

**Raport**  
**ze stanu realizacji**  
**„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu**  
**zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”**  
**2025**

Opracował Departament Transportu  
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
Toruń, maj 2026

## 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
- województwo pomorskie .....	18
- województwo łódzkie.....	18
- województwo mazowieckie .....	18
- województwo warmińsko-mazurskie.....	19
- województwo wielkopolskie .....	19
- województwo zachodniopomorskie .....	19
Organizacja połączeń sezonowych .....	19
Przywrócenie połączeń kolejowych do Ciechocinka .....	20
Standardy obsługi pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	22
Komfort podróżowania .....	22
Niezawodność przewozów .....	23
Punktualność .....	24
II. Wojewódzkie pasażerskie przewozy autobusowe .....	25
Inwestycje drogowe, infrastruktura przystankowa.....	25
Tabor .....	26
Organizacja przewozów.....	26
Przewozy regularne i regularne specjalne w 2025 roku.....	33
Umowy użyteczności publicznej.....	33
IV. Ocena stopnia realizacji zadań wskazanych w Planie transportowym .....	34
Inwestycje liniowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	35
Linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła Główna .....	36
Linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew .....	36
Linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port .....	36
Linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, odcinek Toruń Główny – Toruń Wschodni. ....	37
Linia kolejowa nr 207 Toruń Wschodni – Malbork.....	37
Linia kolejowa nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek .....	37

Linia kolejowa nr 208 Działdowo – Chojnice oraz pozostała infrastruktura regionalna .....	37
Budowa i modernizacja przystanków kolejowych.....	38
Pozostałe projekty infrastrukturalne.....	38
Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego. ....	38
V. Monitoring zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.....	42
VI. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego .....	44
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe .....	44
Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe.....	47
Lokalny transport zbiorowy.....	48
VII. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego.....	49
VIII. Pożądane działania mające na celu zwiększenie skuteczności realizacji Planu transportowego	

## Wprowadzenie

Potrzeba opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynika z przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. Nr 117, poz. 684), określającego szczegółowy zakres i sposób opracowania planu transportowego.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym publiczny transport zbiorowy jest powszechnie dostępnym regularnym przewozem osób wykonywanym w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego spoczywa na wskazanych w ustawie organach administracji rządowej oraz właściwych organach wykonawczych jednostek samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego organem właściwym 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 8 października 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2014 r. poz. 2766). Następnie uchwałą Nr LXII/864/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 października 2023 r. przyjęto aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r. poz. 6516).

Cele szczegółowe Planu transportowego pozostają spójne z celami rozwoju publicznego transportu zbiorowego określonymi w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+”.

Realizacja wskazanych celów następować będzie w szczególności poprzez:

- optymalizację układu linii wojewódzkich przewozów pasażerskich zapewniającą lepszą efektywność funkcjonowania tych linii;
- spójność sieci linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami przewozów międzynarodowych, międzywojewódzkich i lokalnych (powiatowych i gminnych);
- poprawę dostępności mieszkańcom województwa do linii publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz przestrzeni publicznej, w tym stworzenie lepszej dostępności do infrastruktury przystankowej tych linii samochodem osobowym lub rowerem;
- wdrożenie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej zapewniającej pełniejszą dostępność do tej informacji pasażerom, w tym osobom z niepełnosprawnościami;
- wdrożenie nowoczesnych systemów taryfowo-biletowych, ułatwiających pasażerom dokonywanie opłat za przejazd;
- podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, dworców i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz w większym stopniu przystosowanie ich do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych;
- podniesienie jakości środków transportowych, zapewniających mniejszą szkodliwość oddziaływania ich na środowisko naturalne oraz większy komfort i bezpieczeństwo podróży, a także lepsze ich dostosowanie do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, osób przewożących dzieci w wózkach lub rowery;
- obniżenie cen biletów komunikacji w przypadku partycypowania przez samorządy lokalne w zwiększonych kosztach usługi przewozowej.

## I. Wojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe

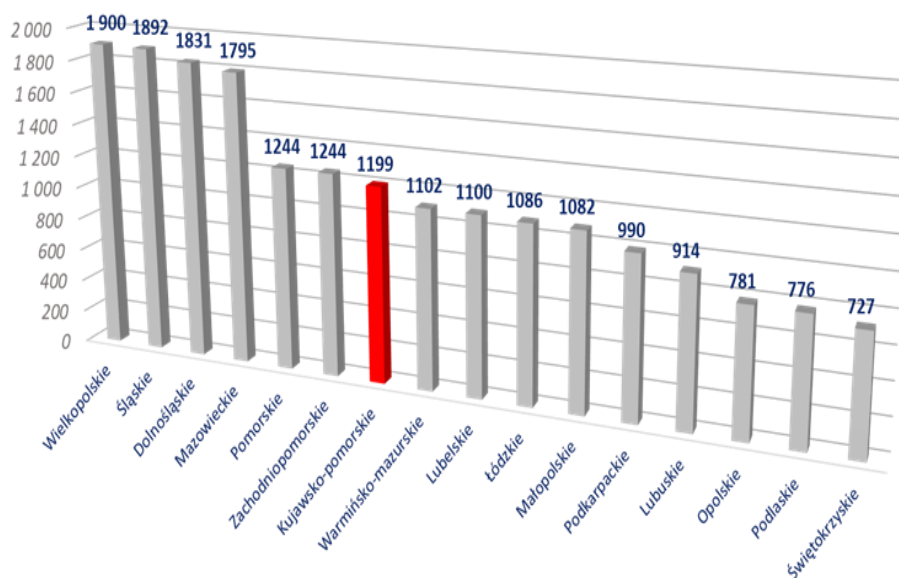
### Infrastruktura kolejowa liniowa

Województwo kujawsko-pomorskie, z racji swego położenia w centralnej części Polski, charakteryzuje się dobrymi połączeniami kolejowymi z pozostałą częścią kraju. Powiązania zewnętrzne w zakresie transportu kolejowego zapewniają linie kolejowe o znaczeniu europejskim (do których w ramach sieci TEN-T zalicza się linie nr: 131, 353, 201), oraz znaczenia państwowego (do których zaliczamy między innymi linię kolejową nr 18, 245). 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).

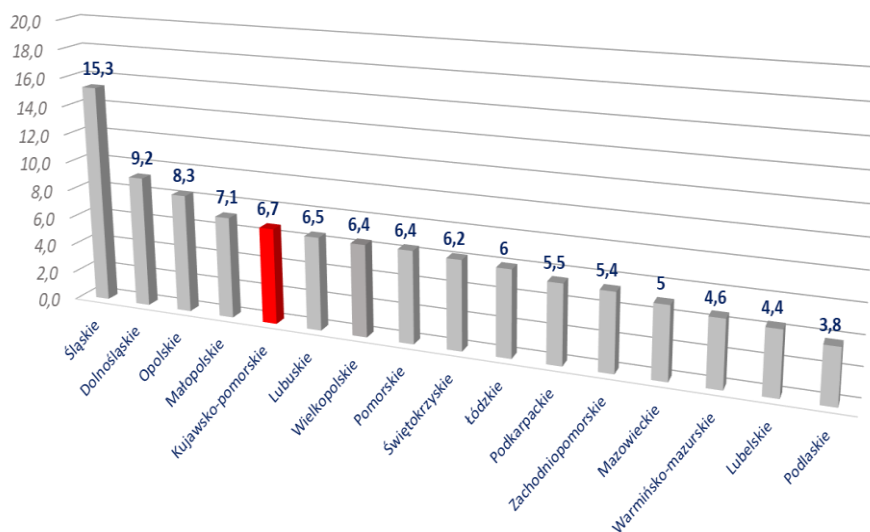
Atutem regionu jest przebieg linii kolejowej nr 131, zaliczanej do międzynarodowego ciągu transportowego oznakowanego jako C-E65 AGTC, służącego do kombinowanego przewozu towarów, która analogicznie jak autostrada A1, stanowi oś transportową północnej, środkowej i południowej Europy.

Całkowita długość linii kolejowych eksploatowanych na terenie województwa wynosi 1 199 km (dane GUS za 2024 r.). Z ogólnej długości linii eksploatowanych: 663 km stanowią linie jednotorowe, 536 km stanowią linie dwu- i więcej torowe, a 564 km stanowią linie zelektryfikowane.

