

Raport
ze stanu realizacji
„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”
2024

Opracował Departament Transportu
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Toruń, maj 2025

Spis treści

Wprowadzenie	4
I. Wojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe.....	5
Infrastruktura kolejowa liniowa	5
Dworce kolejowe i zintegrowane węzły komunikacyjne.....	7
Tabor kolejowy	11
Organizacja przewozów kolejowych	14
Organizacja połączeń stykowych z innymi województwami.....	18
Organizacja połączeń sezonowych	19
Standardy obsługi pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	20
Komfort podróżowania	20
Niezawodność przewozów	21
Punktualność	22
II. Wojewódzkie pasażerskie przewozy autobusowe	23
Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa.....	23
Tabor	24
Organizacja przewozów.....	24
Przewozy regularne i regularne specjalne w 2024 roku.....	31
Umowy użyteczności publicznej.....	32
III. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym	33
Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	34
Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe	35
Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.	35
IV. Monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.....	38
V. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego	39
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe	39
Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe.....	44
Lokalny transport zbiorowy.....	45
VI. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego.....	46
VII. Pożądane działania mające na celu zwiększenie skuteczności realizacji Planu transportowego	53

Tabela 1 Kategorie dworców kolejowych wg PKP S.A.; źródło: Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej	8
Tabela 2 Wykaz stacji zarządzanych przez PKP S.A.	9
Tabela 3. Linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	14
Tabela 4. Linie komunikacyjne, na których nie odbywa się ruch pasażerski.....	14
Tabela 5. Wielkość pracy eksploatacyjnej i liczba pasażerów	16
Tabela 6. Umowy z operatorami kolejowymi.....	17
Tabela 7. Liczba założonych pociągów 2024	21
Tabela 8. Liczba uruchomionych pociągów 2024.....	21
Tabela 9. Liczba nieuruchomionych pociągów 2024.....	21
Tabela 10. Odwołane pociągi i opóźniony przewóz zastępczy	22
Tabela 11. Niedochowanie wskaźnika punktualności pociągów.....	23
Tabela 12 Zestawienie ilości sprzedanych biletów i kwot dopłat przekazywanych przewoźnikom, operatorom i organizatorom w latach 2014-2024	30
Tabela 13. Wydatki na pasażerskie przewozy kolejowe	41
Tabela 14. Wydatki na pasażerskie przewozy autobusowe	44
Tabela. 15 Wydatki na lokalny transport zbiorowy.....	45
 Rysunek 1 Długość linii kolejowych normalnotorowych (w km) w podziale na województwa	5
Rysunek 2 Długość linii kolejowych w km na 100km ² (wg stanu na 2023 r.)	6
Rysunek 3 Liczba podróżnych w latach 2010 - 2024	16
Rysunek 4 Porównanie liczby podróżnych i pracy eksploatacyjnej.....	16
Rysunek 5 Zestawienie ilości sprzedanych biletów i kwot dopłat przekazywanych przewoźnikom, operatorom i organizatorom w latach 2014-2024 (wykres)	31
Rysunek 6 liczba kontroli w pociągach i kwoty kar	39
Rysunek 7 Porównanie wielkości pracy eksploatacyjnej do łącznie poniesionych kosztów	40
Rysunek 8 Porównanie wydatków na rekompensatę (bez kosztów niezależnych) i liczby pasażerów	41

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 2025 r. poz. 285), 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. (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2014 r. poz. 2766). 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” (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r. poz. 6516).

Cele szczegółowe 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 usług przewozowej.

I. Wojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe

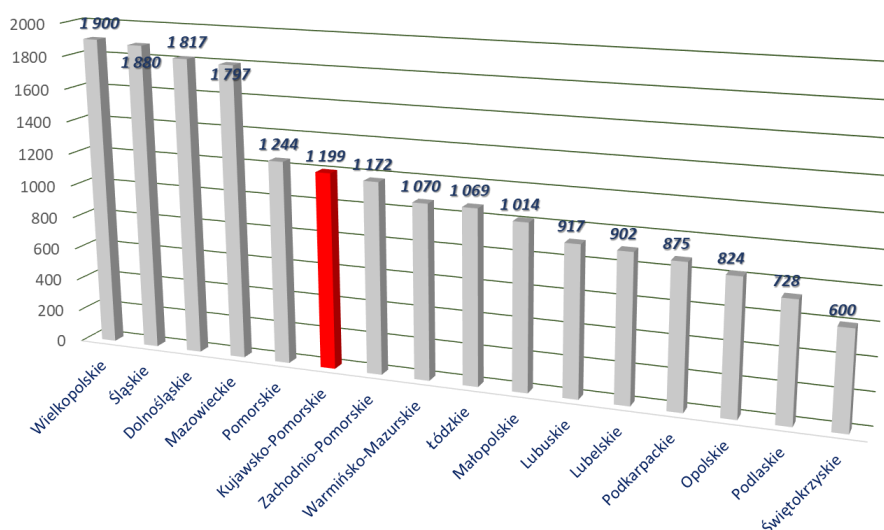
Infrastruktura kolejowa liniowa

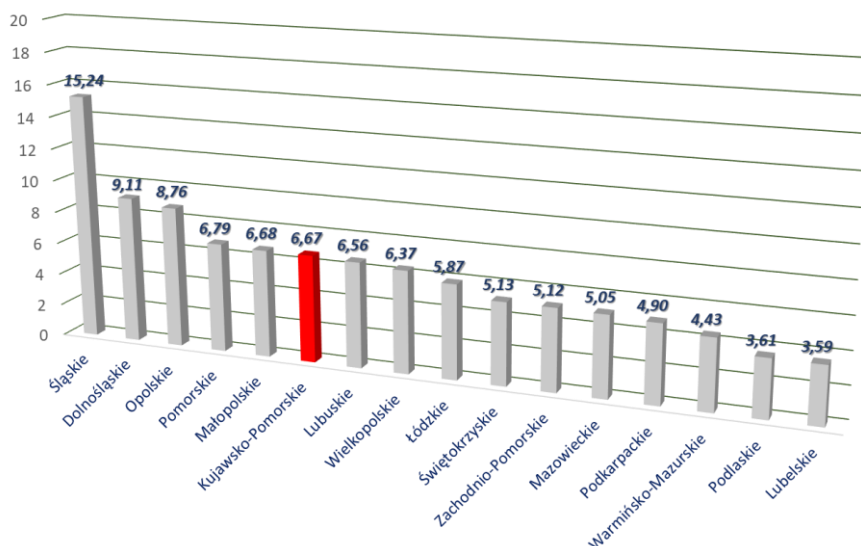
Województwo kujawsko-pomorskie, z racji swego położenia w centralnej części Polski, charakteryzuje się dobrymi połączeniami kolejowymi z pozostałą częścią kraju. Powiązania zewnętrzne w zakresie transportu kolejowego zapewniają linie kolejowe o znaczeniu europejskim (do których w ramach sieci TEN-T zalicza 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 region pośrednio z innymi ośrodkami miejskimi krajowymi i zagranicznymi. Linie kolejowe nr 353 i 131 pozwalają na prowadzenie 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 km (dane GUS za 2023 r.). Z ogólnej długości linii eksploatowanych: 663 km stanowią linie jednotorowe, 536 km stanowią linie dwu- i więcej torowe, a 563 km stanowią linie zelektryfikowane.

Rysunek 1 Długość linii kolejowych normalnotorowych (w km) w podziale na województwa





Rysunek 2 Długość linii kolejowych w km na 100km² (wg stanu na 2023 r.)

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 2023/2024 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.

Zdjęcie 1 Schemat linii kolejowych w podziale na operatorów



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 39 dworców kolejowych pozostających w

zarządzie PKP S.A. Spółka dzieli dworce na sześć kategorii: premium, wojewódzkie, aglomeracyjne, regionalne, lokalne i turystyczne, przy czym w województwie kujawsko-pomorskim nie zaszeregowano żadnego dworca do kategorii turystycznej.

Tabela 1 Kategorie dworców kolejowych wg PKP S.A.; źródło: Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej

Charakterystyka stacji kategorii: Premium:
1. Dworzec w dużym mieście, obsługujący różnych przewoźników 2. Ruch międzywojewódzki, regionalny 3. Możliwy ruch międzynarodowy i lokalny 4. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie krajowym (możliwa integracja z innymi gałęziami transportu, w tym transportem lotniczym) 5. Funkcja przesiadkowa 6. Maksymalizacja funkcji komercyjnych 7. Niezbędna integracja z otoczeniem miejskim
Charakterystyka stacji kategorii: Wojewódzki
1. Dworzec w dużym mieście, obsługujący różnych przewoźników 2. Ruch międzywojewódzki, regionalny 3. Możliwy ruch międzynarodowy i lokalny 4. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie międzywojewódzkim 5. Funkcja przesiadkowa 6. Niezbędna integracja z otoczeniem miejskim 7. Funkcje komercyjne zapewniające wachlarz oczekiwanych przez pasażerów usług
Charakterystyka stacji kategorii: Aglomeracyjny
1. Dworzec oddalony nie więcej niż 50 km od centrum dużego miasta (> 100 000 mieszkańców) 2. Ruch lokalny 3. Możliwy ruch międzywojewódzki, regionalny 4. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie aglomeracji (możliwa integracja z międzywojewódzkim transportem kolejowym, innymi gałęziami transportu, w tym transportem lotniczym) 5. Funkcja codziennej komunikacji 6. Niezbędna integracja z otoczeniem lokalnym (dogodne przejścia, dostosowanie do lokalnych uwarunkowań, np. kładki prowadzące do istotnych zakładów pracy, przejścia w okolicach przystanków autobusowych, ułatwienia dla PRM) 7. Korzystne uwarunkowania mikro (np. duże zakłady pracy, szkoły, obiekty kultury lub kultu religijnego, osiedla mieszkaniowe)
Charakterystyka stacji kategorii: Regionalny
1. Dworzec w małym mieście, obsługujący głównie regionalnych przewoźników 2. Ruch regionalny i lokalny, czasami międzywojewódzki 3. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie gminy /województwa 4. Budynek dworcowy często bez usług komercyjnych i kolejowych
Charakterystyka stacji kategorii: Lokalny
1. Ruch lokalny 2. Niewiele zatrzymań 3. Mały potencjał rozwoju ruchu kolejowego 4. Brak korzystnych uwarunkowań mikro (np. duże zakłady pracy, szkoły, obiekty kultury lub kultu religijnego)
Charakterystyka stacji kategorii: Turystyczny
1. Dworzec w małym mieście lub poza miastem, obsługujący różnych przewoźników 2. Ruch międzywojewódzki, regionalny i lokalny

3. Możliwy ruch międzynarodowy
4. Ważny węzeł komunikacyjny w sezonie turystycznym (możliwa integracja z innymi gałęziami transportu)

Tabela 2 Wykaz stacji zarządzanych przez PKP S.A.

