego od dworca Toruń Miasto do ul. Dybowskiej wraz z jednostronną lub dwustronną kładką pieszo-rowerową na moście kolejowym im. Ernesta Malinowskiego, a także przebudowę kładki Garbaty Mostek – nad linią kolejową nr 353 – łączącej ul. Chrobrego z ul. Sobieskiego.

W październiku 2022 r. rozpoczęły się prace remontowe na dworcach Toruń Miasto i Toruń Wschodni, które trwały przez cały 2023 rok.

Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe

W 2023 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wybudowała nowe przystanki Tuchola Rudzki oraz Grudziądz Śródmieście.

Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.

Na wszystkich liniach kolejowych Województwo Kujawsko-Pomorskie wprowadziło od 2010 r. „Taryfę Kujawsko-Pomorską”, co doprowadziło do znacznego obniżenia kosztów zakupu biletów, które są obecnie najtańsze w Polsce. Bilet normalny kosztuje 2,80 zł za pierwsze 10 km i 15 groszy za każdy następny kilometr. Taryfa uwzględnia wszystkie ulgi ustawowe. Operator stosujący taryfę może

wprowadzać własne oferty handlowe, o ile będą one korzystniejsze niż obowiązująca taryfa kujawsko-pomorska.

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

Wśród wyżej wspomnianych własnych ofert handlowych funkcjonujących u operatorów, w roku 2023, znalazły się m.in.:

Arriva RP Sp. z o.o.

- Oferta „Karnet 8 przejazdowy” - karnet dedykowany jest dla osób chcących komfortowo i za konkurencyjną cenę podróżować pociągami Arriva RP przez okres jednego miesiąca w wybrane przez siebie dni. Po wykorzystaniu 8 przejazdów w ramach całego karnetu podróżnemu przysługuje prawo do zakupu biletu za 1 zł na relację podaną na karnecie;
- Sami Swoi 55 – oferta dedykowana dla pracowników spółek z branży kolejowej objętych porozumieniem z Arriva RP. Po podpisaniu przez spółkę porozumienia, pracownik może wykupić ulgę handlową 55% na bilety miesięczne;
- Wspólny Bilet Samorządowy – bilet dobowy na nieograniczoną liczbę przejazdów, ważny przez 24 h od zakupu w zryczałtowanej cenie 49,00 zł na następujących przewoźnikach kolejowych: Arriva RP, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Mazowieckie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Warszawska Kolej Dojazdowa;
- Wspólny Bilet – oferta polegająca na zakupie 1 biletu na cały przejazd, gdy na trasie przewozu występuje więcej niż 1 przewoźnik. Wspólny Bilet obowiązuje w Arriva RP, PKP Intercity, POLREGIO, Kolejach Dolnośląskich, Kolejach Małopolskich, Kolejach Śląskich, Kolejach Wielkopolskich, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz PKP SKM w Trójmieście;
- Ulgowa Usługa Transportowa 50% - ulga handlowa dla pracowników jednostek sfery budżetowej, którym pracodawca na podstawie umowy zawartej z pasażerskimi przewoźnikami kolejowymi wykupił ulgę 50% na bilety jednorazowe oraz okresowe;
- Oferty handlowe przewoźnika POLREGIO S.A. honorowane w pociągach Arriva RP: bilety jednorazowe i okresowe, bilet tygodniowy sieciowy na ferie zimowe, REGIOkarnet, bilet turystyczny, REGIOkarta, bilety na przewóz roweru, psa oraz bagażu ręcznego.

POLREGIO S.A.

- bilet turystyczny - wydaje się na przejazdy pociągami REGIO uruchamianymi przez POLREGIO, przewidzianymi w rozkładzie jazdy (z wyłączeniem: oferty WB, pociągów o charakterze komercyjnym, objętych taryfą specjalną). Bilet turystyczny uprawnia do przejazdów pociągami innych przewoźników, z którymi POLREGIO zawarła umowę o wzajemnym honorowaniu biletów. Informacje o wzajemnym honorowaniu biletów zamieszczone są na stronie internetowej POLREGIO;
- mini bilet turystyczny - wydaje się na przejazdy wyłącznie pociągami REGIO uruchamianymi przez POLREGIO, przewidzianymi w rozkładzie jazdy (z wyłączeniem: oferty WB, pociągów o charakterze komercyjnym, objętych taryfą specjalną);

bilet turystyczny oraz mini bilet turystyczny uprawnia do wielokrotnych przejazdów od godz. 18:00 w dniu roboczym poprzedzającym bezpośrednio dzień wolny lub kolejno po sobie następujące dni wolne od pracy, do godz. 6:00 pierwszego dnia roboczego następującego po tym dniu lub po tych dniach. Podróż musi być zakończona najpóźniej o godz. 6:00 pierwszego dnia roboczego następującego po dniu lub dniach wolnych od pracy. Każdą sobotę traktuje się jak dzień wolny od pracy;