Rysunek 1 Długość linii kolejowych (w km) w podziale na województwa; źródło: GUS



Rysunek 2 gęstość linii kolejowych na 100 km<sup>2</sup>; źródło: GUS



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 2024/2025 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

<p><b>Charakterystyka stacji kategorii: Premium:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dworzec w dużym mieście, obsługujący różnych przewoźników</li> <li>2. Ruch międzywojewódzki, regionalny</li> <li>3. Możliwy ruch międzynarodowy i lokalny</li> <li>4. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie krajowym (możliwa integracja z innymi gałęziami transportu, w tym transportem lotniczym)</li> <li>5. Funkcja przesiadkowa</li> <li>6. Maksymalizacja funkcji komercyjnych</li> <li>7. Niezbędna integracja z otoczeniem miejskim</li> </ol>
<p><b>Charakterystyka stacji kategorii: Wojewódzki</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dworzec w dużym mieście, obsługujący różnych przewoźników</li> <li>2. Ruch międzywojewódzki, regionalny</li> <li>3. Możliwy ruch międzynarodowy i lokalny</li> <li>4. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie międzywojewódzkim</li> <li>5. Funkcja przesiadkowa</li> <li>6. Niezbędna integracja z otoczeniem miejskim</li> <li>7. Funkcje komercyjne zapewniające wachlarz oczekiwanych przez pasażerów usług</li> </ol>
<p><b>Charakterystyka stacji kategorii: Aglomeracyjny</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dworzec oddalony nie więcej niż 50 km od centrum dużego miasta (&gt; 100 000 mieszkańców)</li> <li>2. Ruch lokalny</li> <li>3. Możliwy ruch międzywojewódzki, regionalny</li> <li>4. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie aglomeracji (możliwa integracja z międzywojewódzkim transportem kolejowym, innymi gałęziami transportu, w tym transportem lotniczym)</li> <li>5. Funkcja codziennej komunikacji</li> <li>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)</li> <li>7. Korzystne uwarunkowania mikro (np. duże zakłady pracy, szkoły, obiekty kultury lub kultu religijnego, osiedla mieszkaniowe)</li> </ol>
<p><b>Charakterystyka stacji kategorii: Regionalny</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dworzec w małym mieście, obsługujący głównie regionalnych przewoźników</li> <li>2. Ruch regionalny i lokalny, czasami międzywojewódzki</li> <li>3. Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie gminy /województwa</li> <li>4. Budynek dworcowy często bez usług komercyjnych i kolejowych</li> </ol>
<p><b>Charakterystyka stacji kategorii: Lokalny</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ruch lokalny</li> <li>2. Niewiele zatrzymań</li> <li>3. Mały potencjał rozwoju ruchu kolejowego</li> <li>4. Brak korzystnych uwarunkowań mikro (np. duże zakłady pracy, szkoły, obiekty kultury lub kultu religijnego)</li> </ol>
<p><b>Charakterystyka stacji kategorii: Turystyczny</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dworzec w małym mieście lub poza miastem, obsługujący różnych przewoźników</li> <li>2. Ruch międzywojewódzki, regionalny i lokalny</li> </ol>

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 Łęgnowo	18	Aglomeracyjny	4:15 - 23:30
5	Bydgoszcz Zachód	18	Aglomeracyjny	4:30 - 23:15
6	Cekcyn	208	Lokalny	czynny całą dobę
7	Ciechocinek	245	Lokalny	stacja udostępniana jako dworzec tymczasowy od 14.12.2025 r.
8	Gniewkowo	353	Lokalny	czynny całą dobę
9	Grudziądz	207, 208	Regionalny	czynny całą dobę
10	Grupa	208	Lokalny	czynny całą dobę
11	Inowrocław	131, 353, 742	Regionalny	czynny całą dobę
12	Jabłonowo Pomorskie	353, 208	Lokalny	czynny całą dobę
13	Janikowo	353	Lokalny	3:45 – 23:45
14	Jeżewo	208	Lokalny	5:00 - 23:00
15	Kaliska Kujawskie	18	Lokalny	czynny całą dobę
16	Kołodziejewo	353	Lokalny	3:40 – 23:45
17	Kotomierz	131	Lokalny	czynny całą dobę
18	Kowalewo Pomorskie	353, 209	Lokalny	czynny całą dobę
19	Laskowice Pomorskie	131, 208, 215	Lokalny	4:00 - 23:30
20	Lipowa Tucholska	201, 743	Lokalny	czynny całą dobę
21	Maksymilianowo	131, 201	Aglomeracyjny	czynny całą dobę
22	Mogilno	353	Lokalny	1:40 – 00:25
23	Nakło nad Notecią	18, 281	Regionalny	poniedziałek–piątek: 4:00–0:00; sobota, niedziela i święta: 4:00–00:00
24	Nieszawa Waganiec	18	Lokalny	czynny całą dobę
25	Nowa Wieś Wielka	131, 201	Lokalny	czynny całą dobę

26	Osie	215	Lokalny	poniedziałek - piątek: 6:00 - 20:00 sobota, niedziela: 9:40 - 19:00
27	Parlin	131	Lokalny	czynny całą dobę
28	Przytubie	18	Lokalny	czynny całą dobę
29	Rosochatka	201	Lokalny	czynny całą dobę
30	Serock	201	Lokalny	czynny całą dobę
31	Świekatowo	201	Lokalny	czynny całą dobę
30	Toruń Miasto	353, 246, 207, 27	Aglomeracyjny	czynny całą dobę, stacja udostępniana od 15.12.2025 r.
32	Toruń Wschodni	353, 246, 207, 27	Aglomeracyjny	3:30 – 0:30
33	Turzno	353	Lokalny	czynny całą dobę
34	Twarda Góra	131	Lokalny	czynny całą dobę
35	Wąbrzeźno	353	Lokalny	czynny całą dobę
36	Wierzchucin	201, 208	Lokalny	czynny całą dobę
37	Włocławek	18	Wojewódzki	czynny całą dobę
38	Włocławek Zazamcze	18	Aglomeracyjny	3:40 - 23:00
39	Zielonczyn	18	Lokalny	czynny całą dobę
40	Zielonka Pomorska	201	Lokalny	czynny całą dobę
41	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 Choceń. 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 2025 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 2025 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
245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek	Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek
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 31.12.2025 r.
33 Kutno - Brodnica	Sierpc - Brodnica	21 lipca 2025 r. Marszałek Województwa Piotr Całbecki i Wicemarszałek Województwa Aneta Jędrzejewska zawarli z Arriva RP sp. z o.o. umowy na świadczenie usług przewozowych na trasie Rypin - Brodnica. Pociągi wyjadą na

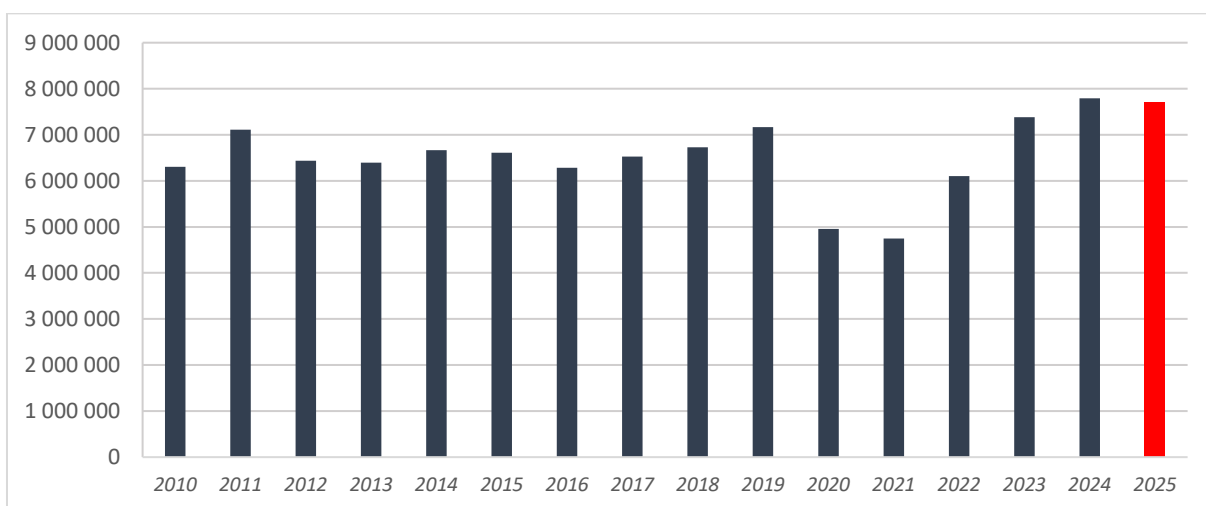
		tory w grudniu 2026 roku i będą kursować do 2030 roku. Operator został wyłoniony w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego
206 Inowrocław Rąbinek - Żnin	Inowrocław Rąbinek - Żnin	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: (...) Żnin – Inowrocław – Kruszwica.
208 Działdowo - Chojnice	Laskowice Pomorskie - Wierzchucin	21 lipca 2025 r. Marszałek Województwa Piotr Całbecki i Wicemarszałek Województwa Aneta Jędrzejewska zawarli z Arriva RP sp. z o.o. umowy na świadczenie usług przewozowych na trasie Laskowice Pomorskie - Wierzchucin. Pociągi wyjadą na tory w grudniu 2026 roku i będą kursować do 2030 roku. Operator został wyłoniony w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego
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	4 sierpnia 2025 r. Marszałek Województwa Piotr Całbecki i Wicemarszałek Województwa Aneta Jędrzejewska zawarli z POLREGIO S.A. umowę na świadczenie usług przewozowych na trasie Toruń – Ciechocinek. Operator został wyłoniony w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego. Ruch pociągów został wznowiony 14 grudnia 2025 r.
281 Oleśnica - Chojnice	Kcynia – Chojnice	opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: (...) Kcynia – Nakło nad Notecią – Sępólno Kraj., z możliwością wydłużenia relacji do Chojnic (...).
356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna	Granica z województwem wielkopolskim – Bydgoszcz Główna	- trwają prace nad opracowaniem wstępnej analizy planistyczno-prognostycznej dla linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz - opublikowano wstępne ogłoszenie informacyjne - Wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w pasażerskich przewozach kolejowych na liniach komunikacyjnych: Kcynia – Szubin – Bydgoszcz, z możliwością wydłużenia relacji do Wągrowca/Poznania (...).