L.p.	Nazwa stacji	Numer linii	Kategoria stacji	Godziny otwarcia dworca
1	Anieliny	18	Lokalny	czynny całą dobę
2	Błądzim	201	Lokalny	czynny całą dobę
3	Bydgoszcz Główna	18, 131, 356, 745	Premium	czynny całą dobę
4	Bydgoszcz Łęgowo	18	Aglomeracyjny	4:15 - 23:30
5	Bydgoszcz Zachód	18	Aglomeracyjny	4:30 - 23:15
6	Cekcyn	208	Lokalny	czynny całą dobę
7	Gniewkowo	353	Lokalny	czynny całą dobę
8	Grudziądz	207, 208	Regionalny	czynny całą dobę
9	Grupa	208	Lokalny	czynny całą dobę
10	Inowrocław	131, 353, 742	Regionalny	czynny całą dobę
11	Jabłonowo Pomorskie	353, 208	Lokalny	czynny całą dobę
12	Janikowo	353	Lokalny	poniedziałek - piątek: 3:50 - 23:45; sobota: 3:50 - 21:45; niedziela: 5:50 - 23:45
13	Jeżewo	208	Lokalny	5:00 - 23:00
14	Kaliska Kujawskie	18	Lokalny	czynny całą dobę
15	Kotomierz	131	Lokalny	czynny całą dobę
16	Kowalewo Pomorskie	353, 209	Lokalny	czynny całą dobę
17	Laskowice Pomorskie	131, 208, 215	Lokalny	4:00 - 23:30
18	Lipowa Tucholska	201, 743	Lokalny	czynny całą dobę
19	Maksymilianowo	131, 201	Aglomeracyjny	czynny całą dobę
20	Mogilno	353	Lokalny	dworzec tymczasowy
21	Nakło nad Notecią	18, 281	Regionalny	poniedziałek - piątek: 4:00 - 0:15 sobota, niedziela i święta: 4:30 - 0:15
22	Nieszawa Waganiec	18	Lokalny	czynny całą dobę
23	Nowa Wieś Wielka	131, 201	Lokalny	czynny całą dobę
24	Osie	215	Lokalny	poniedziałek - piątek: 6:00 - 20:00 sobota, niedziela: 9:40 - 19:00

25	Parlin	131	Lokalny	czynny całą dobę
26	Przyłubie	18	Lokalny	czynny całą dobę
27	Rosochatka	201	Lokalny	czynny całą dobę
28	Serock	201	Lokalny	czynny całą dobę
29	Świątkowo	201	Lokalny	czynny całą dobę
30	Toruń Wschodni	353, 246, 207, 27	Aglomeracyjny	dworzec tymczasowy
31	Turzno	353	Lokalny	czynny całą dobę
32	Twarda Góra	131	Lokalny	czynny całą dobę
33	Wąbrzeźno	353	Lokalny	czynny całą dobę
34	Wierzchucin	201, 208	Lokalny	czynny całą dobę
35	Włocławek	18	Wojewódzki	czynny całą dobę
36	Włocławek Zazamcze	18	Aglomeracyjny	3:40 - 23:00
37	Zielonczyn	18	Lokalny	czynny całą dobę
38	Zielonka Pomorska	201	Lokalny	czynny całą dobę
39	Złotniki Kujawskie	131	Lokalny	poniedziałek - piątek: 4:15 - 23:30; sobota: 4:15 - 22:00; niedziela: 5:15 - 23:30

Poza dworcami w zarządzie PKP S.A. warto zwrócić uwagę na przykłady obiektów, które zostały zmodernizowane i przystosowane do nowoczesnych standardów przez JST. Poniżej omówiono pokrótce przykłady obiektów przejętych przez samorządy i efekty ich działań w administrowaniu tymi obiektami.

1. **Toruń Główny** - administrowany przez URBITOR Sp. z o.o., 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”.
2. **Tuchola** – obiekt przejęty przez Miasto Tuchola. Dofinansowanie rewitalizacji tucholskiego dworca wyniosło ponad 2,8 mln złotych z RPO Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014–2020. Wartość całkowita projektu wyniosła 4 367 496,57 zł z czego dofinansowanie z UE: 1 989 024,77 zł. Stworzono przyjazną przestrzeń dla podróżnych, ale także dla lokalnych przedsiębiorców. Pierwsza część remontu dworca zakończyła się w 2020 r., a cała inwestycja została zakończona w 2022 r. – po drugim etapie rewitalizacji.
3. **Czerniewice** – obiekt przejęty przez Gminę Chocień. Oprócz rewitalizacji i zachowaniu funkcji obsługi podróżnych dostosowano budynek na cele mieszkalne. Skorzystały z tego rodziny

repatriantów, dzięki którym gmina (z ustawą o repatriacji) otrzyma pomoc z budżetu państwa, w postaci dotacji z przeznaczeniem na dofinansowanie zadań własnych.

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 2024 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 3. 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.
29	1/700/78	22WEg-015	19.11.2022	POLREGIO S.A.
30	1/700/79	22WEg-016	08.11.2022	POLREGIO S.A.
31	1/700/80	22WEg-017	15.11.2022	POLREGIO S.A.
32	1/700/81	22WEg-018	08.11.2022	POLREGIO S.A.
33	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 niezelektryfikowanych odbywa się wyłącznie z wykorzystaniem jednostek w pełni wyposażonych w udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Ponadto wśród taboru jakim dysponują operatorzy kolejowi, znajdują się m.in. jednostki 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.).



13 pojazdów

60 miejsc siedzących, 120 km/h

Zakup: 2002 - 2007

	5 pojazdów 70 miejsc siedzących, 120 km/h Zakup: 2009 (pojazdy nie są samobieżne)
	4 pojazdy 180 miejsc siedzących, 130 km/h Zakup: 2011
	6 pojazdów 200 miejsc siedzących, 120-160 km/h Zakup: 2014-2016

	5 pojazdów 150 miejsc siedzących, 120-160 km/h Zakup: 2022
--	---

Organizacja przewozów kolejowych

Pasażerskie przewozy kolejowe, zamówione i dofinansowywane przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, w 2024 roku odbywały się na następujących liniach kolejowych:

Tabela 3. 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 4. Linie komunikacyjne, na których nie odbywa się ruch pasażerski

Numer i nazwa linii kolejowej	Linia komunikacyjna	Stan prac wg stanu na 31.12.2024 r.
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.

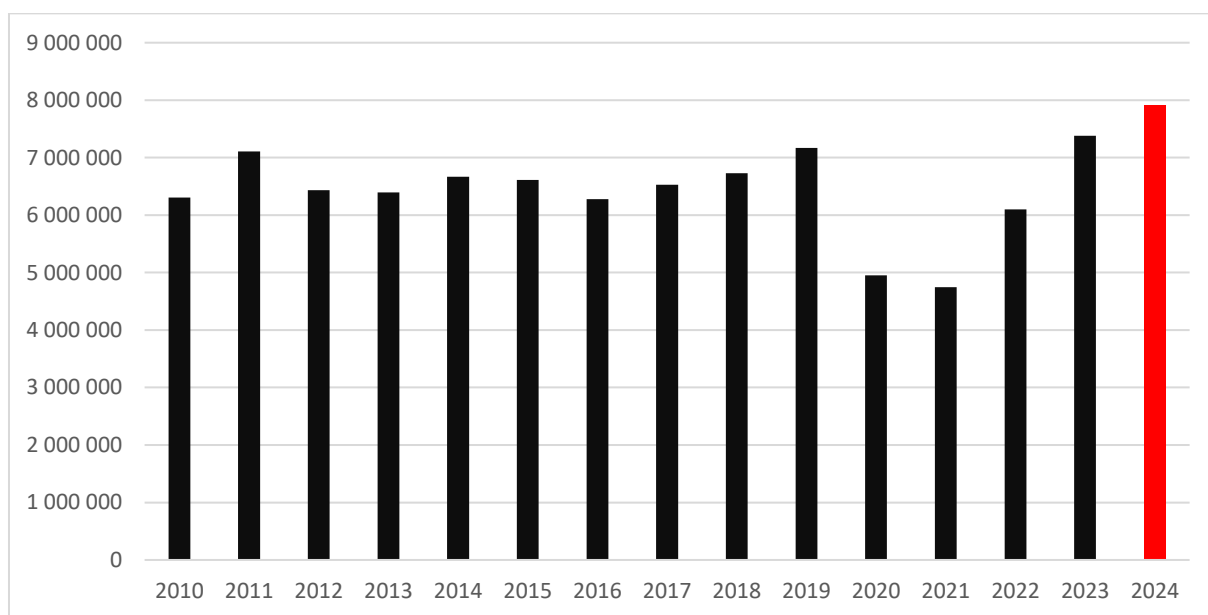
206 Inowrocław Rąbinek - Żnin	Inowrocław Rąbinek - Żnin	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: (...) Żnin – Inowrocław – Kruszwica.
208 Działdowo - Chojnice	Laskowice Pomorskie - Wierzchucin	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	- 21 października 2024 r. zawarto porozumienie w zakresie współpracy na rzecz przywrócenia połączeń pasażerskich na linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek; - 5 grudnia 2023 r. podpisano List Intencyjny w sprawie wyrażenia woli współpracy na rzecz przywrócenia połączeń pasażerskich na linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek; - 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 podróży.