- Ty i raz, dwa, trzy - To oferta stworzona z myślą o tych, którzy lubią podróżować w towarzystwie jednej, dwóch lub trzech osób do tej samej stacji przeznaczenia, tym samym pociągiem. Dla pierwszej osoby wydaje się bilet jednorazowy, koszt biletu liczony jest wg taryfy normalnej lub z ulgą ustawową. Dla pozostałych osób wydaje się bilety tańsze o ok. 30% od taryfy normalnej;
- Regiokarnet - jest biletem imiennym i uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów pociągami REGIO. Z REGIOkarnetu można skorzystać w czasie trzech dowolnie wybranych dni w ciągu dwóch kolejno następujących po sobie miesięcy. REGIOkarnet uprawnia do przejazdów pociągami innych przewoźników, z którymi POLREGIO zawarła umowę o wzajemnym honorowaniu biletów. Informacje o wzajemnym honorowaniu biletów zamieszczone są na stronie internetowej POLREGIO S.A.;
- Regiokarta - Posiadając REGIOkartę podróżny ma możliwość zakupu biletów wg obniżonego cennika opłat w systemie sprzedaży biletów POLREGIO online - bilety.polregio.pl lub przez aplikację mobilną POLREGIO (mPOLREGIO);
- REGIOSenior- Stała zniżka dla każdego, kto ukończył 60 lat i chce tanio podróżować po Polsce.; 25% zniżki od taryfy podstawowej na bilety jednorazowe.; 10% zniżki od taryfy podstawowej na bilety okresowe (tygodniowe, miesięczne i kwartalne).

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

Funkcjonowanie kolejowych przewozów wojewódzkich jest regulowane w ramach dwóch zawartych umów z operatorami POLREGIO S.A. 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 Polskie Linie Kolejowe S.A. Czynności te są wykonywane z uwzględnieniem szczegółowych przepisów art. 30 pkt 5a i 5b ustawy z dnia 18 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) oraz § 15 i § 16 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów (dokument wewnętrzny PKP PLK S.A.). Tak więc każda zmiana rozkładu jazdy jest odpowiedzią na zmieniające się potrzeby przewozowe i jest wynikiem oceny tych potrzeb.

Decyzje o aktualizacji rozkładów jazdy są podejmowane w oparciu o szereg danych. Muszą uwzględniać stan dostępnej infrastruktury pasażerskiej, w tym planowane inwestycje, które skutkują czasowymi zamknięciami torowymi. Dane zbierane w sposób ciągły przez operatorów kolejowych badających

sytuację rynkową są udostępniane organizatorowi. Dostarczają one informacji o potokach pasażerskich, obejmują wszystkie pociągi i są przeprowadzane co najmniej dwa razy w roku. Wyniki kontroli przeprowadzanych bezpośrednio przez wyspecjalizowaną komórkę Urzędu Marszałkowskiego również dostarczają danych, które są brane pod uwagę w ocenie potrzeb aktualizacji rozkładów jazdy. Nieocenione w tym zakresie są również wnioski samych pasażerów, ich skargi i petycje. Wyrażają się one także we wnioskach o zmiany rozkładu jazdy postulowanych często przez przedstawicieli JST. Zebranie informacji ze wskazanych źródeł daje podstawy do zbudowania oferty przewozowej adekwatnej do aktualnych potrzeb.

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

W 2023 r. przeprowadzono kontrole doraźne w 1104 pociągach. Jest to skokowy wzrost względem poprzednich lat (poniżej 300), który udało się uzyskać, zwiększając liczbę osób kontrolujących.

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.

Ocena potrzeb dokonywania zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym odbywa się w dwóch aspektach, infrastrukturalnym oraz dotyczącym zmian samych rozkładów jazdy. Kolejowe inwestycje infrastrukturalne są działaniami długotrwałymi i kosztownymi, stąd zakładana częstotliwość aktualizacji Planu transportowego jest wystarczająca dla dokonywania ewentualnych zmian w tym zakresie. Natomiast rozkłady jazdy aktualizowane są w sposób ciągły na podstawie potrzeb określanych w wyniku kontroli, wniosków i petycji podróżnych, bądź przedstawianych przez JST. Kolejnym powodem dokonywania zmian w rozkładach jazdy pociągów są prowadzone prace torowe.