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

Tabela 5. Wielkość pracy eksploatacyjnej i liczba pasażerów

Operator	Wykonana praca eksploatacyjna (poc-km)	Liczba podróżnych (w zaokrągleniu do tys.)
POLREGIO S.A.	3 601 581,660	4 821 000
Arriva RP Sp. z o.o.	2 960 568,730	2 884 000

Rysunek 3 Liczba podróżnych w latach 2010 – 2025



Rysunek 4 Porównanie liczby podróżnych i pracy eksploatacyjnej

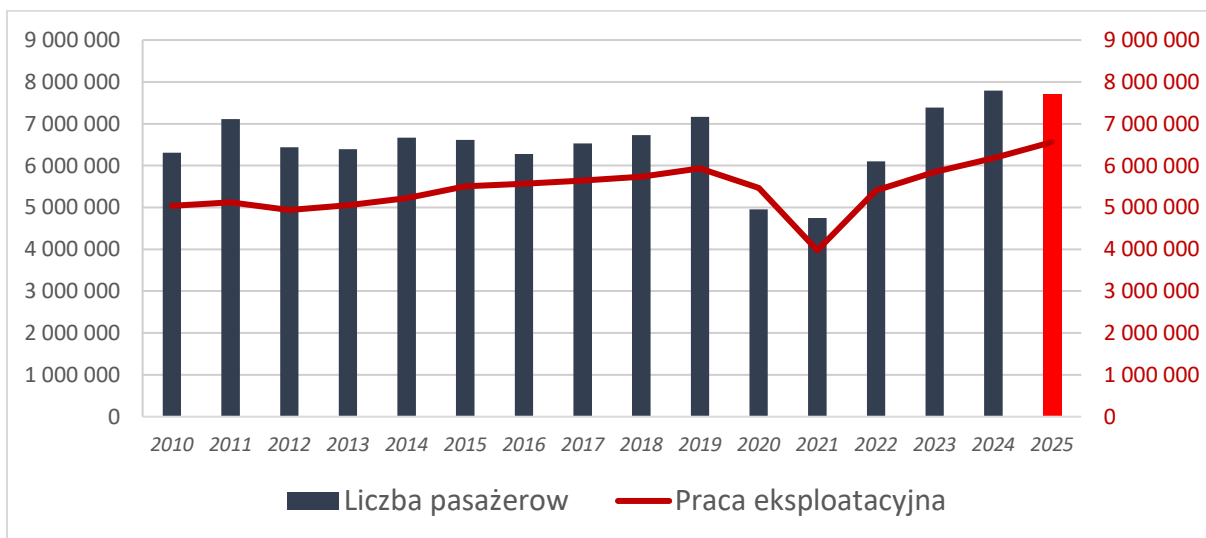


Tabela 6. Umowy z operatorami kolejowymi

Umowa	Zakres terytorialny
<b>Arriva RP Sp. z o.o.</b>	
<p>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”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lk 131 Chorzów Batory – Tczew: od Bydgoszczy do Maksymilianowa i od Maksymilianowa do Laskowic</li> <li>• lk 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port: od Bydgoszczy do Wierzchucina i od Wierzchucina do Lipowej</li> <li>• lk 208 Działdowo – Chojnice: od Wierzchucina do Chojnic i od Grudziądza do Laskowic</li> <li>• lk 215 Laskowice Pomorskie – Bąk: od Laskowic Pomorskich do Czerska</li> <li>• lk 743 Lipowa Tucholska – Szlachta: od Lipowej do Szlachty</li> </ul>
<p>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”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lk 27 Nasielsk – Toruń Wschodni: od Sierpca do Torunia Wschodniego</li> <li>• lk 207 Toruń Wschodni – Malbork: od Torunia do Chełmży i od Chełmży do Grudziądza</li> <li>• lk 208 Działdowo – Chojnice: od Brodnicy do Grudziądza</li> <li>• lk 209 Kowalewo Pom. – Bydgoszcz Wsch.: od Chełmży do Bydgoszczy</li> <li>• lk 356 Poznań Wschód – Skandawa: od Torunia Głównego do Torunia Wschodniego</li> </ul>
<b>POLREGIO S.A.</b>	
<p>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”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lk 18 Kutno-Piła Główna: od Kutna do Bydgoszczy,</li> <li>• lk 208 Działdowo – Chojnice: od Brodnicy do Jabłonowa Pom. (po 2025 r. w przypadku elektryfikacji odcinka)</li> <li>• lk 131 Chorzów Batory -Tczew: od Inowrocławia do Bydgoszczy,</li> <li>• lk 353 Poznań Wsch. – Skandawa: Gniezna do Jabłonowa Pom.</li> </ul>
<p>UMOWA nr UM_TR.042.2.2022 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 14 grudnia 2030 r. „Zadanie II”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lk 18 Kutno-Piła Główna: od Torunia do Wyrzyska Osieka,</li> <li>• lk 131 Chorzów Batory -Tczew: od Inowrocławia do Smętowa,</li> <li>• lk 353 Poznań Wsch. – Skandawa: Gniezna do Jabłonowa Pom.</li> </ul>
<p>Umowa nr UM_TR.273.4.098.2025 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Bydgoszcz - Toruń – Otłoczyn – Ciechocinek od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lk 18 Kutno-Piła Główna: od Aleksandrowa Kujawskiego do Bydgoszczy</li> <li>• lk 245 Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek: od Aleksandrowa Kujawskiego do Ciechocinka</li> </ul>

## 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 2025 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 zbiorowym<sup>1</sup>;
- 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 2025 r. uruchamiano 8 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.

---

<sup>1</sup> 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 2025 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 2025 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.

### Organizacja połączeń sezonowych

1. **Pociąg Rybitwa relacji Toruń Wschodni – Kołobrzeg**, uruchomiony ponownie w związku z sukcesem jaki osiągnął w 2024 roku. Pociąg kursował we wszystkie wakacyjne weekendy oraz ostatni weekend czerwca 2025 r. Z pociągu skorzystało około 8 tysięcy podróżnych.
2. **Pociąg Borsuk relacji Toruń Główny – Grudziądz – Tleń – Czersk**, uruchomiony dla mieszkańców pragnących odpoczynku w ciszy i skorzystania z przyrodniczych walorów Boruch Tucholskich, wycieczek rowerowych i spływów kajakowych. Pociąg kursował codziennie w okresie wakacyjnym.



Rysunek 5 Inauguracja pociągu "Borsuk"; fot. Dawid Kozłowski



Rysunek 6 - Pierwszy kurs pociągu "Rybitwa" w 2025 ; fot. Dawid Kozłowski

### Przywrócenie połączeń kolejowych do Ciechocinka

W dniu 14 grudnia 2025 r., wraz z wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów 2025/2026, przywrócone zostały pasażerskie przewozy kolejowe na linii kolejowej nr 245 na odcinku Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek. Tym samym po wieloletniej przerwie uzdrowisko Ciechocinek ponownie uzyskało dostęp do regularnych połączeń kolejowych w ramach regionalnego transportu publicznego.

W dniu inauguracji reaktywowanego połączenia z oferty przewozowej skorzystało ponad 400 pasażerów, co potwierdziło istniejące zapotrzebowanie na kolejowe połączenia do Ciechocinka.

Od dnia 14 grudnia 2025 r. oferta przewozowa na odcinku Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek obejmuje 13 par pociągów na dobę, w tym 5 par połączeń bezpośrednich relacji Toruń – Ciechocinek – Toruń. Uruchomiona oferta zapewnia mieszkańcom oraz kuracjom dogodny komunikowanie uzdrowiska z Toruniem, Aleksandrowem Kujawskim oraz siecią połączeń regionalnych i dalekobieżnych.



Rysunek 7 - Inauguracja pierwszego przejazdu z Torunia do Ciechocinka; fot. Dawid Kozłowski



Rysunek 8 - Przyjazd pierwszego pociągu do Ciechocinka

### 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 2025

Umowa	Liczba założonych pociągów 2025				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	7 429	6 330	6 688	5 366	<b>25 813</b>
UM_TR.042.2.2022	6 276	5 366	5 612	4 687	<b>21 941</b>
UM_TR.042.3.2022	6 817	5 874	6 122	4 882	<b>23 695</b>
UM_TR.042.4.2022	7 217	6 386	7 303	6 227	<b>27 133</b>
				SUMA	<b>98 582</b>

Tabela 8. Liczba uruchomionych pociągów 2025

UMOWA	Liczba uruchomionych pociągów 2025				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	7 418	6 319	6 675	5 347	<b>25 759</b>
UM_TR.042.2.2022	6 259	5 357	5 598	4 676	<b>21 890</b>
UM_TR.042.3.2022	6 796	5 866	6 114	4 877	<b>23 653</b>
UM_TR.042.4.2022	7 184	6 377	7 290	6 199	<b>27 050</b>
				SUMA	<b>98 352</b>

Tabela 9. Liczba nieuruchomionych pociągów 2025

UMOWA	Liczba nieuruchomionych pociągów 2025				
	I kw	II kw	III kw	IV kw	SUMA
UM_TR.042.1.2022	11	11	13	19	<b>54</b>
UM_TR.042.2.2022	17	9	14	11	<b>51</b>
UM_TR.042.3.2022	21	8	8	5	<b>42</b>
UM_TR.042.4.2022	33	9	13	28	<b>83</b>
				SUMA	<b>230</b>

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

W takich przypadkach operatorzy kolejowi, zgodnie z art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262), byli zobowiązani do zapewnienia przewozu zastępczego. Szczegółowe warunki realizacji tego obowiązku, w tym maksymalny czas uruchomienia przewozu zastępczego, zostały określone w umowach zawartych z operatorami. Umowy przewidywały obowiązek uruchomienia przewozu zastępczego w czasie jednej godziny od zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej wykonywanie przewozu na stacji początkowej oraz w ciągu 1,5 godziny od

zaistnienia takich okoliczności na szlaku (po opuszczeniu stacji początkowej). Przez uruchomienie przewozu zastępczego rozumiano odjazd pojazdu zastępczego z miejsca zdarzenia (zamiany). Za niezapewnienie komunikacji zastępczej lub przekroczenie terminów określonych w umowach Województwo naliczało operatorom kolejowym kary finansowe.