Tabela 5. Wielkość pracy eksploatacyjnej i liczba pasażerów

Operator	Wykonana praca eksploatacyjna (poc-km)	Liczba podróży (w zaokrągleniu do tys.)
POLREGIO S.A.	3 383 326,642	5 000 000
Arriva RP Sp. z o.o.	2 797 400,474	2 900 000

Rysunek 3 Liczba podróży w latach 2010 - 2024



Rysunek 4 Porównanie liczby podróży i pracy eksploatacyjnej

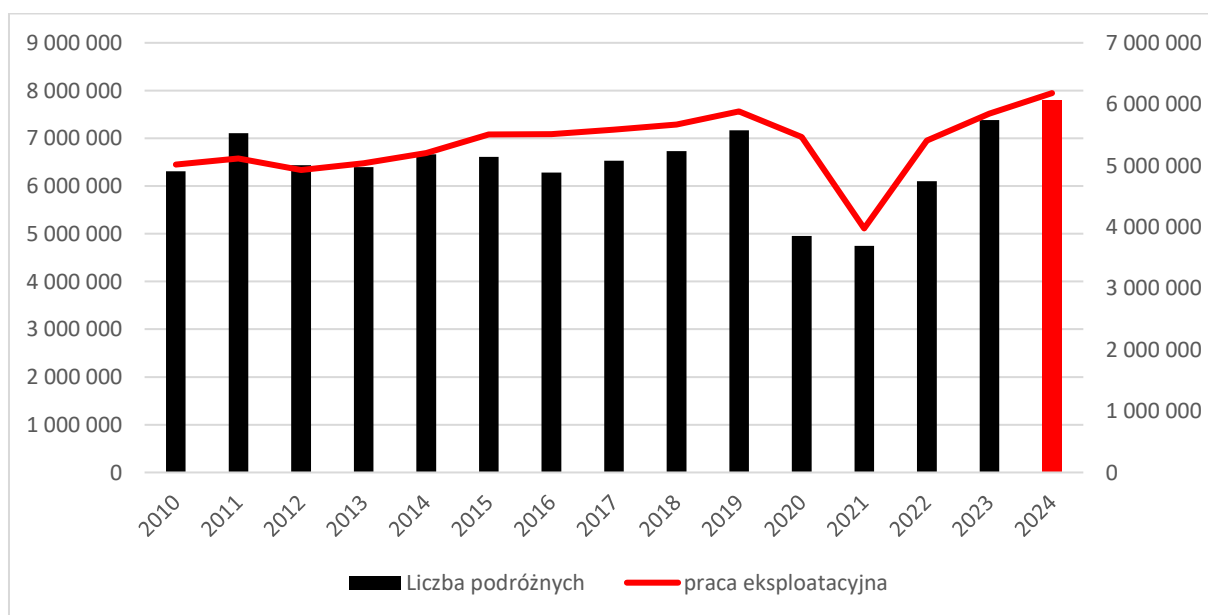


Tabela 6. Umowy z operatorami kolejowymi

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”	• Ik 131 Chorzów Batory – Tczew: od Bydgoszczy do Maksymilianowa i od Maksymilianowa do Laskowic • Ik 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port: od Bydgoszczy do Wierzchucina i od Wierzchucina do Lipowej • Ik 208 Działdowo – Chojnice: od Wierzchucina do Chojnic i od Grudziądza do Laskowic • Ik 215 Laskowice Pomorskie – Bąk: od Laskowic Pomorskich do Czerska • Ik 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”	• Ik 27 Nasielsk – Toruń Wschodni: od Sierpca do Torunia Wschodniego • Ik 207 Toruń Wschodni – Malbork: od Torunia do Chełmży i od Chełmży do Grudziądza • Ik 208 Działdowo – Chojnice: od Brodnicy do Grudziądza • Ik 209 Kowalewo Pom. – Bydgoszcz Wsch.: od Chełmży do Bydgoszczy • Ik 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 przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 14 grudnia 2030 r. „Zadanie I”	• Ik 18 Kutno-Piła Główna: od Kutna do Bydgoszczy, • Ik 208 Działdowo – Chojnice: od Brodnicy do Jabłonowa Pom. (po 2025 r. w przypadku elektryfikacji odcinka) • Ik 131 Chorzów Batory -Tczew: od Inowrocławia do Bydgoszczy, • Ik 353 Poznań Wsch. – Skandawa: Gniezna do Jabłonowa Pom.
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”	• Ik 18 Kutno-Piła Główna: od Torunia do Wyrzyska Osieka, • Ik 131 Chorzów Batory -Tczew: od Inowrocławia do Smętowa, • Ik 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 2024 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. Uruchamiano 4 pary połączeń;
- 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 zbiorowym¹;
- 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.

- województwo łódzkie

Połączenia finansowane przez każdego z organizatorów do granicy administracyjnej. W 2024 r. uruchamiano 7 par pociągów do stacji Kutno w tym dwie w wydłużonej relacji do stacji Łódź Kaliska.

- województwo mazowieckie

Na mocy umowy W/UMWM-UU/UM/NI/9620/2023 zawartej pomiędzy Województwem Kujawsko-Pomorskim a Województwem Mazowieckim, Województwo Mazowieckie przekazało dotację celową w kwocie 1 478 759,05 zł tytułem świadczenia przewozów na odcinku Sierpc – granica województwa. W ramach umowy na rzecz Województwa Mazowieckiego Województwo Kujawsko-Pomorskie wykonało pracę eksploatacyjną w wysokości 44 931,648 pociągokilometrów. Pozwoliło to na uruchamianie na odcinku Sierpc – granica Województwa sześciu par pociągów.

¹ 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 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. W ramach współpracy uruchamiano w 2024 roku 4 pary pociągów do stacji Olsztyn Główny.

- 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. Pozwoliło to na uruchamianie w 2024 roku 2 par pociągów relacji Bydgoszcz Główna – Poznań Główny; 5 par Toruń Główny – Poznań Główny;

- województwo zachodniopomorskie

Chociaż województwo kujawsko-pomorskie nie graniczy z województwem zachodniopomorskim, to dzięki dobrej współpracy uruchomiono wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2024/2025 15 grudnia 2024 r. uruchomiono pociąg „Barnim” relacji Bydgoszcz Główna – Szczecin Główny przez Piłę, Wałcz i Stargard. Finansowanie połączeń realizowane jest przez każde z województw przez które przebiega trasa pociągu.

Zdjęcie 2 Inauguracyjny przejazd pociągu "Barnim"; fot. Dawid Kozłowski



Organizacja połączeń sezonowych

22 czerwca 2024 r. uruchomiony został pierwszy w historii organizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich wakacyjny pociąg sezonowy. Pociąg *Rybitwa* w relacji Toruń Wschodni – Kołobrzeg kursował we wszystkie wakacyjne soboty i niedziele do 31 sierpnia. Pociąg startował z Torunia Wschodniego o 5:32, aby o 10:37 dojechać do Kołobrzegu, dając podróżnym możliwość wypoczynku w nadmorskim kurorcie. Z Kołobrzegu ruszał o 17:02, a do Torunia Wschodniego docierał o 21:55, umożliwiając powrót z Bałtyku jeszcze tego samego dnia. Podróż w jedną stronę trwała 5 godzin i 5 minut, a powrót – 4 godziny i 53 minuty. Trasa pociągu obejmowała przystanki: Toruń Wschodni, Toruń Miasto, Toruń Główny, Solec Kujawski, Bydgoszcz Wschód, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz

Główna, Nakło nad Notecią, Wyrzysk Osiek, Piła Główna, Jastrowie, Szczecinek, Szczecinek Chyże, Szczecinek Bugno, Grzmiąca, Białogard, Karlino i Kołobrzeg. Łącznie z oferty skorzystało osiem tysięcy pasażerów. Średnio w każdym ze składów podróżowało 192 pasażerów. Rekordowy przejazd odnotowano 3 sierpnia, gdy z podróży w stronę Kołobrzegu skorzystały 394 osoby.

Zdjęcie 3 Inauguracyjny przejazd pociągu "Rybitwa"; fot. Szymon Zdziebło



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 podróżowania

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.

Niezawodność przewozów

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

Tabela 7. Liczba założonych pociągów 2024

Umowa	Liczba założonych pociągów 2024				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	7 862	6 280	6 475	5 341	25 958
UM_TR.042.2.2022	6 363	5 042	5 053	4 312	20 770
UM_TR.042.3.2022	7 023	5 726	5 884	4 814	23 447
UM_TR.042.4.2022	7 458	6 116	6 266	5 119	24 959
SUMA					95 134

Tabela 8. Liczba uruchomionych pociągów 2024

UMOWA	Liczba uruchomionych pociągów 2024				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	7 853	6 268	6 462	5 332	25 915
UM_TR.042.2.2022	6 341	5 032	5 046	4 307	20 726
UM_TR.042.3.2022	7 014	5 715	5 872	4 812	23 413
UM_TR.042.4.2022	7 437	6 071	6 255	5 117	24 880
SUMA					94 934

Tabela 9. Liczba nieuruchomionych pociągów 2024

UMOWA	Liczba nieuruchomionych pociągów 2024				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	9	12	13	9	43
UM_TR.042.2.2022	22	10	7	5	44
UM_TR.042.3.2022	9	11	12	2	34
UM_TR.042.4.2022	21	45	11	2	79
SUMA					200

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 2024 przedstawiały się następująco:

Tabela 10. 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	0	6 400,00 zł	12	10 858,00 zł
UM_TR.042.2.2022	0	0,00 zł	13	11 657,00 zł
UM_TR.042.3.2022	7	4 800,00 zł	2	1 810,00 zł
UM_TR.042.4.2022	3	20 800,00 zł	3	2 715,00 zł
Razem	10	32 000,00 zł	40	27 040,00 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 zarządzanych doraźnie w formie telegramu służbowego Przewoźnika i zgodnie z obowiązującymi Przewoźnika procedurami, spowodowanych koniecznością dokonywania robót inwestycyjno-modernizacyjnych, napraw i innych prac mających na celu zachowanie na niezmiennym poziomie lub podwyższenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii, względnie bezpieczeństwa. Zmiany te powinny być podane do publicznej wiadomości, w obowiązującym trybie;
- wynikających z ograniczeń wprowadzonych przez ministra właściwego do spraw transportu ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, bądź w wypadku klęski żywiołowej;
- wynikających z ograniczeń wprowadzonych przez Przewoźnika w razie klęski żywiołowej,

- spowodowanych niezależnymi od Przewoźnika wypadkami i wydarzeniami na liniach kolejowych lub na terenie kolejowym.

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

Tabela 11. 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	387	98,80%	98,19%	99,02%	97,45%	142 825,00 zł
UM_TR.042.2.2022	336	98,60%	98,29%	97,95%	97,35%	152 383,00 zł
UM_TR.042.3.2022	322	98,50%	98,81%	98,57%	98,58%	18 842,00 zł
UM_TR.042.4.2022	532	97,97%	98,26%	98,92%	98,20%	33 177,00 zł
Razem	1 577	98,47%	98,39%	98,61%	97,89%	347 227,00 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., Relobus Transport Polska Sp. z o.o. (dawniej: 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 2024 r. województwo kujawsko-pomorskie otrzymało z budżetu państwa kwotę 47.100.958,64 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 45 przewoźnikami. Nadto Województwo zawarło 46 porozumień z 44 organizatorami przewozów (w tym dwa porozumienia z Powiatem Sępoleńskim oraz Gminą Miasto i Gminą Radzyń Chełmiński) w celu przekazywania rekompensaty kosztów poniesionych z tytułu stosowania ulg ustawowych przy sprzedaży biletów przez operatorów w roku 2024 oraz finansowało ulgi ustawowe do biletów sprzedanych przez 4 operatorów w ramach umów o świadczenie usług użyteczności publicznej zawartych z Województwem.