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

V. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego

Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe

Tabela 11. Wydatki na pasażerskie przewozy kolejowe

Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie I (Pakiet A) W/N/600/274/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	60 000 000,00	59 902 909,00	59 890 406,59
Finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie kolejowym. Połączenia w ramach Pakietu A obsługuje operator POLREGIO S.A. – umowa UM_TR.042.1.2022.				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie II (Pakiet B1+B2) W/N/600/275/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	36 300 000,00	33 035 981,00	32 902 303,13
Finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie kolejowym. Połączenia w ramach Pakietów B1+B2 obsługuje operator POLREGIO S.A. – umowa UM_TR.042.2.2022.				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie III (Pakiet C+D+H) W/N/600/276/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	35 463 000,00	37 786 264,00	37 592 575,30
Finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie kolejowym. Połączenia w ramach Pakietów C, D i H obsługuje operator Arriva RP Sp. z o.o. – umowa UM_TR.042.3.2022.				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie IV (Pakiet E+F+G) W/N/600/277/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	33 501 000,00	36 454 533,00	36 226 760,99
Finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie kolejowym. Połączenia w ramach Pakietów E, F i G obsługuje operator Arriva RP Sp. z o.o. – umowa UM_TR.042.4.2022.				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Dostęp do infrastruktury i opłaty dworcowe W/N/600/259/WPI				

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	27 800 000,00	30 851 545,00	30 418 413,81
<p>Na podstawie zawartych umów z operatorami kolejowymi, Województwo pokrywa koszty ponoszone przez operatorów kolejowych na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (podstawowy dostęp do infrastruktury kolejowej) i PKP S.A. oraz Urbitor Sp. z o.o. (opłata dworcowa) w związku z realizacją umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym obejmujących połączenia kolejowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.</p> <p>Opłata za dostęp do infrastruktury pokrywana jest na podstawie przedłożonych przez operatorów dokumentów księgowych, natomiast obliczana jest wg wzoru obejmującego masę pociągu, kategorię linii kolejowej i ewentualny dostęp do sieci trakcyjnej.</p> <p>Opłata za dostęp do infrastruktury usługowej pokrywana jest na podstawie przedłożonych przez operatorów dokumentów księgowych, natomiast obliczana jest jako iloczyn liczby zatrzymań na danej stacji i ceny dostępu do stacji pasażerskiej zróżnicowanej według kategorii dworca.</p>				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie II (Pakiet B1+B2)				
W/N/600/275/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	36 300 000,00	33 035 981,00	32 902 303,13
<p>Finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie kolejowym. Połączenia w ramach Pakietów B1+B2 obsługuje operator POLREGIO S.A. – umowa UM_TR.042.2.2022.</p>				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie I (Pakiet A)				
W/N/600/274/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	60 000 000,00	59 902 909,00	59 890 406,59
<p>Finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie kolejowym. Połączenia w ramach Pakietu A obsługuje operator POLREGIO S.A. – umowa UM_TR.042.1.2022.</p>				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich				
W/N/600/251/Koleje				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	1 500 000,00	2 773 326,00	2 773 299,95
<p>Poniesione wydatki przeznaczone zostały na rozliczenie umów na świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego zawartych z operatorem kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - POLREGIO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 12 grudnia 2020 r. - końcowe rozliczenie umowy obowiązującej w okresie od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r., - POLREGIO S.A. i Arriva RP Sp. z o.o. w okresie od 12 grudnia 2021 r. do 10 grudnia 2022 r. 				