Kary finansowe za niezapewnienie komunikacji zastępczej oraz uruchomienie przewozu zastępczego z opóźnieniem za rok 2025 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	0,00 zł	11	10 202,00 zł
UM_TR.042.2.2022	1	1 855,00 zł	15	13 894,85 zł
UM_TR.042.3.2022	2	3 710,00 zł	4	3 709,00 zł
UM_TR.042.4.2022	14	25 968,00 zł	11	10 201,00 zł
<b>Razem</b>	<b>17</b>	<b>31 533,00 zł</b>	<b>41</b>	<b>38 006,85 zł</b>

### 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	303	99,23%	99,35%	98,33%	98,16%	109 865,00 zł
UM_TR.042.2.2022	312	98,68%	99,27%	98,71%	97,82%	61 044,00 zł
UM_TR.042.3.2022	351	98,59%	98,55%	98,53%	98,85%	11 806,00 zł
UM_TR.042.4.2022	473	98,64%	97,95%	97,67%	97,64%	65 924,00 zł
<b>Razem</b>	<b>1 439</b>	<b>98,79%</b>	<b>98,78%</b>	<b>98,31%</b>	<b>98,12%</b>	<b>248 639,00 zł</b>

## 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 2025 r. województwo kujawsko-pomorskie otrzymało z budżetu państwa kwotę 43.221.000,00 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 47 porozumień z 45 organizatorami przewozów (w tym dwa porozumienia z Gminą Szubin oraz dwa porozumienia z Gminą Miasto i Gminą Radzyń Chełmiński) w celu przekazywania rekompensaty kosztów poniesionych z tytułu stosowania ulg ustawowych przy sprzedaży biletów przez operatorów w roku 2025 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 2025 roku wraz z wysokością przekazanych środków

Lp.	Przewoźnik	Uregulowane zobowiązania za 2024 rok sfinansowane w 2025 r.	Przekazane środki na dopłaty za 2025 r. (I - 1-5/XII) w okresie od 01.01. - 31.12.2025 r.	Ogółem przekazane środki na dopłaty w 2025 r. zobow. za 2024 r. + dysp. finans. za okres I/2025 - 1-5/XII/2025 r. (kol. 3+4)	Zobowiązania za 2025 rok do sfinansowania w 2026 r.
1	2	3	4	5	6
1.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - Włocławek	187 024,35	6 980 000,00	7 167 024,35	331 010,80
2.	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.	83 842,16	3 100 000,00	3 183 842,16	121 825,00
3.	PKS Grudziądz Sp. z o.o.	12 684,16	135 000,00	147 684,16	17 005,93
4.	Relobus Transport Polska Sp. z o.o. - Toruń	98 349,61	2 577 703,28	2 676 052,89	213 284,63
5.	Tomasz Sobieszcański - Bydgoszcz	12 677,66	890 000,00	902 677,66	42 445,94
6.	EURO-TRAVEL Klaudia Pomogier - Września	15 593,75	260 089,09	275 682,84	44 876,83
7.	Transport Osobowo-Przewozowy Jarosław Wesołowski w spadku - Złotniki Kujawskie	18 516,84	155 000,00	173 516,84	15 479,15
8.	PHU TRANS-TUR Grzankowski Jarosław - Orzechowo	42 323,93	505 000,00	547 323,93	74 779,75
9.	Z.U. -T. K. Bet - Rzadzka Wola	22 433,69	300 000,00	322 433,69	38 351,07
10.	FRBUS GROUP Sp. z o.o. - Mochle	107 947,60	1 630 000,00	1 737 947,60	165 272,78
11.	"MAJ-TRANS" Usługi Transportowe Rafał Maik - Mrocza	0,00	25 000,00	25 000,00	5 747,02
12.	PTO LIPNICKI Sp. z o.o. Sp. k. - Morąg	140 078,28	910 000,00	1 050 078,28	53 581,56
13.	Przedsiębiorstwo Transportowe Tomasz Sternal - Rojewo	43 594,63	480 000,00	523 594,63	55 200,73
14.	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent - Kruszwica	175 804,94	1 900 000,00	2 075 804,94	213 272,50
15.	JAN-TRANS R. Pyrzyński - Janikowo	25 691,50	370 000,00	395 691,50	70 067,58
16.	Usługi Transportowe "ES-BUS" Eichler Sebastian - Świecie	69 377,07	795 000,00	864 377,07	50 523,93
17.	Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowe 4SPRINT Karol Bala - Mrocza	13 308,73	180 000,00	193 308,73	25 681,58
18.	PKS Chojnice Sp. z o.o.	108 538,51	1 320 000,00	1 428 538,51	137 326,13
19.	SPRINT-BUS Usługi Przewozowe Tomasz Jaroński - Grudziądz	8 703,15	73 000,00	81 703,15	13 413,95

20.	PAMED Paweł Kowalski - Żuromin	17 264,66	101 296,72	118 561,38	16 052,40
21.	Firma "ŻANA" Usługi Przewozowe Kamil Gburczyk - Warlubie	8 685,24	500 000,00	508 685,24	48 045,36
22.	Usługi Transportowe "MERC-BUS" Andrzej Zarzeczny - Książki	5 265,25	135 000,00	140 265,25	8 990,71
23.	Sklep Spożywczo-Przemysłowy Usługi Transportowe "Firma Marcin" M.Terpińska - Wilkowice	163,64	180 000,00	180 163,64	34 665,82
24.	P.H.U. "POL-BUS" Marek Burchacki - Bydgoszcz	4 386,60	38 000,00	42 386,60	2 828,00
25.	"TOMKAS" Tomasz Schwertfeger Sp. j. - Jabłonowo Pomorskie	167 195,58	1 290 000,00	1 457 195,58	162 513,59
26.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Robert Leśniewski - Górzno	40 060,08	390 000,00	430 060,08	49 734,48
27.	Firma Przewozowa RS BUS Elżbieta Rejentowicz - Brodnica, Wyb. Michałowo	48 195,25	330 000,00	378 195,25	19 681,57
28.	MARTRANS Marek Gabryszewski - Skępe	29 052,60	250 000,00	279 052,60	36 983,00
29.	SPRINT-TRANS Michał Pipin - Piechcin	10 708,41	760 000,00	770 708,41	22 959,19
30.	Firma Przewozowa "CRISCAR" Barbara Domagalska - Górzno	75 170,88	880 000,00	955 170,88	110 093,67
31.	NT 1 Przemysław Nowak - Brudzeń Duży	0,00	17 500,00	17 500,00	2 492,16
32.	WIKTORIA Paweł Waleriańczyk - Piotrkowice	74 522,98	580 000,00	654 522,98	64 545,37
33.	PRZEWOZY FABISIAK L. Sp. k. - Mława	35 679,58	259 454,73	295 134,31	0,00
34.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej ARGOS Tomasz Jaroński - Nakło nad Notecią	502,48	55 000,00	55 502,48	5 386,84
35.	Przedsiębiorstwo Usługowo- Handlowe "KAMIONKA" Sp. z o.o. - Gostycyn	20 888,70	185 000,00	205 888,70	27 900,10
36.	Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Sp. k. - Przasnysz	28 255,26	360 000,00	388 255,26	84 566,80
37.	Przedsiębiorstwo Handlowo- Usługowe "NAFTEX" Sp. j. Jan Adamski, Jadwiga Adamska - Witowo	45 924,93	1 200 000,00	1 245 924,93	61 364,94
38.	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Tomasz Jakubowski - Szubin	10 944,15	88 000,00	98 944,15	16 252,40
39.	Firma Handlowo-Usługowa "TRANS-ZAR" Dawid Zarzyński - Ugoszcz	27 699,77	295 000,00	322 699,77	60 687,65
40.	ALL-MIT AUTOMOBILE Andrzej Fabisiak - Mława	5 385,99	9 500,00	14 885,99	916,89
41.	Paweł Barczykowski Usługi Remontowo-Budowlane Transport Osobowy - Paterek	20 916,55	180 000,00	200 916,55	27 910,86