Tabela 11. Zestawienie przewoźników, z którymi zawarto umowy określające zasady finansowania dopłat do sprzedanych biletów z ulgami ustawowymi w 2024 roku wraz z wysokością przekazanych środków

Lp.	Przewoźnik	Uregulowane zobowiązania za 2023 rok sfinansowane w 2024 r.	Przekazane środki na dopłaty za 2024 r. (I - 1-5/XII) w okresie od 01.01. - 31.12.2024 r.	Ogółem przekazane środki na dopłaty w 2024 r. zobow. za 2023 r. + dysp. finans. za okres I/2024 - 1-5/XII/2024 r. (kol. 3+4)	Zobowiązania za 2024 rok do sfinansowania w 2025 r.
1	2	3	4	5	6
1.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - Włocławek	496 940,63	8 048 640,40	8 545 581,03	187 024,35

2.	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	105 041,65	3 189 998,02	3 295 039,67	83 842,16
3.	PKS Grudziądz Sp. z o.o.	11 265,14	146 953,49	158 218,63	12 684,16
4.	Relobus Transport Polska Sp. z o.o.	168 886,70	3 126 253,87	3 295 140,57	98 349,61
5.	Tomasz Sobieszczański - Bydgoszcz	15 917,13	976 366,37	992 283,50	12 677,66
6.	EURO-TRAVEL Klaudia Pomogier - Września	0,00	511 947,12	511 947,12	15 593,75
7.	Transport Osobowo - Przewozowy Jarosław Wesołowski w spadku - Złotniki Kujawskie	18 846,54	174 714,95	193 561,49	18 516,84
8.	PHU TRANS-TUR Grzankowski Jarosław - Orzechowo	52 085,88	408 104,43	460 190,31	42 323,93
9.	Z.U. -T. K. Bet - Rzadka Wola	30 958,52	327 057,39	358 015,91	22 433,69
10.	SZUFRAJDA FRBUS GROUP sp. jawna - Stopka	103 485,87	1 562 075,17	1 665 561,04	107 947,60
11.	"MAJ-TRANS" Usługi Transportowe Rafał Maik - Mrocza	400,09	26 249,15	26 649,24	0,00
12.	PTO LIPNICKI Sp. z o.o. Sp. k.	119 747,20	1 111 308,95	1 231 056,15	140 078,28
13.	Przedsiębiorstwo Transportowe T.Sternal - Rojewo	33 441,32	420 274,02	453 715,34	43 594,63
14.	NKA - G. Arent - Grodztwo	199 873,89	2 019 582,67	2 219 456,56	175 804,94
15.	JAN-TRANS R.Pyrzyński - Janikowo	40 377,43	421 726,60	462 104,03	25 691,50
16.	Usługi Transportowe "ES-BUS" Eichler Sebastian - Świecie	72 863,65	884 360,21	957 223,86	69 377,07
17.	Przedsiębiorstwo Transportowo- Handlowe 4SPRINT Karol Bala - Mrocza	24 329,35	228 133,81	252 463,16	13 308,73
18.	PKS Chojnice Sp. z o.o.	160 313,91	1 531 205,68	1 691 519,59	108 538,51
19.	SPRINT-BUS Usługi Przewozowe Tomasz Jaroński - Grudziądz	11 519,10	89 298,90	100 818,00	8 703,15
20.	PAMED Paweł Kowalski - Żuromin	25 930,80	132 320,58	158 251,38	17 264,66
21.	Firma "ŻANA" Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk - Warlubie	38 095,86	433 916,97	472 012,83	8 685,24
22.	Usługi Transportowe "MERC-BUS" Andrzej Zarzeczny - Książki	9 568,57	176 226,26	185 794,83	5 265,25
23.	Sklep Spożywczo-Przemysłowy Usługi Transportowe "Firma Marcin" M.Terpińska - Wilkowice	486,88	201 223,90	201 710,78	163,64

24.	P.H.U. "POL-BUS" Marek Burchacki	5 420,80	64 468,63	69 889,43	4 386,60
25.	"TOMKAS" Tomasz Schwertfeger spółka jawna - Jabłonowo Pomorskie	42 205,14	1 252 362,48	1 294 567,62	167 195,58
26.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Robert Leśniewski - Górzno	43 771,25	418 831,59	462 602,84	40 060,08
27.	Firma Przewozowa RS BUS E. Rejentowicz - Brodnica,Wyb. Michałowo	28 842,32	489 790,91	518 633,23	48 195,25
28.	Przedsiębiorstwo Usługowe "BUSMAR" Marek Pawłowski - Tłuchowo	3 084,19	11 280,99	14 365,18	0,00
29.	SPRINT - TRANS Michał Pipin - Piechcin	14 633,06	834 058,39	848 691,45	10 708,41
30.	Firma Przewozowa "CRISCAR" Barbara Domagalska - Górzno	119 666,70	978 040,23	1 097 706,93	75 170,88
31.	Piotr Ossowski Firma Usługowo- Handlowa	284,40	172 204,20	172 488,60	0,00
32.	WIKTORIA Paweł Waleriańczyk - Piotrkowice	61 360,18	570 319,70	631 679,88	74 522,98
33.	Przewóz Osób WILEMSCY Daniel Wilemski, Kamil Wilemski S. C.(brak umowy na 2024 r.)	31 857,84	0,00	31 857,84	0,00
34.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej ARGOS Tomasz Jaroński - Nakło n/Notecią	5 267,00	53 335,72	58 602,72	502,48
35.	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "KAMIONKA" Sp.z o.o. - Gostycyn	21 506,10	191 496,90	213 003,00	20 888,70
36.	Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Sp. k.	80 181,06	475 809,62	555 990,68	28 255,26
37.	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe "NAFTEX" Spółka Jawna, Jan Adamski, Jadwiga Adamska - Witowo	52 794,42	1 397 886,67	1 450 681,09	45 924,93
38.	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Tomasz Jakubowski	9 586,85	87 496,85	97 083,70	10 944,15
39.	Firma Handlowo-Usługowa "TRANS - ZAR" Dawid Zarzyński - Ugoszcz	27 525,62	247 497,05	275 022,67	27 699,77
40.	ALL-MIT AUTOMOBILE Andrzej Fabisiak	5 900,17	62 143,35	68 043,52	5 385,99
41.	Paweł Barczykowski Usługi Remontowo- Budowlane Transport Osobowy - Paterek	10 723,00	152 516,51	163 239,51	20 916,55
42.	TAR-TRAVEL Usługi przewozowe Osób s.c. A&J Tarkowski - Rogowo	40 190,22	412 744,21	452 934,43	45 843,60
43.	Usługi Transportowe Artur Kasprzak - Kornelin	5 203,80	166 203,53	171 407,33	17 684,40
44.	PRZEWOZY FABISIAK L. Sp. k. - Mława	31 698,68	325 973,25	357 671,93	35 679,58

45.	NT 1 Przemysław Nowak - Brudzeń Duży	2 266,25	21 636,10	23 902,35	0,00
46.	MARTRANS Marek Gabryszewski - Skępe /umowa od 03.09.2024 r./	0,00	110 966,76	110 966,76	29 052,60
RAZEM PRZEWOŹNICY		2 384 345,16	34 645 002,55	37 029 347,71	1 926 887,14
1.1	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	104 556,75	2 167 231,05	2 271 787,80	76 074,03
2.1	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o. - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	0,00	19 470,81	19 470,81	1 779,06
3.1	Relobus Transport Polska Sp. z o.o. - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	13 402,59	218 761,85	232 164,44	19 264,38
4.1	ES-BUS Eichler Sebastian - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	14 759,28	252 300,77	267 060,05	16 844,31
RAZEM OPERATORZY		132 718,62	2 657 764,48	2 790 483,10	113 961,78
RAZEM - PRZEWOŹNICY I OPERATORZY		2 517 063,78	37 302 767,03	39 819 830,81	2 040 848,92

Tabela 12. Zestawienie organizatorów, z którymi zawarto umowy określające zasady finansowania dopłat do sprzedanych biletów z ulgami ustawowymi w 2024 roku wraz z wysokością przekazanych środków

Lp.	Organizator	Uregulowane zobowiązania za 2023 rok sfinansowane w 2024 r.	Przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych za 2024 r. (I - 1-5/XII) w okresie od 01.01.- 31.12.2024 r.	Ogółem przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych za 2024 r. zobow. za 2023 r. + dysp. finans. za okres I/2024 - 1-5/XII/2024 (kol. 3+4)	Zobowiązania za 2024 rok do sfinansowania w 2025 r.
1	2	3	4	5	3
1.	Powiat Chełmiński	13 293,87	398 931,55	412 225,42	7 066,03
2.	Powiat Golubsko-Dobrzyński	5 855,16	103 095,79	108 950,95	4 636,57
3.	Powiat Grudziądzki	48 643,00	373 878,30	422 521,30	30 895,05

4.	Powiat Inowrocławski	18 090,47	214 545,38	232 635,85	19 486,54
5.	Powiat Lipnowski	53 940,27	748 896,92	802 837,19	58 194,47
6.	Powiat Mogileński	1 631,65	35 816,15	37 447,80	3 612,23
7.	Powiat Rypiński	13 070,55	135 822,98	148 893,53	11 851,16
8.	Powiat Sępoleński (I-VIII)	23 596,82	151 091,10	174 687,92	0,00
9.	Powiat Świecki	20 800,95	1 167 441,98	1 188 242,93	12 072,86
10.	Powiat Toruński	15 889,39	232 602,36	248 491,75	16 493,14
11.	Powiat Tucholski	16 355,13	197 079,06	213 434,19	14 605,72
12.	Powiat Wąbrzeski	10 591,02	530 893,65	541 484,67	181,82
13.	Powiat Włocławski	1 145,35	40 752,33	41 897,68	2 000,93
14.	Powiat Nakielski	2 409,57	19 210,02	21 619,59	2 435,28
15.	Powiat Żniński	273,96	51 144,38	51 418,34	1 570,07
16.	Powiat Sępoleński (IX-XII)	0,00	66 311,76	66 311,76	19 579,56
I. RAZEM ORGANIZATORZY - POWIAT (§ 2320) (poz. 1-16)		245 587,16	4 467 513,71	4 713 100,87	204 681,43
1.	Gmina Czernikowo	0,00	3,20	3,20	0,00
2.	Gmina Mroczka	468,29	2 988,85	3 457,14	1 205,92
3.	Gmina Kcynia	978,25	8 000,55	8 978,80	872,05
4.	Gmina Kruszwica	2 081,45	24 912,15	26 993,60	1 166,91
5.	Gmina Mogilno	8 278,32	75 052,84	83 331,16	6 428,93
6.	Gmina Płużnica	0,00	250 639,45	250 639,45	0,00
7.	Gmina Tuchola	6 502,60	69 847,19	76 349,79	5 699,16
8.	Gmina Zbójno	0,00	0,00	0,00	0,00
9.	Gmina Żławieś Wielka	84,94	1 238,55	1 323,49	71,31
10.	Gmina Nowe	27 227,02	407 172,13	434 399,15	1 413,87