Regionalne przewozy kolejowe - pozostałe zadania W/N/600/196/Przewozy kolej"				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Składki na ubezpieczenia społeczne	21 500,00	3 741,00	3 740,38
	Wynagrodzenia bezosobowe	125 000,00	21 759,00	21 759,00
	Zakup usług pozostałych	350 000,00	23 562,00	23 561,13
	Zakup usług obejmujących wykonanie ekspertyz, analiz i opinii	0,00	15 990,00	15 990,00
	Koszty postępowania sądowego i prokuratorskiego	0,00	2 500,00	0,00
Pozostałe zadania zlecone.				
<p>1. Umowa z wykonawcą zewnętrznym na realizację prac związanych z opracowaniem opisu przedmiotu zamówienia dla zakupu elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych połączeń regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, określenie kluczowych zapisów do projektu umowy na zakup EZT oraz pełnienie roli eksperta/doradcy w postępowaniu wszczętym przez Zamawiającego, prowadzonym w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych, którego przedmiotem będzie zakup EZT (kwota realizacji umowy: 110.000 zł);</p> <p>2. Umowa z wykonawcą zewnętrznym na wykonanie studium wykonalności z wnioskiem o dofinansowanie na „Zakup 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych połączeń regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego”, ze środków Funduszy Europejskich dla Kujaw i Pomorza 2021-2027, w ramach Osi priorytetowej 4 Fundusze europejskie na rzecz spójności i dostępności komunikacyjnej regionu, Działanie 4.1 Zakup taboru kolejowego (kwota realizacji umowy: 12.300 zł);</p> <p>3. Umowa z wykonawcą zewnętrznym na wykonanie analizy prawnej dopuszczalności zastosowanych rozwiązań dotyczących rozliczeń finansowych, zawartych w umowie nr NT-II-E.042.13.2015 zawartej z POLREGIO S.A. obowiązującej w latach 2015-2020 w świetle przepisów rozporządzenia WE nr 1370/2007 (kwota realizacji umowy to 13.530 zł);</p> <p>4. Umowa z wykonawcą zewnętrznym na wykonanie analizy prawnej, aby planując nową sieć komunikacyjną w ramach Planu Transportowego móc jednoznacznie rozstrzygnąć, na których trasach jest lub nie jest możliwe prawnie organizowanie transportu publicznego (kwota realizacji umowy to 15.990 zł);</p> <p>5. Umowa z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w celu przydzielenia zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 (kwota realizacji umowy to 10.000 zł).</p>				
Nazwa zadania budżetowego: Zakup 2 licencji oprogramowania PTV oraz komputerów W/N/600/315/Inw				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych	0,00	677 500,00	658 048,77
Poniesione wydatki przeznaczone zostały na zakup: - 2 licencji oprogramowania PTV w postaci najnowszego pakietu PTV Visum wraz z opisanymi modułami w celu obsługi modeli ruchu w sieci transportowej, wraz z aktualizacją i utrzymaniem na okres 36 miesięcy, - komputerów o podwyższonych parametrach do obsługi oprogramowania.				
Fundusz Pomocy W/N/754/10/F.Pomocy/SZWB				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.

60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	0,00	153 892,36	153 892,36
--------------	---	------	------------	------------

Zadanie polegało na przekazaniu na podstawie art. 8 ust 1. Ustawy z dnia 23 marca 2022 r. o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy (Dz.U. z 2022 r. poz. 684, z późn. zm.) operatorom kolejowym, z którymi Województwo Kujawsko-Pomorskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego miał zawarte umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 12 grudnia 2021 roku do 10 grudnia 2022 roku środków w postaci zapewnienia finansowania przychodów utraconych lub dodatkowych kosztów poniesionych przez operatora publicznego transportu zbiorowego w związku z przewozem osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Polski z powodu konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy.

Zakup elektrycznego taboru kolejowego do obsługi transportu pasażerskiego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego
W/N/600/283/RPO2/5.3/2

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Zakup usług pozostałych	0,00	2 377 449,00	2 375 628,23
	Wynagrodzenia bezosobowe	0,00	95 401,00	66 000,00

Środki zostały wydatkowane na etap końcowy związany z zakupem elektrycznego taboru kolejowego pasażerskiego ze środków RPO WK-P w ramach Osi Priorytetowej 5 Spójność Wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7d: rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, Schemat: Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego (tryb pozakonkursowy).

Zakup elektrycznego taboru kolejowego do obsługi transportu pasażerskiego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego
W/N/600/284/RPO2/13.2/1

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Zakup usług pozostałych	0,00	63 600,00	44 000,00
	Wynagrodzenia bezosobowe	0,00	1 585 024,00	1 576 339,53

Kwota w wysokości 44.000,00 zł została wydatkowana w ramach umowy z wykonawcą zewnętrznym na prace związane z odbiorem technicznym zakupionych pojazdów. Natomiast kwota w wysokości 1.576.339,53 zł została wydatkowana na promocję projektu w związku z zakupem elektrycznego taboru kolejowego do obsługi transportu pasażerskiego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe

Tabela 12. Wydatki na pasażerskie przewozy autobusowe

Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe - dotacje z budżetu państwa na finansowanie dopłat przewoźnikom				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	36 443 000,00	48 467 232,68	48 467 231,88
<p>Wydatki z budżetu państwa na finansowanie dopłat do ustawowych ulgowych przejazdów w regularnej komunikacji autobusowej, dla przewoźników honorujących uprawnienia pasażerów do w/w ulg w 2023 r., dla organizatorów na rekompensatę dla operatorów z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym w 2023 r. oraz na zobowiązania za 2022 r.</p> <p>Dotacja przedmiotowa dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przewoźników - dopłaty do ustawowych ulg przejazdowych w krajowych autobusowych przewozach pasażerskich; – rekompensata dla 3 operatorów - (KPTS SA, ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o. - obecnie Relobus Transport Polska Sp. z o.o., Usługi Transportowe ES - BUS Eichler Sebastian) oraz dla organizatorów z przeznaczeniem na rekompensatę dla operatorów z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. 				
Zwrot dotacji – zadania zlecone				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	36 443 000,00	48 467 232,68	48 467 231,88
<p>Poniesione wydatki dotyczą zwrotu do budżetu państwa dotacji pobranych nienależnie lub w nadmiernej wysokości przez przewoźników w latach 2012-2014 z tytułu dopłat do ustawowych ulg przy sprzedaży biletów w regularnym przewozie osób w krajowym transporcie drogowym oraz w 2021 r. z tytułu wsparcia w ramach programu pomocowego SA.62603 - COVID-19 <i>Support to bus operator</i>.</p>				

Lokalny transport zbiorowy

Tabela. 13 Wydatki na lokalny transport zbiorowy

Zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
		6 000 000,00	22 920 633,00	14 752 156,94
Finansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym na 60 liniach komunikacyjnych. Na podstawie umów z Operatorami: UM_TR.8050.1.001.2023, UM_TR.8050.1.002.2023, UM_TR.8050.1.003.2023 i UM_TR.8050.1.004.2023.				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie IV (Pakiet E+F+G) W/N/600/277/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych.	33 501 000,00	36 454 533,00	36 226 760,99
Finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie kolejowym. Połączenia w ramach Pakietów E, F i G obsługuje operator Arriva RP Sp. z o.o. – umowa UM_TR.042.4.2022.				
Zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2022				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2023 r.	Plan na 31.12.2023 r.	Wykonanie na 31.12.2023 r.
60001		0,00	54 473,59	54 473,59
Zwrot do Wojewody Kujawsko- Pomorskiego niewykorzystanych dotacji z tytułu rocznych rozliczeń umów o numerach: UM_TR.8050.1.001.2022 na zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2022 r.				

VI. 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 2035 w odniesieniu do realizacji przewozów wojewódzkich, kładąc nacisk na pełną integrację dwóch rodzajów transportu, tj. kolejowego i autobusowego. Integracja transportowa w pełnym wymiarze zgodnie z ustawą miała nastąpić z dniem wejścia w życie odpowiednich przepisów regulujących zadania marszałków województw jako organizatorów transportu autobusowego, tj. od 1 stycznia 2017 r.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym stanowi implementację do polskiego porządku prawnego Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007L315/1). Od lat prowadzone są prace legislacyjne zmierzające do wprowadzenia zmian w obowiązującym akcie prawnym. W tym czasie przedstawiono do zaopiniowania 9 projektów nowelizacji ustawy, proponujących często rozbieżne i częściowo sprzeczne

ze sobą rozwiązania w zakresie organizacji autobusowego publicznego transportu zbiorowego. Brak przedmiotowej regulacji powoduje obawę ze strony organizatorów publicznego transportu zbiorowego przed podejmowaniem działań służących organizacji tej gałęzi transportu publicznego, spowodowaną w głównej mierze niepewnością co do zakresu zadań, kompetencji oraz instrumentów służących ich realizacji.

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

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

Należy zauważyć, że Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych nie do końca spełnił swoje cele. W przypadku samorządów gminnych dofinansowaniem objęto „uhandlowione” szkolne linie autobusowe, które funkcjonowały od lat. Terminy i godziny kursowania tych połączeń są dostosowane tylko do potrzeb uczniów. Oznacza to, że nie są one uruchamiane w weekendy czy podczas wakacji i ferii zimowych. Nie pełnią więc istotnej roli dla pozostałych grup mieszkańców, a tym samym nie przyczyniają się do zmniejszania wykluczenia komunikacyjnego.

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

Wg ostatniej propozycji nowelizacji wojewódzkie plany transportowe stają się zbiorem potrzeb komunikacyjnych przekazanych przez jednostki niższego szczebla, które niezależnie od ich przyjęcia lub nie, w ramach planu, mają być realizowane. Marszałkowie mają zoptymalizować potrzeby, które są pojęciem obiektywnym i z natury swojej nie mogą być poddawane optymalizacji. Marszałkowie mają decydować, na jakich liniach i w jakim zakresie mają być organizowane publiczne przewozy autobusowe, natomiast sama realizacja przewozów ma być wykonywana przez poszczególnych

organizatorów, właściwych ze względu na zasięg lub obszar przewozów. Pozostawienie organizacji transportu w rękach tak wielu organizatorów prowadzić może do wyboru mnogości operatorów, stosowania różnych taryf, co w efekcie, zamiast uspołnić ofertę przewozową może prowadzić do jej dezintegracji.