42.	TAR-TRAVEL Usługi przewozowe Osób s.c. A&J Tarkowski - Rogowo	45 843,60	430 000,00	475 843,60	61 058,54
43.	Usługi Transportowe Artur Kasprzak - Kornelin	17 684,40	209 000,00	226 684,40	20 447,20
44.	PTO LIPNICKI Sp. z o.o. - Morąg	0,00	230 000,00	230 000,00	88 766,31
45.	TBD Kamila Kobus-Frańczak - Gdańsk	0,00	30 000,00	30 000,00	4 143,77
<b>RAZEM PRZEWOŹNICY</b>		<b>1 926 887,14</b>	<b>31 568 543,82</b>	<b>33 495 430,96</b>	<b>2 728 134,48</b>
1.1	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	76 074,03	2 031 696,35	2 107 770,38	119 350,24
4.1	Relobus Transport Polska Sp. z o.o. - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	19 264,38	260 000,00	279 264,38	38 849,78
16.1	ES-BUS Eichler Sebastian - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	16 844,31	215 000,00	231 844,31	27 473,22
2.1	PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o. - dot. umowy o świadczenie usług przez operatora w ptz /rekompensata/	1 779,06	26 000,00	27 779,06	4 651,97
<b>RAZEM OPERATORZY</b>		<b>113 961,78</b>	<b>2 532 696,35</b>	<b>2 646 658,13</b>	<b>190 325,21</b>
<b>RAZEM - PRZEWOŹNICY I OPERATORZY</b>		<b>2 040 848,92</b>	<b>34 101 240,17</b>	<b>36 142 089,09</b>	<b>2 918 459,69</b>

Tabela 12. Zestawienie organizatorów, z którymi zawarto umowy określające zasady finansowania dopłat do sprzedanych biletów z ulgami ustawowymi w 2025 roku wraz z wysokością przekazanych środków

Lp.	Organizator	Uregulowane zobowiązania za 2024 rok sfinansowane w 2025 r.	Przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych za 2025 r. (I - 1-5/XII) w okresie od 01.01.-31.12.2025 r.	Ogółem przekazane środki na rekompensatę - dopłaty do ulg ustawowych dopłaty w 2025 r. zobow. za 2024 r. + dysp. finans. za okres I/2025 - 1-5/XII/2025 (kol. 3+4)	Zobowiązania za 2025 rok do sfinansowania w 2026 r.
1	2	3	4	5	6
1.	Powiat Chełmiński	7 066,03	391 711,46	398 777,49	34 626,13
2.	Powiat Golubsko-Dobrzyński	4 636,57	88 903,13	93 539,70	9 758,62
3.	Powiat Grudziądzki	30 895,05	379 160,24	410 055,29	33 141,59
4.	Powiat Inowrocławski	19 486,54	191 515,60	211 002,14	40 916,96
5.	Powiat Lipnowski	58 194,47	649 364,23	707 558,70	62 356,70

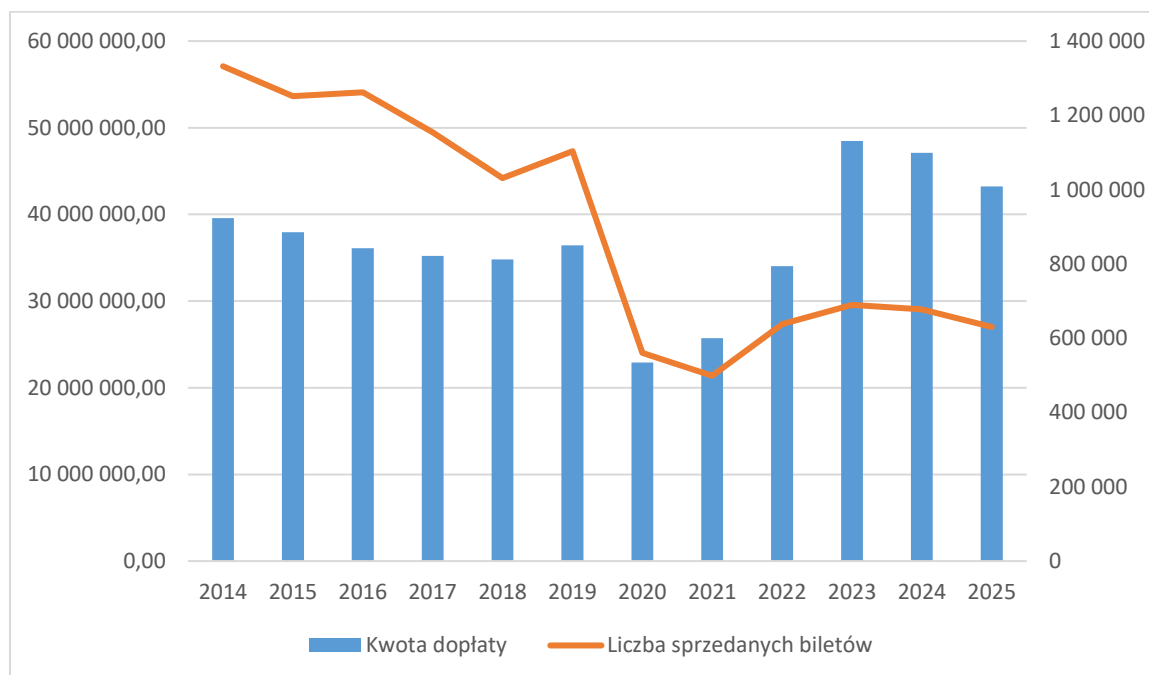
6.	Powiat Mogileński	3 612,23	30 207,19	33 819,42	3 460,42
7.	Powiat Rypiński	11 851,16	128 210,76	140 061,92	459,95
8.	Powiat Sępoleński	19 579,56	190 962,06	210 541,62	23 212,20
9.	Powiat Świecki	12 072,86	942 679,06	954 751,92	103 257,36
10.	Powiat Toruński	16 493,14	139 333,27	155 826,41	5 261,15
11.	Powiat Tucholski	14 605,72	189 503,93	204 109,65	19 934,34
12.	Powiat Wąbrzeski	181,82	625 643,93	625 825,75	71 747,12
13.	Powiat Włocławski	2 000,93	93 178,42	95 179,35	17 393,60
14.	Powiat Nakielski	2 435,28	19 956,23	22 391,51	1 986,24
15.	Powiat Żniński	1 570,07	55 989,06	57 559,13	269,89
<b>I. RAZEM ORGANIZATORZY - POWIAT (§ 2320) (poz. 1-15)</b>		<b>204 681,43</b>	<b>4 116 318,57</b>	<b>4 321 000,00</b>	<b>427 782,27</b>
1.	Gmina Czernikowo	0,00	0,00	0,00	0,00
2.	Gmina Mrocza	1 205,92	5 532,39	6 738,31	1 100,41
3.	Gmina Kcynia	872,05	4 138,99	5 011,04	642,46
4.	Gmina Kruszwica	1 166,91	19 438,58	20 605,49	2 536,20
5.	Gmina Mogilno	6 428,93	320 258,09	326 687,02	178 903,08
6.	Gmina Płużnica	0,00	244 689,03	244 689,03	35 941,37
7.	Gmina Tuchola	5 699,16	60 418,26	66 117,42	7 275,56
8.	Gmina Zbójno	0,00	39,50	39,50	12,58
9.	Gmina Zławieś Wielka	71,31	1 485,23	1 556,54	226,84
10.	Gmina Nowe	1 413,87	345 587,64	347 001,51	49 499,37
11.	Gmina Chocień	105,84	13 479,25	13 585,09	2 065,37
12.	Gmina Gąsawa	1 442,85	17 493,34	18 936,19	2 853,16
13.	Gmina Kowal	35,28	0,00	35,28	0,00

14.	Gmina Szubin (I-XI)	5 916,73	52 911,67	58 828,40	1 687,12
15.	Gmina Chodecz	1 029,98	10 278,32	11 308,30	1 372,47
16.	Gmina Miasto i Gmina Radzyń Chełmiński (I-VI)	0,00	67 492,20	67 492,20	0,00
17.	Gmina Izbica Kujawska	1 339,26	22 777,32	24 116,58	4 800,33
18.	Gmina Dąbrowa	325,75	4 719,54	5 045,29	912,94
19.	Gmina Koronowo	259,65	48 040,28	48 299,93	7 973,88
20.	Gmina Barcin	0,00	228 002,75	228 002,75	35 470,99
21.	Gmina Świecie nad Osą	5 162,64	58 443,82	63 606,46	8 553,88
22.	Gmina Żnin	5 793,81	44 725,64	50 519,45	7 440,04
23.	Gmina Golub-Dobrzyń	13,40	36 996,47	37 009,87	4 293,57
24.	Gmina Gruta	94 038,35	829 068,10	923 106,45	125 652,90
25.	Gmina Brześć Kujawski	176,27	2 487,44	2 663,71	105,87
26.	Gmina Włocławek	0,00	352,14	352,14	15,36
27.	Gmina Fabianki	128,26	533,67	661,93	84,86
28.	Gmina Lubanie	22,94	295,49	318,43	32,49
29.	Gmina Obrowo	0,00	0,00	0,00	0,00
30.	Gmina Baruchowo	0,00	196,46	196,46	0,00
31.	Gmina Miasto i Gmina Radzyń Chełmiński (IX-XII)	0,00	25 056,32	25 056,32	13 442,98
32.	Gmina Szubin (XII)	0,00	0,00	0,00	3 899,79
33.	Gmina Łysomice /bez porozumienia na 2025 r./	2 412,91	0,00	2 412,91	0,00
<b>II. RAZEM ORGANIZATORZY - GMINA (§ 2310) (poz. 1-33)</b>		<b>135 062,07</b>	<b>2 464 937,93</b>	<b>2 600 000,00</b>	<b>496 795,87</b>
<b>III. RAZEM ORGANIZATORZY - § 2320, § 2310</b>		<b>339 743,50</b>	<b>6 581 256,50</b>	<b>6 921 000,00</b>	<b>924 578,14</b>

Tabela 13 Zestawienie ilości sprzedanych biletów i kwot dopłat przekazywanych przewoźnikom, operatorom i organizatorom w latach 2014-2025

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
2025	630 732	43 221 000,00
<b>RAZEM</b>	<b>10 830 444</b>	<b>441 563 111,65</b>

Rysunek 9 Zestawienie ilości sprzedanych biletów i kwot dopłat przekazywanych przewoźnikom, operatorom i organizatorom w latach 2014-2025 (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 2025 roku

Przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym realizowane były, na podstawie zezwoleń, przez 21 przewoźników. Na dzień 31 grudnia 2025 r. ważne były 121 zezwolenia.