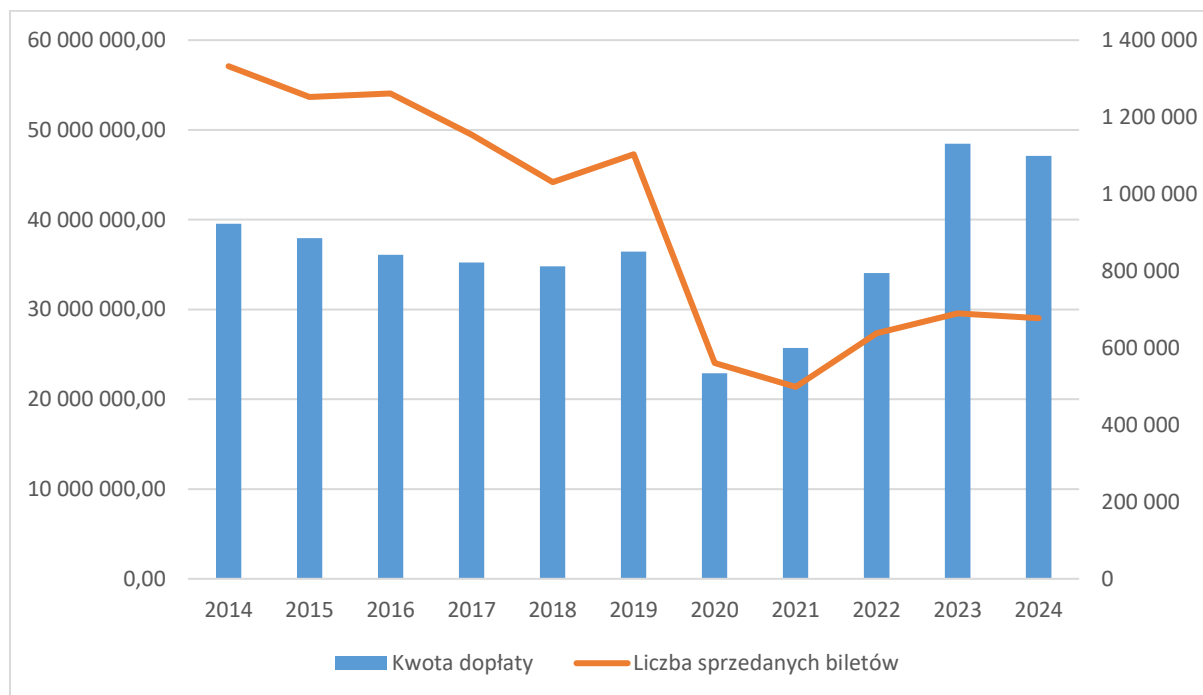
11.	Gmina Chocień	35,28	15 956,00	15 991,28	105,84
12.	Gmina Gąsawa	2 515,42	20 371,36	22 886,78	1 442,85
13.	Gmina Łysomice	2 149,88	21 754,52	23 904,40	2 412,91
14.	Gmina Szubin	4 708,42	50 306,41	55 014,83	5 916,73
15.	Gmina Chodecz	1 940,40	15 409,83	17 350,23	1 029,98
16.	Gmina Miasto i Gmina Radzyń Chełmiński (I-VI)	10 978,90	76 918,00	87 896,90	0,00
17.	Gmina Izbica Kujawska	4 648,02	31 669,56	36 317,58	1 339,26
18.	Gmina Dąbrowa	2 515,97	6 194,67	8 710,64	325,75
19.	Gmina Koronowo	571,05	62 423,35	62 994,40	259,65
20.	Gmina Barcin	22 786,29	234 296,13	257 082,42	0,00
21.	Gmina Świecie nad Osą	5 166,07	46 372,62	51 538,69	5 162,64
22.	Gmina Żnin	6 801,38	71 449,42	78 250,80	5 793,81
23.	Gmina Golub-Dobrzyń	3 012,68	32 619,17	35 631,85	13,40
24.	Gmina Gruta	0,00	653 302,30	653 302,30	94 038,35
25.	Gmina Brześć Kujawski	0,00	3 640,42	3 640,42	176,27
26.	Gmina Włocławek	0,00	494,43	494,43	0,00
27.	Gmina Dąbrowa Chełmińska	10,92	259,22	270,14	0,00
28.	Gmina Złotniki Kujawskie (brak zawartego porozumienia)	0,00	0,00	0,00	0,00
29.	Gmina Fabianki	0,00	718,23	718,23	128,26
30.	Gmina Lubanie	0,00	173,22	173,22	22,94
31.	Gmina Miasto i Gmina Radzyń Chełmiński (IX-X)	0,00	35 106,10	35 106,10	0,00
32.	Gmina Kowal	0,00	0,00	0,00	35,28

II. RAZEM ORGANIZATORZY - GMINA (§ 2310) (poz. 1-32)	113 461,55	2 219 289,87	2 332 751,42	135 062,07
II. . RAZEM ORGANIZATORZY - § 2320, § 2310	359 048,71	6 686 803,58	7 045 852,29	339 743,50

Tabela 12 Zestawienie ilości sprzedanych biletów i kwot dopłat przekazywanych przewoźnikom, operatorom i organizatorom w latach 2014-2024

Rok	Liczba sprzedanych biletów	Kwota dopłaty
2014	1 332 235	39 568 128,56
2015	1 251 928	37 935 522,36
2016	1 261 768	36 098 415,45
2017	1 154 295	35 220 068,82
2018	1 030 752	34 818 286,25
2019	1 103 590	36 442 819,61
2020	560 591	22 915 352,23
2021	498 908	25 728 804,26
2022	638 000	34 046 523,59
2023	690 162	48 467 231,88
2024	677 483	47 100 958,64
RAZEM	10 199 712	398 342 111,65

Rysunek 5 Zestawienie ilości sprzedanych biletów i kwot dopłat przekazywanych przewoźnikom, operatorom i organizatorom w latach 2014-2024 (wykres)



Z powyższego wykresu można wysnuć następujące wnioski. Po pierwsze kwota dopłat do biletów wzrasta, co głównie wynika z podwyżek cen biletów wywołanych inflacją. Po drugie, co jest bardzo niepokojące, liczba sprzedanych biletów nie wróciła do stanu sprzed pandemii Covid-19 i jest o około 40% niższa niż przed jej wybuchem.

Przewozy regularne i regularne specjalne w 2024 roku

Przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym realizowane były, na podstawie zezwoleń, przez 22 przewoźników. Na dzień 31 grudnia 2024 r. ważne były 132 zezwolenia.

Tabela 15. Wykaz przewoźników, którzy wykonywali przewozy regularne na podstawie zezwoleń w 2024 r.

Lp.	Przewoźnik
1	P.H.U.POL-BUS" Marek Burchacki"
2	Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet
3	USŁUGI TRANSPORTOWE MERC-BUS Zarieczny Andrzej
4	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe NAFTEX Spółka jawna Jan Adamski, Jadwiga Adamska
5	Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS BUS
6	Przedsiębiorstwo Usługowe Busmar Marek Pawłowski
7	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz
8	Usługi Transportowe Es-Bus Sebastian Eichler
9	Sprint-Trans Michał Pipin
10	Firma Transportowo-Usługowa Trans-Tur Grzankowski Jarosław
11	PKS Grudziądz spółka z o.o.
12	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.

13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice spółka z o.o.
14	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy spółka z o.o.
15	Relobus Transport Polska Sp. z o.o.
16	Tomasz Sobieszczański
17	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent
18	TOMKAS Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski Spółka jawna
19	FR Bus Group
20	Usługi Transportowe Artur Kasprzak
21	Wiktoria Paweł Waleriańczyk
22	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 2024 r. ważnych było 27 zezwoleń na tzw. „przewozy zamknięte”, realizowane przez 14 przedsiębiorców.

Umowy użyteczności publicznej

W roku 2024 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 samorządy 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 z przedsiębiorcami:

- Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. – 60 linii komunikacyjnych;
- Relobus Bus Transport Polska Sp. z o.o. – 4 linie komunikacyjne;
- Usługi Transportowe „Es-Bus” Sebastian Eichler – 2 linie komunikacyjne;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy Sp. z o.o. – 2 linie komunikacyjne.

W dniu 26 lutego 2025 r. na Konwencji Marszałków Województw RP w Krakowie, Pan Stanisław Bukowiec – wiceminister infrastruktury i Pełnomocnik Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, przedstawił założenia projektu nowelizacji przepisów prawa z zakresu publicznego transportu zbiorowego i Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Propozycje nowego systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, nastawionego na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym w Polsce, zakładają przekazanie większych kompetencji dla marszałków województw. Rola marszałków województw zostałaby wzmocniona poprzez:

- opracowanie kompleksowego planu transportowego województwa (na podstawie propozycji j.s.t) i nadzór nad jego wykonaniem;
- powierzenie marszałkom województw funkcji integratora przewozów na sieci komunikacyjnej na obszarze województwa;
- przekazanie zadania obsługi Funduszu rozwoju przewozów autobusowych i dystrybucji dopłat z tego Funduszu na rzecz innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w poszczególnych województwach. Obecnie dysponowaniem środków przyznanymi na województwo zajmuje się Urząd Wojewódzki.

Nadal jednak nie ma projektu nowelizacji ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

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 2024, 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 2024 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.

Linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła Główna

Zakończono prace wchodzące w skład czwartego etapu robót na linii 18 między Kutnem a Toruniem Głównym (początkowo zakładanym terminem był rok 2023). – W latach 2016-2024 na modernizację odcinka przeznaczono łącznie około 250 mln zł netto. Ostatni etap prac m. in. zwiększył bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach dla pieszych we Włocławku i Toruniu.

Na stacji Włocławek przebudowano również perony, ustawiono nową wiatę i wyremontowano przejście podziemne, w którym wkrótce ma zostać uruchomiona winda. Wszystkie prace na stacji Włocławek kosztowały ponad 33 mln zł. Na odcinku Prądy – Zielonczyn w wybranych lokalizacjach w 2024 r. trwała wymiana szyn na bezстыkowe oraz podkładów. Dzięki temu pociągi pojadą sprawniej i bezpieczniej. Oczyszczona została również podsypka tłuczniowa oraz wyregulowany tor. W efekcie – po zakończeniu wszystkich prac i pozyskaniu wymaganych pozwoleń – odwołane zostaną ograniczenia prędkości na trasie i pociągi pasażerskie pojadą z prędkością do 120 kilometrów na godzinę, gdzie obecnie jest to 30-70 kilometrów. Skróci to o około 5 minut podróż na remontowanym odcinku.