W planie transportowym mają zostać określone linie komunikacyjne dedykowane do obsługi przewoźnikom komercyjnym, co może stać w sprzeczności z zasadą swobodnej organizacji wolnego rynku. Lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie prawa wyłącznego, które pozwoliłoby na dokonanie przejrzystego rozdzielania linii użyteczności publicznej i linii komercyjnych. Zapewniłoby to jednocześnie zgodność ustawy z *Rozporządzeniem 1370/2007*, które zakłada, że interwencja państwa jest konieczna tam, gdzie potrzeby komunikacyjne nie są zaspokojone, a pozostałe połączenia mogą odbywać się na zasadach komercyjnych. Stosowanie tej zasady pozwala na zachowanie swobody rynku i jednocześnie chroni funkcjonującą siatkę połączeń.

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

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

Niezależnie od nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym konieczne będzie dokonanie zmian w innych obowiązujących przepisach. Najbardziej palące problemy transportu publicznego wskazano w tabeli poniżej.

Tabela 14. Najbardziej palące problemy transportu publicznego

Kwestia	Opis problemu	Propozycja rozwiązania
Jednolity system ulg ustawowych w transporcie zbiorowym, brak możliwości stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.	Różne grupy uprzywilejowanych lub różny wymiar ulg dla jednej grupy w obu rodzajach transportu uniemożliwia wprowadzenie wspólnego biletu w taryfie liniowej, w której zmiana środka transportu nie powoduje kolejnego naliczania kilometrów od zera (zawsze są to najdroższe kilometry).	Ustalenie maksymalnie trzech, czterech grup uprawnionych do ulgowych przejazdów zarówno w transporcie autobusowym jak i kolejowym, bez względu na cel podróży.

<p>Czasochłonny i zasobochłonny system rozliczania ulg ustawowych</p>	<p>Różne organy rozliczające ulgi ustawowe dla transportu kolejowego i autobusowego (Minister w przypadku kolei, Marszałek w przypadku przewozów autobusowych). Proces przelewania środków po linii Ministerstwo - Wojewoda - Marszałek - Organizatorzy - operatorzy/przewoźnicy cechuje bardzo wysoka czaso- i zasobochłonność, gdyż każdy szczebel dysponuje wachlarzem procedur dla swojego etapu.</p>	<p>Ujednolicenie terminów i maksymalne uproszczenie procedury, by oba rodzaje transportu wykonywane w ramach publicznego transportu zbiorowego mogły zostać rozliczone w ramach jednego wniosku przed jednym organem.</p>
<p>Niewystarczające środki na rekompensatę ulg ustawowych przy sprzedaży biletów</p>	<p>Środki przyznawane z budżetu państwa na dopłaty do sprzedanych biletów z ulgą ustawową są zbyt niskie w stosunku do potrzeb zgłaszanych przez przewoźników i operatorów. Spadek rentowności usług przewozowych w transporcie publicznym (Covid-19, wojna w Ukrainie, ceny paliw) przewoźnicy rekompensowali podnoszeniem cen biletów. W 2023 roku województwa składały dodatkowe zapotrzebowanie na środki, które przyznano z rezerwy celowej.</p>	<p>Zwiększenie środków przeznaczonych na rekompensatę biletów z ulgami ustawowymi.</p>
<p>Sprzedaż biletów z ulgą ustawową na okres inny niż miesiąc kalendarzowy</p>	<p>Obecnie nie ma możliwości zakupu biletu miesięcznego z ulgą ustawową na okres inny niż miesiąc kalendarzowy. Podobne ograniczenie nie występuje w transporcie kolejowym.</p>	<p>Umożliwienie sprzedaży biletów z ulgą ustawową na miesiąc od wybranego przez pasażera dnia.</p>
<p>Regulacje umożliwiające stworzenie systemu przesiadkowego z kolei na autobusy</p>	<p>zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, rozkład jazdy określa godziny odjazdów z poszczególnych przystanków na danej linii komunikacyjnej. W przypadku opóźnienia komunikacji kolejowej, autobus nie może poczekać na przyjazd pociągu z powodu sankcji grożących za naruszenie godzin odjazdów.</p>	<p>Umożliwienie zmiany godzin odjazdu autobusu na czas wymiany pasażerów pomiędzy dwoma gałęziami transportu.</p>
<p>Kary za opóźnienie godzin odjazdów</p>	<p>Ustawa o transporcie drogowym przewiduje zbyt wysokie kary za opóźnienia godzin odjazdów autobusów.</p>	<p>Dostosowanie taryfikatora do przewinienia - kary pieniężne za kilkuminutowe opóźnienie nie mogą być takie same w przypadku dużo większych odchyleń od rozkładu jazdy.</p>