Tabela 15. Wykaz przewoźników, którzy wykonywali przewozy regularne na podstawie zezwoleń w 2025 r.

Lp.	Przewoźnik
1	P.H.U.POL-BUS" Marek Burchacki"
2	Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet
3	USŁUGI TRANSPORTOWE MERC-BUS Zarzeczny Andrzej
4	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe NAFTEX Spółka jawna Jan Adamski, Jadwiga Adamska
5	Rejentowicz Elżbieta Firma Przewozowa RS BUS
6	Usługi Przewozowo-Osobowe TRANS-TOM Jakubowski Tomasz
7	Usługi Transportowe Es-Bus Sebastian Eichler
8	Sprint-Trans Michał Pipin
9	Firma Transportowo-Usługowa Trans-Tur Grzankowski Jarosław
10	PKS Grudziądz spółka z o.o.
11	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
12	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice spółka z o.o.
13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy spółka z o.o.
14	Relobus Transport Polska Sp. z o.o.
15	Tomasz Sobieszkański
16	Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa Grzegorz Arent
17	TOMKAS Tomasz Schwertfeger, Marek Milewski Spółka jawna
18	FR Bus Group
19	Usługi Transportowe Artur Kasprzak
20	Wiktoria Paweł Waleriańczyk
21	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 2025 r. ważnych było 27 zezwoleń na tzw. „przewozy zamknięte”, realizowane przez 14 przedsiębiorców.

## Umowy użyteczności publicznej

W roku 2025 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. – 62 linie komunikacyjne;
- 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.

#### IV. 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 2025, 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

W 2025 roku na terenie województwa kujawsko-pomorskiego kontynuowano działania inwestycyjne i modernizacyjne dotyczące infrastruktury kolejowej, realizowane przede wszystkim przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zadania te mają istotne znaczenie dla poprawy jakości regionalnego transportu publicznego, zwiększenia dostępności kolei, skrócenia czasów przejazdu oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych.

Część przedsięwzięć znajduje się w fazie przygotowawczej lub początkowej fazie realizacji, natomiast wybrane zadania zostały już zakończone albo osiągnęły zaawansowany etap realizacyjny. Szczególne znaczenie miały działania związane z modernizacją linii kolejowych nr 201, 353, 131, 18 oraz 245, a także budową i modernizacją przystanków kolejowych służących obsłudze transportu regionalnego.

### Linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła Główna

W odniesieniu do linii kolejowej nr 18 działania inwestycyjne obejmowały zarówno odcinek Bydgoszcz – Kutno, jak i odcinek Bydgoszcz – Piła. Na odcinku Bydgoszcz – Kutno projekt pozostaje w zaawansowanej fazie realizacyjnej, jednak w 2025 roku poza bieżącym utrzymaniem infrastruktury nie były prowadzone nowe prace inwestycyjne.

Na odcinku Bydgoszcz – Piła istotnym działaniem było udostępnienie w dniu 31 sierpnia 2025 r. nowego przystanku Trzeciwnica. Inwestycja została zrealizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ze środków „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025”. Wartość prac wyniosła ponad 11 mln zł netto. Realizacja tego zadania poprawiła dostępność transportu kolejowego dla mieszkańców obszarów położonych przy linii kolejowej nr 18 oraz wpisała się w działania na rzecz zwiększania roli kolei w obsłudze przewozów regionalnych.

### Linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew

W 2025 roku rozpoczęto prace rewitalizacyjne na odcinkach Zduńska Wola Karsznice – Poddębice oraz Karczyn – Inowrocław Rąbinek. Od października rewitalizowany jest tor nr 2, a w listopadzie do robót skierowano nowoczesną oczyszczarkę tłuczniową.

Zakres prac obejmuje ponad 50 km infrastruktury kolejowej. Wymieniane są szyny, podkłady oraz elementy sieci trakcyjnej, oczyszczana jest podsypka tłuczniowa, a w wybranych lokalizacjach wzmacniane jest podtorze. Prace objęły także cztery przyległe łącznice w rejonie Zduńskiej Woli i Inowrocławia. Na stacjach Otok, Karczyn, Inowrocław Rąbinek i Inowrocław wyremontowano pojedyncze rozjazdy. Wzmocnione zostały również cztery obiekty inżynieryjne, w tym most i przepusty, a bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego poprawiono na pięciu przejazdach kolejowo-drogowych.

Realizacja przedsięwzięcia ma skrócić czas transportu towarów między Zduńską Wolą Karsznicami a Inowrocławiem Rąbinkiem o około 20 minut, a także zwiększyć przepustowość linii kolejowej. Pośrednio będzie to miało znaczenie również dla stabilności prowadzenia ruchu kolejowego na jednym z najważniejszych ciągów transportowych przebiegających przez województwo kujawsko-pomorskie. Zakończenie prac planowane jest w maju 2026 r.

### Linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port

W 2025 roku projekt przebudowy linii kolejowej nr 201 znajdował się w początkowej fazie realizacyjnej. W dniu 30 czerwca 2025 r. rozpoczęła się modernizacja wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 201 na odcinku Gdańsk Osowa – Kościerzyna. Przez kolejne lata prace mają być prowadzone etapowo na prawie całej linii, od Gdyni do Maksymilianowa.

Ogłoszono również przetarg na prace na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin. W wyniku realizacji inwestycji pociągi będą mogły poruszać się z prędkością do 160 km/h po dwóch zelektryfikowanych torach. Zakładana jest również poprawa standardu stacji i przystanków oraz zwiększenie ich dostępności dla podróżnych. Przewidziano ponadto zabudowę nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, co ma zapewnić sprawny i bezpieczny ruch pociągów.

W ramach zadania planowana jest przebudowa 31 obiektów inżynieryjnych, w tym mostów, wiaduktów, przepustów oraz przejść pod torami. Zakończenie prac planowane jest w 2029 r. Inwestycja ubiega się o dofinansowanie ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021–2027.

#### Linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, odcinek Toruń Główny – Toruń Wschodni

W dniu 22 sierpnia 2025 r. podpisano umowę na modernizację linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni. Projekt obejmuje modernizację stacji i przystanków oraz budowę i modernizację obiektów inżynierskich, w tym mostów i wiaduktów kolejowych.

Zadanie realizowane jest w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – BiT City II”. Środki na realizację przedsięwzięcia pochodzą głównie z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko. Inwestycja ma kluczowe znaczenie dla poprawy obsługi kolejowej Torunia, zwiększenia dostępności transportu publicznego oraz rozwoju systemu kolei aglomeracyjnej w ramach układu BiT City.

#### Linia kolejowa nr 207 Toruń Wschodni – Malbork

Projekt przebudowy linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa został zakończony przed 2025 rokiem. W 2025 roku nie prowadzono już prac związanych z realizacją tego projektu.

Zrealizowana inwestycja poprawiła parametry techniczne linii oraz warunki prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku istotnym dla obsługi północnej części województwa kujawsko-pomorskiego. Zadanie zostało sklasyfikowane jako zakończone, a projekt kluczowy jako zrealizowany.

#### Linia kolejowa nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek

Jednym z najważniejszych efektów działań modernizacyjnych w 2025 roku było przywrócenie regularnych przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek. Modernizacja linii, przeprowadzona po 14 latach przerwy w regularnym ruchu pasażerskim, umożliwiła wznowienie połączeń od 14 grudnia 2025 r.

Wartość inwestycji wyniosła blisko 38 mln zł. Dzięki wykonanym pracom pociągi mogą kursować z prędkością do 120 km/h, co umożliwi przejazd z Aleksandrowa Kujawskiego do Ciechocinka w około 10 minut, a z Torunia do Ciechocinka w około 30 minut. Zakres robót objął remont 7-kilometrowego odcinka linii, wymianę 12 tysięcy podkładów, modernizację sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz remont ośmiu przejazdów kolejowo-drogowych. Przebudowano również perony w Ciechocinku, Odolonie oraz Aleksandrowie Kujawskim.

W ramach prac związanych z przywróceniem ruchu pasażerskiego do Ciechocinka zmodernizowano peron nr 2 w Aleksandrowie Kujawskim, perony w Odolonie oraz peron nr 1 w Ciechocinku. Reaktywacja połączeń do uzdrowiska stanowi jedno z istotniejszych działań na rzecz poprawy dostępności transportowej południowej części województwa.

#### Linia kolejowa nr 208 Działdowo – Chojnice oraz pozostała infrastruktura regionalna

W obszarze modernizacji i wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej na rzecz spójności województwa kontynuowano działania dotyczące poprawy parametrów technicznych linii regionalnych. W grudniu 2025 r. zakończono remont linii kolejowej między Rypinem, Brodnicą a Jabłonowem Pomorskim. Wartość inwestycji wyniosła około 115 mln zł.