Na przystankach w Bydgoszczy Osowej Górze, Pawłównie i Zielonczynie, wymieniona została nawierzchnia na peronach. Trwały także prace na 11 przejazdach kolejowo – drogowych, gdzie poprawiana jest nawierzchnia przejazdowa. Wartość robót wynosi 29,3 mln zł ze środków budżetowych PLK

Linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory - Tczew

Przedsięwzięcie pn. „Prace w ciągu C-E65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew” znajduje się obecnie na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. PKP PLK posiadają gotową dokumentację projektową dla zadania. Z uwagi na kompleksowe podejście do realizacji prac budowlanych na sieci linii kolejowych planuje się modernizację odcinka linii 131 Twarda Góra – Tczew po zakończeniu prac na linii 201 Bydgoszcz – Trójmiasto. Oznacza to w praktyce bardzo duże odsunięcie inwestycji w czasie: po unieważnieniu poprzedniego przetargu na modernizację linii 201 nie jest znany nawet przybliżony termin jej rozpoczęcia.

Linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port

Ogłoszono przetarg na modernizację stacji Maksymilianowo w ramach prac na linii kolejowej nr 201. Zakończenie inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. planowane jest w 2029 r. Projekt ubiega się o dofinansowanie ze środków z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko na lata 2021-2027 (FEnIKS). Szacunkowa wartość zamówienia wynosi blisko 1,5 mld zł netto.

Linia kolejowa nr 207 Toruń Wschodni – Malbork

Zakończono modernizację trasy. Między Grudziądzem a Gardeją na kilku odcinkach o łącznej długości około 16 km wymienione zostały podkłady, szyny klasyczne na bezстыkowe, podsypka tłuczniovą oraz wyregulowano tor, by dostosować do większych prędkości. W ramach inwestycji wymieniona została również nawierzchnia na peronach stacji Grudziądz Owczarki i Rogóźno Pomorskie oraz na 5 przejazdach kolejowo-drogowych. Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, czyli od 15 grudnia pociągi pasażerskie jeżdżą z prędkością do 120 km/h, a przed pracami było to 70 km/h. Czas podróży pomiędzy Grudziądzem a Gardeją skrócił się o około 5 minut.

28 czerwca wskutek silnej ulewy nastąpiło podmycie toru na około 40-metrowym odcinku toru pomiędzy stacjami Kornatowo a Grudziądz Mniszek. Przerwa w ruchu pociągów trwała około 2 miesięcy. W tym czasie na odcinku Kornatowo – Grudziądz uruchomiono zastępczą komunikację autobusową.

Linia kolejowa nr 208 Działdowo – Chojnice

Pierwszy etap remontu mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Grudziądzu został ukończony. To najdłuższy tego typu obiekt w Polsce, o długości blisko 1100 metrów. W ramach prac wykonano zabezpieczenia antykorozyjne, naprawiono konstrukcję i wymieniono nawierzchnię torową. Koszt robót wyniósł ponad 47 mln zł netto, a dzięki remontowi pociągi mogą poruszać się mostem z prędkością do 80 km/h.

Inwestycje punktowe, węzły przesiadkowe

W ramach „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” powstały nowe przystanki: Grudziądz Śródmieście (na trasie w kierunku Laskowic Pomorskich i Bydgoszczy) oraz Grudziądz Rządź (na trasie z Torunia do Malborka). Zmodernizowano perony na przystanku Bydgoszcz Zachód, a podróżni korzystający z przystanku Grudziądz Mniszek zyskali nowe, bezpieczne dojście w poziomie szyn w miejsce dotychczasowej kładki nad torami.

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 w 2024 r. kosztował 4,60 zł za pierwsze 10 km i 24 grosze 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.

Cena biletu miesięcznego imiennego (tam i powrót) na przejazd na odległość do 100 km stanowi 30-krotność biletu jednorazowego w danej relacji. Natomiast cena biletu miesięcznego imiennego (tam i powrót) na przejazd na odległość powyżej 100 km stanowi 30-krotność biletu jednorazowego na

przejazd na odległość wynoszącą 100 km. Oznacza to, że opłata za taki przejazd jest stała i nie zwiększa się wraz z odległością.

Efektom wprowadzenia taryfy jest systematyczny wzrost liczby podróżnych. Od 12 grudnia 2015 roku „Taryfa Kujawsko-Pomorska” obowiązuje również na liniach zelektryfikowanych obsługiwanych przez operatora POLREGIO S.A.

Wśród wyżej wspomnianych własnych ofert handlowych funkcjonujących u operatorów, w roku 2024, znalazły się m.in.:

Arriva RP Sp. z o.o.

- "Karnet 8 przejazdowy" – karnet dedykowany był dla osób podróżujących pociągami Arriva RP przez okres jednego miesiąca w wybrane dni. Po wykorzystaniu 8 przejazdów w ramach całego karnetu, podróżnemu przysługiwało prawo do zakupu biletu za 1 zł na relację podaną na karnecie;
- „Wspólny Bilet Samorządowy” – oferta obejmowała 24-godzinną podróż wszystkimi pociągami spółek: Arriva RP, Koleje Śląskie, Warszawska Kolej Dojazdowa, Koleje Małopolskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna oraz Koleje Mazowieckie. Bilet ważny był przez 24 godziny od chwili zakupu lub określonej godziny i dostępny we wszystkich kanałach sprzedaży Arriva (u konduktora w pociągu, u kierowcy w autobusie, w kasach biletowych, w biletomatach, na stronie internetowej operatora oraz w aplikacjach mobilnych);
- „Sami Swoi 55” – dla pracowników zakładów pracy z branży kolejowej objętych porozumieniem z Operatorem.
- Taryfa w ramach projektu „Wspólny Bilet” - na przejazdy pociągami regionalnymi Arriva RP można było nabyć bilet w ramach oferty "Wspólny Bilet" wraz z biletem na przejazd pociągami innych przewoźników.
- „Pierwszy bilet okresowy taniej” – wspólna oferta Arriva i portalu www.e-podroznik.pl na zakup pierwszego biletu okresowego on-line. Logując się po raz pierwszy w systemie pasażerowie otrzymali 11% rabatu przy biletach do 200 zł i 22 zł rabatu przy biletach powyżej 200 zł. Promocja obowiązywała od września do grudnia 2024 roku.
- „Dzień bez samochodu z Arriva” – w Europejski Dzień Bez Samochodu w dniu 22 września 2024 podróżny za okazaniem dowodu rejestracyjnego pojazdu (samochód, motor, motorower) mógł podróżować w dowolnej relacji na sieci Arriva za 1 zł.

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.
- 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)
- bilet sieciowy - Bilet sieciowy miesięczny imienny to oferta dla osób bardzo często podróżujących po Polsce. Bilet sieciowy miesięczny imienny uprawnia do przejazdów pociągami REGIO oraz interREGIO, w terminie ważności na nim określonym (wskazanym przez nabywcę lub liczonym od daty wydania).
- Ulga 50% dla pracowników sfery budżetowej - z ulgi 50% mogą skorzystać pracownicy jednostek sfery budżetowej oraz żołnierze zawodowi, którym pracodawca na podstawie umowy zawartej z pasażerskimi przewoźnikami kolejowymi, wykupił ulgową usługę transportową z ulgą 50% na rok.
- Grupowy przewóz osób - jest to oferta skierowana do co najmniej 10 osób podróżujących wspólnie (nie wliczając przewodników). Około 30% zniżki (taryfa RAZEM). Możliwość łączenia oferty z ulgami ustawowymi (np. szkolną, studencką, dla osób niepełnosprawnych). Bezpłatny przejazd dla przewodników grup (na każde 10 osób płacących 1 przewodnik podróżuje bez dodatkowych kosztów).
- miniREGIOkarnet wydawany jest na przejazdy wyłącznie pociągami REGIO uruchamianymi przez POLREGIO, przewidzianymi w rozkładzie jazdy (z wyłączeniem: oferty WB, pociągów o charakterze komercyjnym, objętych taryfą specjalną); bilet uprawnia do wielokrotnych przejazdów w trzech dowolnie wybranych dniach, w ciągu dwóch kolejno następujących po sobie miesięcy od daty wydania lub wskazanej przez nabywcę.
- Aglomeracyjny bilet BiT City - umożliwiający podróżowanie pociągiem REGIO marki POLREGIO pomiędzy miastami Bydgoszcz i Toruń z komunikacją miejską Torunia i Bydgoszczy, to wspaniała propozycja tanich podróży dla mieszkańców obu stolic województwa kujawsko – pomorskiego. Przez godzinę pasażerowie poc. POLREGIO mogą jeździć autobusami i tramwajami komunikacji miejskiej bez żadnych dodatkowych opłat. Bilet odcinkowy miesięczny aglomeracyjny BiT City, pozwala na korzystanie z komunikacji miejskiej bez ograniczeń czasowych po wybraniu odpowiedniej linii.

- Regionalny bilet WiT- umożliwiający podróżowanie pociągiem REGIO marki POLREGIO pomiędzy miastami Włocławek i Toruń z komunikacją miejską Torunia i Włocławka. Przez godzinę pasażerowie pociągów POLREGIO mogą jeździć autobusami i tramwajami komunikacji miejskiej. Bez żadnych dodatkowych opłat. Bilet odcinkowy miesięczny WIT, pozwala na korzystanie z komunikacji miejskiej bez ograniczeń czasowych po wybraniu odpowiedniej linii.

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.

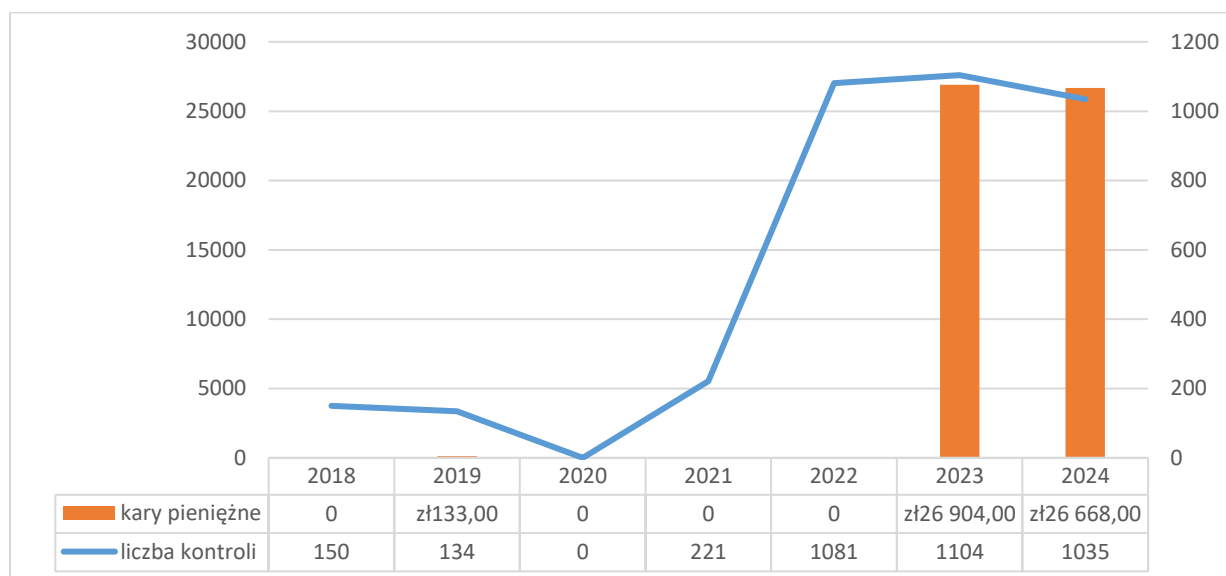
Dokonywana jest m.in. bieżąca ocena potrzeb aktualizacji rozkładów jazdy. Ustalanie rocznego projektu rozkładu jazdy odbywa się każdorazowo w ścisłej współpracy pomiędzy operatorami i organizatorem, a także PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Czynności te są wykonywane z uwzględnieniem szczegółowych przepisów 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 służą kontrole realizacji usług przewozowych. Działaniom kontrolnym podlega stopień zgodności z zawartymi umowami w zakresie realizacji przewozów, dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb przewozowych i oczekiwań mieszkańców, dostosowania pojazdów oraz infrastruktury przystankowej do pożądaných standardów.