Określanie przystanków i dworców	Przystanki zarządzane przez GDDKiA, dworce prywatnych przewoźników nie są ujęte w uchwałach przystankowych - zgodnie z ustawą o ptz tylko przystanki określone w uchwałach mogą znaleźć się w rozkładach jazdy.	Odstąpienie od konieczności określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowania o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.
Komunalizacja infrastruktury komunikacyjnej	Część infrastruktury w postaci dworców i przystanków stanowi własność prywatną. Przewoźnicy chcący korzystać z dworców stanowiących własność innych przewoźników otrzymują odmowy na ich korzystanie. W związku z powyższym pasażerowie tracą możliwość przesiadki pomiędzy przewoźnikami w najlepszym dla nich miejscu, jakim są dworce. W wielu miejscowościach powstają nowe osiedla pozbawione przystanków.	Zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i gospodarce nieruchomościami. Wprowadzenie możliwości i obowiązku wykupu przez samorządy przejęcia za odszkodowaniem infrastruktury w postaci dworców i przystanków wskazanych w planie transportowym województwa. Obowiązek ujęcia węzłów transportowych wskazanych w planie transportowym województwa w uchwalanych przez gminy planach ogólnych oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.
Nazewnictwo przystanków	Zarządcy dróg nazywają przystanki zgodnie z ustawą niezależnie od sposobu nazewnictwa innych zarządców dróg. Część zarządców oznacza przystanki za pomocą nazwy ulic, inni za pomocą charakterystycznych obiektów. W miejscowościach, przez które przebiegają drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie i drogi krajowe mają kilka przystanków o tej samej nazwie.	Wprowadzenie ogólnopolskiego elektronicznego rejestru przystanków i dworców. Jeden rejestr w którym zarządcy dróg powinni wprowadzać przystanki udostępnione przewoźnikom.
Zasady udzielania środków z FRPA	Dofinansowanie linii szkolnych czy kursów wykonywanych wyłącznie w wybrane dni jest sprzeczne z celami, dla których był tworzony Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W efekcie nadal wiele obszarów pozostaje wykluczonych transportowo, mimo coraz większych nakładów na organizację przewozów tego	Ustawowe ujednoczenie zasad naboru, doprecyzowanie kryteriów oceny wniosków o dopłatę (bez pola do interpretacji przez Wojewodów), przyznawania środków oraz zasad ich przekazywania. Przyznanie dofinansowania do linii, na której kursy realizowane są przez cały rok, nie tylko w wybrane dni. Brak dofinansowania dla linii, których

	<p>typu. Dofinansowaniu z FRPA podlegają linie nowe lub nie wykonywane w okresie co najmniej 3 miesiące od wejścia w życie ustawy o funduszu. W przypadku, gdy na danej linii przewoźnik realizuje na zasadach komercyjnych kursy jedynie w godzinach szczytu, w dni robocze lub dni nauki szkolnej, uzupełnienie tej komunikacji w pozostałe dni lub godziny pozaszczytowe z wykorzystaniem środków FRPA jest co do zasady niemożliwe.</p>	<p>charakter wyraźnie wskazuje, że są to linie regularne specjalne, otwarte dla podróży wyłącznie w celu uzyskania dopłaty (godziny i terminy realizacji połączeń i liczba kursów wskazują na charakter dowozowy zamkniętej grupy podróży).</p>
<p>Stawka dopłaty ze środków FRPA</p>	<p>Wskutek zamrożenia wysokości dopłaty, coraz większa część kosztów organizacji połączeń dofinansowywanych ze środków FRPA obciąża samorządy lokalne. Skutkiem jest rezygnacja z części oferty przewozowej i brak rozwoju sieci połączeń autobusowych, zwłaszcza na poziomie gminnym i powiatowym, i próby cedowania obsługi gminnych i powiatowych połączeń na organizatorów szczebla wojewódzkiego.</p>	<p>Urealnienie stawki dopłaty - zwiększenie do 5 zł/km.</p>
<p>Ustawowe scyfryzowanie publicznego transportu zbiorowego plus zapewnienie na to zadanie finansowania</p>	<p>Tradycyjne procedury, oparte o papier, stanowią jedną z barier w rozbudowie systemu publicznego transportu zbiorowego.</p>	<p>Ustawowe przymuszenie podmiotów, które chcą działać w oparciu o umowy na świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym, do stosowania obiegu cyfrowego na linii organizator-operator (poprzez e-PUAP). Elektroniczne dokumenty poświadczające przewozy w oparciu o umowy na świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym. Pełna cyfryzacja procedury zawierania i rozliczania umów FRPA i umów o refundowanie ulg ustawowych.</p>