Efektem robót jest skrócenie czasu podróży o około 15 minut oraz poprawa komfortu obsługi podróżnych na stacjach i przystankach, m.in. w Kretkach, Brodnicy, Konojadach i Najmowie. Zmodernizowano około 50 km torów oraz stację Rypin, co umożliwi powrót pociągów regionalnych. Zakres prac obejmował wymianę szyn i podkładów, remont 73 obiektów inżynierskich, w tym mostów i wiaduktów, oraz poprawę nawierzchni na 30 przejazdach kolejowo-drogowych. Na stacji

Rypin kontynuowana jest dalsza modernizacja, w tym przebudowa peronu nr 1 oraz budowa nowego peronu nr 2, planowana na 2026 r.

#### Budowa i modernizacja przystanków kolejowych

W 2025 roku prowadzono również działania dotyczące budowy i modernizacji przystanków kolejowych, których celem jest usprawnienie funkcjonowania transportu regionalnego w województwie kujawsko-pomorskim. Projekt znajduje się w zaawansowanej fazie realizacyjnej.

W dniu 15 czerwca 2025 r. oddano do użytku nowy przystanek Dąbrowa Chełmińska Centrum na linii kolejowej nr 209, natomiast 31 sierpnia 2025 r. udostępniono przystanek Trzeciewnica na linii kolejowej nr 18. W marcu 2025 r. rozpoczęły się prace przy odbudowie stacji Bydgoszcz Fordon. Zgodnie z projektem perony zostaną przeniesione bliżej centrum Bydgoszczy, na drugą stronę wiaduktu w ciągu ul. Jana Brzechwy. Rozpoczęto również budowę nowego przystanku Bydgoszcz Stary Fordon.

Ponadto w Nakle nad Notecią oddano do użytku przejście podziemne wraz z windami, co poprawiło dostępność stacji dla osób o ograniczonej mobilności oraz zwiększyło bezpieczeństwo przemieszczania się podróżnych w obrębie infrastruktury kolejowej.

#### Pozostałe projekty infrastrukturalne

W odniesieniu do projektu budowy linii kolejowej dużych prędkości w ramach tzw. „Szprychy nr 1” prace pozostają w fazie przygotowawczej. Spółka Centralny Port Komunikacyjny podpisała aneks do umowy na opracowanie studium wykonalności dla budowy linii kolejowych nr 5 i 242 na odcinkach Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie oraz Grudziądz – Gdańsk. Aneks wynika z potrzeby rozszerzenia zakresu projektu w celu wypracowania nowych wariantów przebiegu linii kolejowej o charakterze wyłącznie pasażerskim.

Dotychczasowe warianty zakładały prowadzenie zarówno ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. Zmiana podejścia ma umożliwić przekierowanie ruchu towarowego w rejonie Grudziądza na linię kolejową nr 131 oraz ponowne połączenie pomiędzy Tczewem a Malborkiem.

Jednocześnie część projektów dotyczących budowy nowej infrastruktury kolejowej pozostaje na etapie zerowym albo nie była realizowana w 2025 roku. Dotyczy to m.in. wybranych zadań, które pierwotnie były rozważane w ramach programu Kolej Plus, lecz z uwagi na bardzo wysokie koszty samorządy lokalne wycofały się z ich realizacji. W przypadku części projektów wskazano również istotne ryzyka niezrealizowania zadań, wynikające m.in. z braku ujęcia w dokumentach planistycznych poziomu krajowego, zmiany sposobu zagospodarowania dawnych korytarzy kolejowych albo kolizji z istniejącą infrastrukturą drogową.

#### Wdrażanie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego.

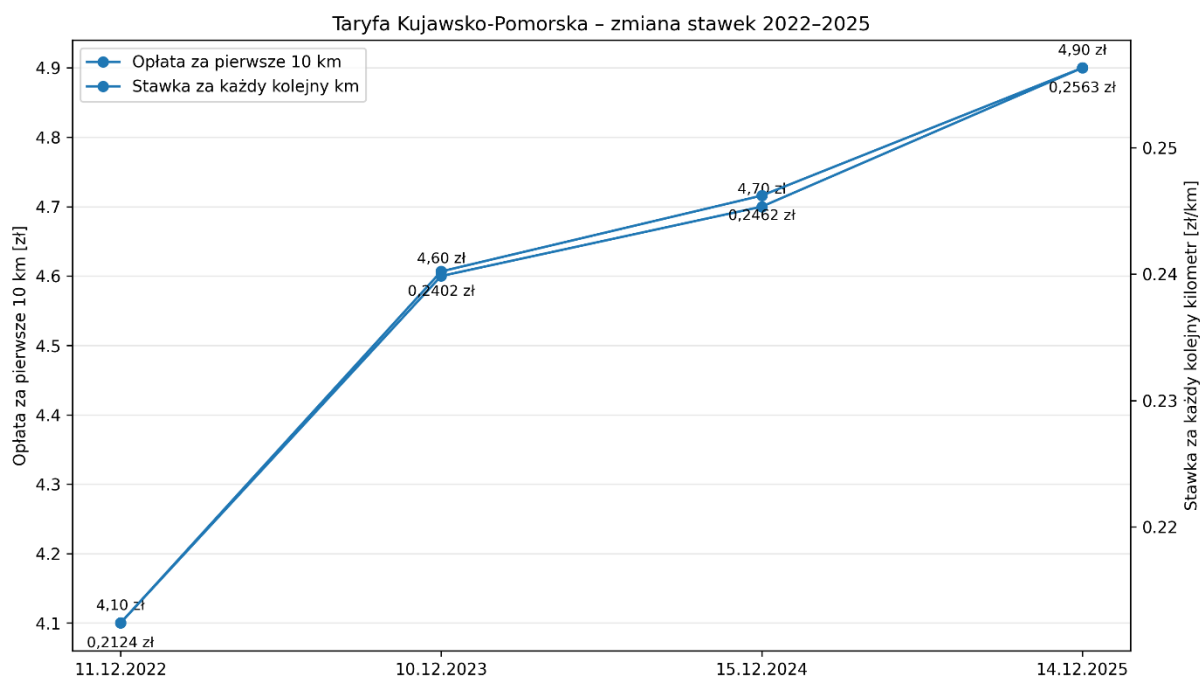
Na liniach kolejowych organizowanych przez Województwo Kujawsko-Pomorskie od 2010 r. funkcjonuje Taryfa Kujawsko-Pomorska. Jej podstawowym założeniem było stworzenie jednolitego, przejrzystego i łatwego do stosowania systemu odpłatności za przejazdy w regionalnym transporcie kolejowym. Taryfa opiera się na stałej konstrukcji ceny biletu: opłacie początkowej za przejazd do 10 km oraz opłacie za każdy rozpoczęty kilometr powyżej tej odległości. Cena biletu miesięcznego imiennego na przejazd tam i z powrotem stanowi 30-krotność ceny biletu jednorazowego w danej relacji.

Taryfa Kujawsko-Pomorska uwzględnia ulgi ustawowe. Jednocześnie operator realizujący przewozy może stosować własne oferty handlowe, pod warunkiem że są one korzystniejsze dla podróżnych niż ceny wynikające z taryfy wojewódzkiej. Konstrukcja taryfy zapewnia więc jednolite zasady naliczania opłat, ale nie wyklucza wprowadzania ofert promocyjnych lub relacyjnych, jeżeli pozwalają one obniżyć koszt podróży dla pasażera.

Od rozkładu jazdy 2023/2024 taryfa podlega waloryzacji wraz z wejściem w życie kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów. Waloryzacja dokonywana jest w oparciu o wskaźnik inflacji z ostatnich czterech kwartałów poprzedzających termin wejścia w życie nowego rozkładu jazdy. W efekcie w ostatnich latach następował systematyczny wzrost stawek taryfowych.

Stawki Taryfy Kujawsko-Pomorskiej kształtowały się następująco:

- od 11 grudnia 2022 r. — 4,10 zł za pierwsze 10 km oraz 0,2124 zł za każdy kolejny kilometr;
- od 10 grudnia 2023 r. — 4,60 zł za pierwsze 10 km oraz 0,2402 zł za każdy kolejny kilometr;
- od 15 grudnia 2024 r. — 4,70 zł za pierwsze 10 km oraz 0,2462 zł za każdy kolejny kilometr;
- od 14 grudnia 2025 r. — 4,90 zł za pierwsze 10 km oraz 0,2563 zł za każdy kolejny kilometr.