W 2024 r. przeprowadzono 1035 kontrole doraźne w pociągach. W wyniku kontroli stwierdzono nieprawidłowości skutkujące nałożeniem kar finansowych w łącznej wysokości 26.668,00 zł.

Rysunek 6 liczba kontroli w pociągach i kwoty kar



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 założonych w ramach Planu transportowego zadań jako zadowalającą.

V. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego

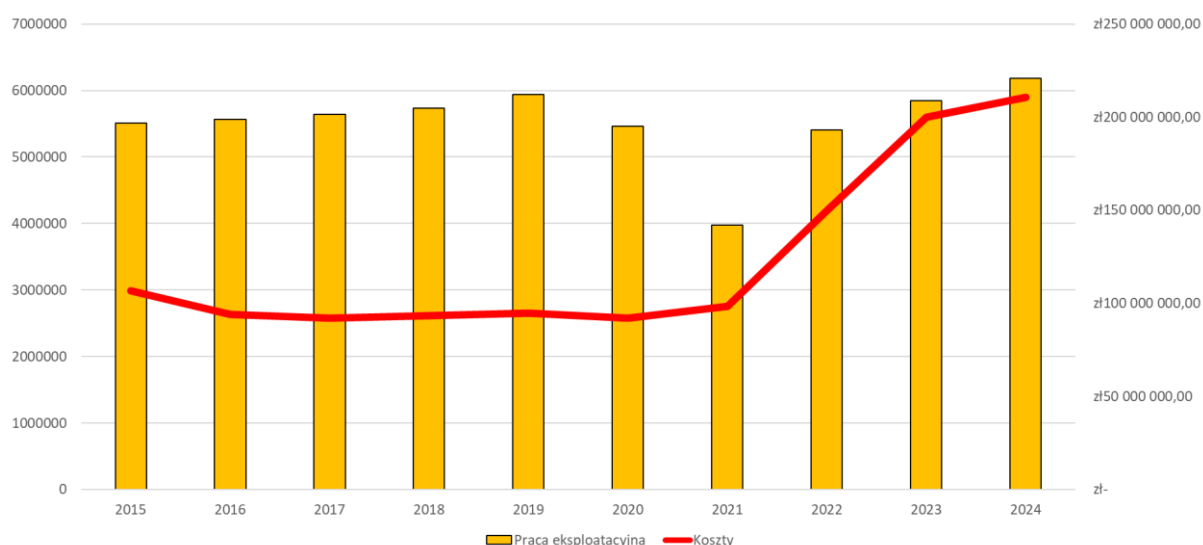
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe

Wydatki na pasażerskie przewozy kolejowe należy rozpatrywać w dwóch ujęciach: w podziale na poszczególne rozkłady jazdy, które obowiązują od drugiej niedzieli grudnia do drugiej niedzieli grudnia roku następnego oraz w ujęciu budżetowym tj. na dany rok kalendarzowy. Różnica w

kosztach związana jest z tym, że w grudniu wypłacane są operatorom dwie zaliczki na poczet rekompensaty – pierwsza za „stary” rozkład jazdy, a druga za „nowy”.

W rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 wydatki związane z rekompensatą dla operatorów wyniosły 179 347 669,30 zł. Na koszty związane z obsługą pociągów składały się również tzw. koszty niezależne od operatorów: opłaty ponoszone na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z tytułu dostępu do infrastruktury oraz na rzecz zarządców dworców (PKP S.A. i Urbitor sp. z o.o.) na łączną kwotę 30 854 474,80 zł. Należy jednak zwrócić uwagę, że wyższe niżw poprzednich latach koszty przełożyły się na rekordową wysokość pracy eksploatacyjnej, która przekroczyła 6 mln pociągokilometrów oraz rekordową liczbę pasażerów – około 8 milionów.

Rysunek 7 Porównanie wielkości pracy eksploatacyjnej do łącznie poniesionych kosztów



Rysunek 8 Porównanie wydatków na rekompensatę (bez kosztów niezależnych) i liczby pasażerów

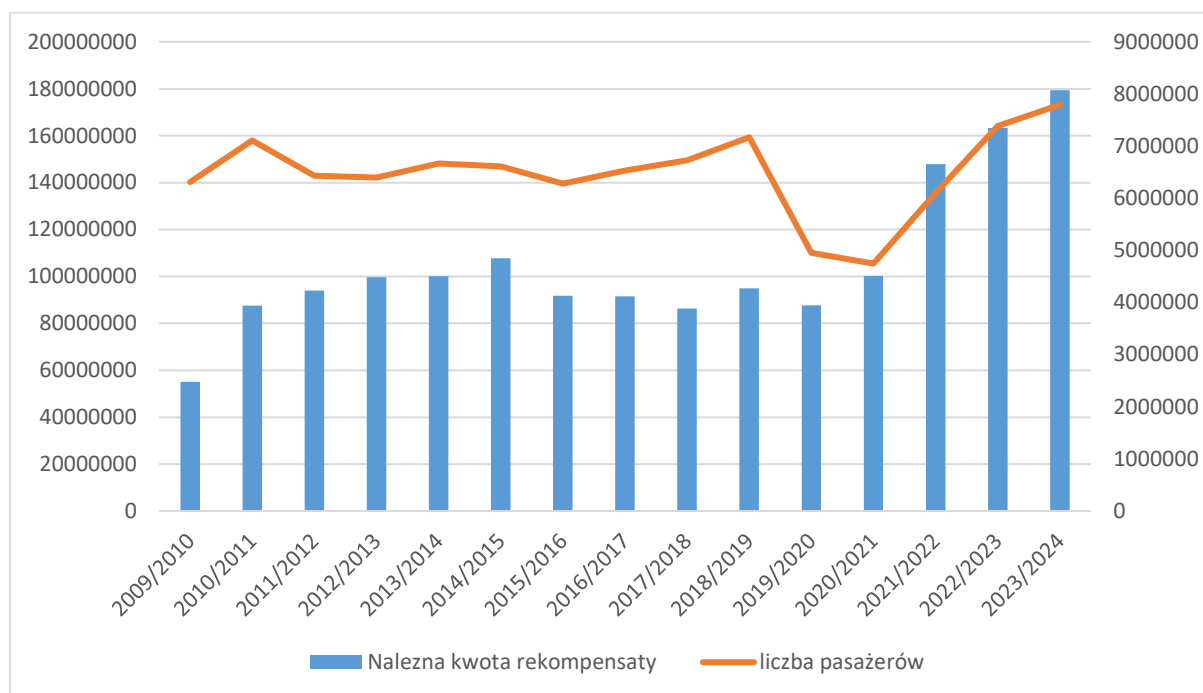


Tabela 13. Wydatki na pasażerskie przewozy kolejowe

Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie I (Pakiet A) W/N/600/274/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	66 000 000,00	61 300 000,00	61 242 505,03
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. Plan został zrealizowany na poziomie 99,91% w związku z wykonaniem przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,89% tj. 2 132 319,084 pockm wobec planowanych 2 134 649,811 pockm. Przyczyny odchyień: odwołania pociągów w pełnej lub częściowej relacji z powodu niekorzystnych zjawisk atmosferycznych (oblodzenia sieci trakcyjnej) oraz wypadków na sieci kolejowej				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie II (Pakiet B1+B2) W/N/600/275/WPI				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	42 000 000,00	37 800 000,00	37 764 028,05
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. Plan został zrealizowany na poziomie 99,90% w związku z wykonaniem przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,81% tj. 1 251 007,558 pockm wobec planowanych 1 253 347,441 pockm. Przyczyny				

odchyień: odwpołania pociągów w pełnej lub częściowej relacji z powodu niekorzystnych zjawisk atmosferycznych (oblodzenia sieci trakcyjnej) oraz wypadków na sieci kolejowej.

Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie III (Pakiet C+D+H)
W/N/600/276/WPI

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	43 000 000,00	40 800 000,00	40 800 000,00

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. Plan został zrealizowany na poziomie 100% w związku ze zmniejszeniem planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej. Zmniejszenie było spowodowane koniecznością aneksowania umów z powodu niemożności realizacji wszystkich pierwotnych przewozów co było spowodowane obiektywnymi przyczynami takimi jak:

- przedłużeniem remontu części kolejowej mostu w Grudziądzu, a w konsekwencji dłuższym niż planowano zawieszeniu ruchu pociągów;
- uszkodzeniem przez samochód dostawczy wiaduktu kolejowego w Śliwicach w wyniku którego wstrzymano czasowo ruch pociągów na odcinku Laskowice Pomorskie – Czersk;
- przeprowadzeniem przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. niezaplanowanych w rocznym harmonogramie zamknięć torowych dodatkowych prac remontowych skutkujących czasowym zamknięciem szlaków na trasach Chełmża – Bydgoszcz, Wierzychucin – Tuchola, Serock – Wierzychucin.

W związku z oszczędnościami wynikającymi z wykonania przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,25% tj. 1 371 264,193 pockm wobec planowanych 1 381 629,351 pockm, możliwym było pełne rozliczenie wszystkich kwartałów umowy, co było pierwotnie planowane w I kwartale 2025 roku.

Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie IV (Pakiet E+F+G)
W/N/600/277/WPI

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	38 600 000,00	38 362 035,10	38 021 497,77

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.