<p>Kompetencje organizatorów poszczególnych szczebli</p>	<p>Na tzw. gruncie linia komunikacyjna w przewozie wojewódzkim jest tożsama z linią komunikacyjną w przewozie powiatowo-gminnym w układzie powiat i gmina ościenna, co generuje spory kompetencyjne w zakresie ich organizacji i próbę cedowania realizacji takich lokalnych zadań na szczebel wojewódzki. Oddzielnie komunikacja planowana jest też przez "MOF-y", nadto ustawa ptz przewiduje również możliwość zgłoszenia do marszałka przez gminy konieczności utworzenia linii komunikacyjnych. Wskutek braku regulacji nakazującej organizację przewozów do najbliższych węzłów komunikacyjnych położonych na obszarze jednostki ościennej na terenach przygranicznych powstają "białe plamy transportowe". Powyższe prowadzi również do powstawania odrębnych, zamkniętych w sobie systemów transportowych, pomiędzy którymi przemieszczanie się jest utrudnione lub wręcz niemożliwe.</p>	<p>Doprecyzowanie kompetencji organizatorów poszczególnych szczebli w sposób, uniemożliwiający nakładanie się kompetencji. Nowe regulacje gwarantujące możliwość przemieszczania się pomiędzy graniczącymi ze sobą systemami transportowymi szczebla powiatowego i wojewódzkiego i nieobniżające wzajemnie rentowności linii.</p>
<p>Aktualizacja rozkładów jazdy</p>	<p>Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie rozkładów jazdy, rozkład można zmienić w określonych 4 terminach, natomiast jeśli zmiana dotyczy ograniczenia lub zaprzestania realizacji przewozów, te terminy nie obowiązują.</p>	<p>Odwrócenie terminów zmian - w przypadku ograniczenia/rezygnacji z przewozów pasażerowie powinni mieć czas na znalezienie alternatywy.</p>
<p>Miejsca inne niż przystanki komunikacyjne i dworce w przewozach regularnych specjalnych</p>	<p>W przewozach regularnych specjalnych dopuszcza się wymianę pasażerów w miejscach innych niż przystanki i dworce, nie powinno być to jednak miejsce dowolne, ale takie, które zapewnia bezpieczeństwo podróżnym i innym uczestnikom ruchu.</p>	<p>Dopuszczenie obsługi pasażerów w miejscach spełniających wymogi bezpieczeństwa.</p>
<p>Ogłoszenie o zamiarze organizacji linii wojewódzkich</p>	<p>Ogłoszenie o zamiarze organizacji linii wojewódzkich publikowane musi być z rocznym wyprzedzeniem. Doliczając do tego okresu czas na</p>	<p>Uproszczenie, przyspieszenie procedur zawierania umów PSC.</p>

	przeprowadzenie postępowania na wyłonienie operatora, ewentualne odwołania, zawarcie umowy jest to czas zbyt długi na bieżące reagowanie na zmieniające się potrzeby podróżnych.	
Zmiany w rozkładach jazdy	Brak możliwości zmian w zawartych umowach FRPA powoduje, że organizator nie może wprowadzać zmian w rozkładach jazdy, które pozwoliłyby na dostosowanie na bieżąco do potrzeb pasażerów.	Wprowadzenie możliwości korekt w umowach z Wojewodami.
Terminy naborów wniosków do FRPA	Największą grupą pasażerów na liniach z FRPA są uczniowie-do ich potrzeb powinny być dostosowane terminy naboru wniosków i terminy obowiązywania umów.	Wprowadzenie możliwości zawierania umów na obsługę linii na rok szkolny.

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

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

- prowadzenie systematycznego monitoringu oferty przewozowej dla podejmowania działań w celu elastycznego dostosowania jej do zmieniających się potrzeb pasażerów, w tym korygowanie rozkładów jazdy, uruchamianie nowych połączeń komunikacyjnych,
- podejmowanie dalszych działań służących podnoszeniu komfortu podróżowania środkami transportu publicznego, m.in. poprzez ich dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- kontynuacja inwestycji zmieniających oblicze infrastruktury pasażerskiej liniowej i punktowej, zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym, poprzez dalszą poprawę jej funkcjonalności,
- dalsze inwestycje taborowe polegające na zakupie nowoczesnych jednostek bądź modernizacji posiadanych pojazdów,
- analiza zapisów Planu transportowego pod kątem wskazanych linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym w obliczu proponowanych zmian w organizacji przewozów.

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