Kwota obejmuje także dotację celową od Powiatu Toruńskiego oraz Gmin: Miasta Toruń, Lubicz, Obrowo, Czernikowo, na realizację wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na odcinku linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni od stacji Czernikowo do stacji Toruń Wschodni oraz na odcinku linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni a także dotację celową otrzymaną od samorządu Woj. Mazowieckiego na realizację wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na odcinku linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni od granicy województwa mazowieckiego z województwem kujawsko-pomorskim do stacji Sierpc.

W trakcie roku nastąpiło zmniejszenie wielkości pracy eksploatacyjnej. Zmniejszenie było spowodowane koniecznością aneksowania umów z powodu niemożności realizacji wszystkich pierwotnych przewozów co było spowodowane obiektywnymi przyczynami takimi jak podmycie torowiska i nasypu w okolicach Gorzuchowa Chełmińskiego w następstwie którego na dwa miesiące

wstrzymany został częściowo ruch pociągów na trasie Toruń – Grudziądz. Plan został zrealizowany na poziomie 98,68% w związku z wykonaniem przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,40% tj. 1 426 136,281 pockm wobec planowanych 1 434 775,132 pockm. Przyczyny odchyień: odwołania pociągów w pełnej lub częściowej relacji z powodu awarii taboru i wypadków na sieci kolejowej.				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Dostęp do infrastruktury i opłaty dworcowe W/N/600/289/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	28 500 000,00	31 304 624,32	30 894 689,89
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. Kwota obejmuje także dotację celową od Powiatu Toruńskiego oraz Gmin: Miasta Toruń, Lubicz, Obrowo, Czernikowo, na realizację wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na odcinku linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni od stacji Czernikowo do stacji Toruń Wschodni oraz na odcinku linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni a także dotację celową otrzymaną od samorządu Woj. Mazowieckiego na realizację wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na odcinku linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni od granicy województwa mazowieckiego z województwem kujawsko-pomorskim do stacji Sierpc; 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. 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.				
Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich W/N/600/251/Koleje				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	0,00	1 575 000,00	1 575 000,00
Poniesione wydatki przeznaczone zostały na zawarcie umowy i rozliczenie umowy nr UM_TR.8060.1.2021 zawartej z operatorem Arriva RP sp. z o.o. obowiązującej w okresie od 12 grudnia 2021 roku do 10 grudnia 2022 roku. Wnioskowana kwota do zapłaty na rzecz Spółki stanowi 75% kwoty pierwotnego rozszczenia. Umowa dotyczyła rozliczenia wyższych niż pierwotnie zakładano kosztów paliwa, których gwałtowny wzrost nastąpił po dokonaniu przez Federację Rosyjską ataku zbrojnego na Ukrainę, a których to strony umowy nie mogły przewidzieć na dzień zawierania umowy. 13 września 2024 r. zawarto umowę która uregulowała wszystkie wzajemne zobowiązania stron. W wyniku umowy operator zrzekł się 25% kwoty pierwotnie wnioskowanej przez Spółkę oraz odsetek ustawowych od kwot objętych Umową.				
Regionalne przewozy kolejowe - pozostałe zadania W/N/600/196/Przewozy kolej"				

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60001	Składki na ubezpieczenia społeczne	21 500,00	0,00	0,00
	Składki na Fundusz Pracy oraz Fundusz Solidarnościowy	3 500,00	0,00	0,00
	Wynagrodzenia bezosobowe	125 000,00	0,00	0,00
	Zakup środków żywności	0,00	2 000,00	1 996,06
	Zakup usług pozostałych	150 000,00	10 000,00	0,00
	Zakup usług obejmujących wykonanie ekspertyz, analiz i opinii	50 000,00	194 768,00	180 077,62
Pozostałe zadania zlecone. 1. Pierwotnie planowano przeznaczyć środki na składki na ubezpieczenia społeczne. W związku z realizacją części zadań zasobami Departamentu Transportu, odstąpiono od usługodawców zewnętrznych; 2. Pierwotnie planowano przeznaczyć środki na składki na Fundusz Pracy oraz Fundusz Solidarnościowy. W związku z realizacją części zadań zasobami Departamentu Transportu, odstąpiono od usługodawców zewnętrznych; 3. Pierwotnie planowano przeznaczyć środki na składki na wynagrodzenia bezosobowe na usługi doradcze i pomocowe w zakresie organizacji transportu kolejowego. W związku z realizacją części zadań zasobami Departamentu Transportu, odstąpiono od usługodawców zewnętrznych; 4. zakup artykułów spożywczych (produktów regionalnych) wykorzystanych podczas inauguracyjnego przejazdu wakacyjnego pociągu "Rybitwa" Toruń Wschodni – Kołobrzeg; 5. Umowa z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umożliwiająca Województwu pełnienia roli aplikanta w ramach rozkładu jazdy pociągów 2024/2025" 6. koszty związane ze świadczeniem usług obsługi procesowej przed sądem pierwszej instancji w sprawie z powództwa Polregio S.A. z siedzibą w Warszawie przeciwko Województwu Kujawsko-Pomorskiemu o zapłatę, która toczy się przed Sądem Okręgowym w Toruniu, I Wydział Cywilny, pod sygn. I C 88/24z tytułu realizacji umowy NT-II-E.042.13.2015 o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 13 grudnia 2015 roku do 12 grudnia 2020 roku; 7. sporządzenie opinii prawnej oraz projektu odpowiedzi na uwagi Komisji Europejskiej przekazane w toku Audytu tematycznego EPM (2014–2020) nr DAC214PL1768 z kontroli Programu operacyjnego 2014PL16M2OP002 - Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020;"				

Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe

Tabela 14. Wydatki na pasażerskie przewozy autobusowe

Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe - dotacje z budżetu państwa na finansowanie dopłat przewoźnikom				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.

60003	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	43 221 000,00	47 101 059,98	47 100 958,64
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 2024 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 2024 r. oraz na zobowiązania za 2024 r. Dotacja przedmiotowa dla: – przewoźników - dopłaty do ustawowych ulg przejazdowych w krajowych autobusowych przewozach pasażerskich; – rekompensata dla 4 operatorów - (KPTS S.A., Relobus Transport Polska Sp. z o.o., Usługi Transportowe ES - BUS Eichler Sebastian, PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.) 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 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60003	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	0,00	101,34	101,34
Poniesione wydatki dotyczą zwrotu do budżetu państwa środków nieprzekazanych operatorowi w 2024 r. przez organizatora w wysokości 101,34 zł.				

Lokalny transport zbiorowy

Tabela. 15 Wydatki na lokalny transport zbiorowy

Zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60004	Środki finansowe pochodzące z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przeznaczonych na dofinansowanie realizacji zadań własnych Organizatora dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.	7 500 000,00	27 791 450,00	18 612 695,70
Finansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym na 68 liniach komunikacyjnych. Na podstawie umów z Operatorami: UM_TR.8050.1.001.2024, UM_TR.8050.1.002.2024, UM_TR.8050.1.003.2024 i UM_TR.8050.1.004.2024.				
Zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2022				

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60004		0,00	711 195,00	711 194,38
Zwrot do Wojewody Kujawsko- Pomorskiego niewykorzystanych dotacji z tytułu rocznych rozliczeń umów o numerach: UM_TR.8050.1.001.2023 na zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2023 r.				
Publiczny transport zbiorowy w zakresie przewozów autobusowych - rozliczenie z przewoźnikami				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2024 r.	Plan na 31.12.2024 r.	Wykonanie na 31.12.2024 r.
60004		0,00	1 000,00	326,71
Zwrot do Operatora kwoty odsetek od środków własnych - dotyczy rekompensaty za świadczenie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na podstawie umowy UM_TR.8050.1.004.2024				

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 ujednolicenia 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.
Czasochłonny i zasobochłonny system rozliczania ulg ustawowych	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.	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.

Niewystarczające środki na rekompensatę ulg ustawowych przy sprzedaży biletów	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 2024 roku województwa składały dodatkowe zapotrzebowanie na środki, które przyznano z rezerwy celowej.	Zwiększenie środków przeznaczonych na rekompensatę biletów z ulgami ustawowymi.
Sprzedaż biletów z ulgą ustawową na okres inny niż miesiąc kalendarzowy	Obecnie nie ma możliwości zakupu biletu miesięcznego z ulgą ustawową na okres inny niż miesiąc kalendarzowy. Podobne ograniczenie nie występuje w transporcie kolejowym.	Umożliwienie sprzedaży biletów z ulgą ustawową na miesiąc od wybranego przez pasażera dnia.
Regulacje umożliwiające stworzenie systemu przesiadkowego z kolei na autobusy	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.	Umożliwienie zmiany godzin odjazdu autobusu na czas wymiany pasażerów pomiędzy dwoma gałęziami transportu.
Kary za opóźnienie godzin odjazdów	Ustawa o transporcie drogowym przewiduje zbyt wysokie kary za opóźnienia godzin odjazdów autobusów.	Dostosowanie taryfikatora do przewinienia - kary pieniężne za kilkuminutowe opóźnienie nie mogą być takie same w przypadku dużo większych odchyłeń od rozkładu jazdy.
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 typu. Dofinansowaniu z FRPA podlegają linie nowe lub nie wykonywane w okresie co najmniej 3 miesięcy 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,	Ustawowe ujednolicenie 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 charakter wyraźnie wskazuje, że są to linie regularne specjalne, otwarte dla podróżnych wyłącznie w celu uzyskania dopłaty (godziny i terminy realizacji połączeń i liczba kursów wskazują na charakter dowozowy zamkniętej grupy podróżnych).

	uzupełnienie tej komunikacji w pozostałe dni lub godziny pozaszczytowe z wykorzystaniem środków FRPA jest co do zasady niemożliwe.	
Stawka dopłaty ze środków FRPA	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.	Urealnienie stawki dopłaty - zwiększenie do 5 zł/km.
Ustawowa cyfryzacja publicznego transportu zbiorowego plus zapewnienie na to zadanie finansowania	Tradycyjne procedury, oparte o papier, stanowią jedną z barier w rozbudowie systemu publicznego transportu zbiorowego.	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.

Kompetencje organizatorów poszczególnych szczebli	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.	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.
Aktualizacja rozkładów jazdy	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.	Odwrócenie terminów zmian - w przypadku ograniczenia/rezygnacji z przewozów pasażerowie powinni mieć czas na znalezienie alternatywy.
Miejsca inne niż przystanki komunikacyjne i dworce w przewozach regularnych specjalnych	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.	Dopuszczenie obsługi pasażerów w miejscach spełniających wymogi bezpieczeństwa.
Ogłoszenie o zamiarze organizacji linii wojewódzkich	Ogłoszenie o zamiarze organizacji linii wojewódzkich publikowane musi być z rocznym wyprzedzeniem. Doliczając do tego okresu czas na	Uproszczenie, przyspieszenie procedur zawierania umów PSC.

	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”.