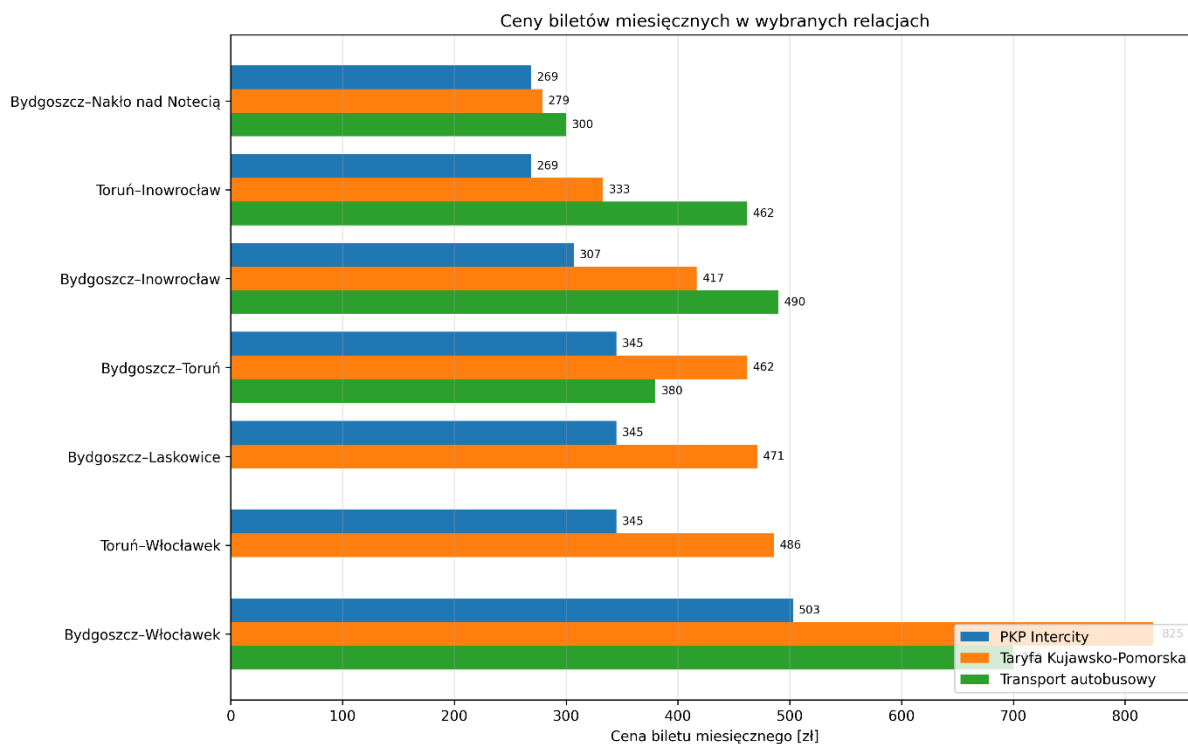


Wykres 1 - Taryfa Kujawsko-Pomorska: zmiana opłaty początkowej i stawki kilometrowej w latach 2022-2025

W praktyce oznacza to, że przy zachowaniu dotychczasowej konstrukcji taryfy wzrost cen biletów następował głównie w wyniku automatycznej waloryzacji. Mechanizm ten zapewnia przewidywalność finansowania oferty przewozowej, lecz równocześnie ogranicza konkurencyjność cenową kolei wobec innych środków transportu, zwłaszcza w przypadku stałych dojazdów realizowanych na podstawie biletów miesięcznych.

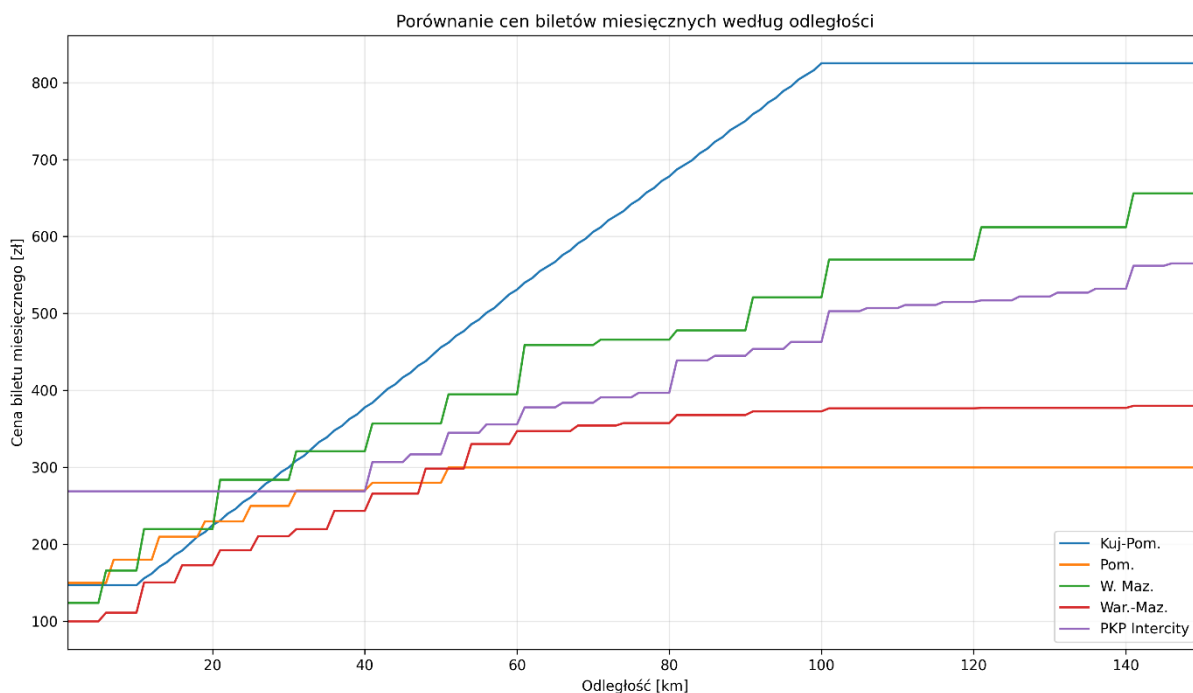
Z porównania cen biletów miesięcznych wynika, że w wybranych relacjach Taryfa Kujawsko-Pomorska jest droższa od ofert PKP Intercity, a w części przypadków również od transportu autobusowego.

Przykładowo miesięczny bilet w relacji Bydgoszcz – Toruń według Taryfy Kujawsko-Pomorskiej wynosi 462 zł, podczas gdy w ofercie PKP Intercity jest to 345 zł, a w transporcie autobusowym 380 zł. W relacji Bydgoszcz – Włocławek cena biletu miesięcznego według Taryfy Kujawsko-Pomorskiej wynosi 825 zł, przy 503 zł w ofercie PKP Intercity oraz 700 zł w transporcie autobusowym. Również w relacjach Bydgoszcz – Inowrocław, Toruń – Inowrocław czy Toruń – Włocławek taryfa wojewódzka kształtuje się na poziomie istotnie wyższym niż porównywane oferty kolejowe dalekobieżne.



Wykres 2 - Ceny biletów miesięcznych w wybranych relacjach: Taryfa Kujawsko-Pomorska, PKP Intercity, transport autobusowy

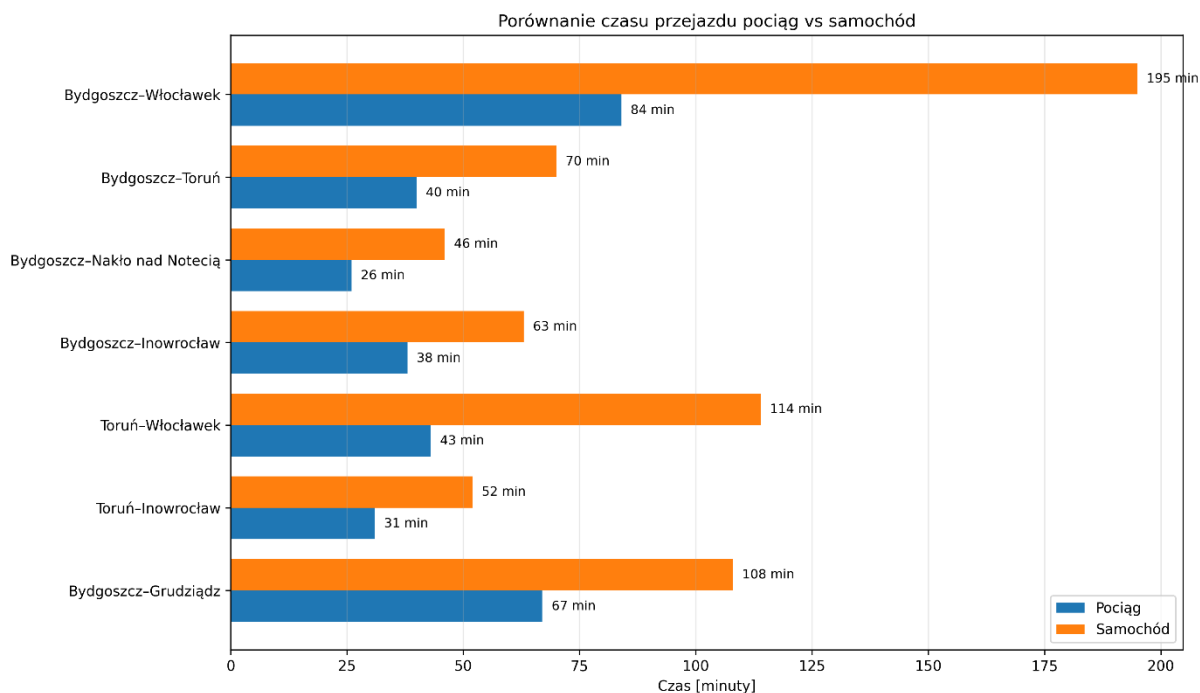
Analiza porównawcza taryf regionalnych wskazuje ponadto, że ceny biletów miesięcznych w województwie kujawsko-pomorskim należą do najwyższych w Polsce. W przedstawionym zestawieniu Taryfa Kujawsko-Pomorska osiąga najwyższe wartości w zakresie biletów miesięcznych, szczególnie na dłuższych odległościach, gdzie cena dochodzi do 825 zł. Dla porównania, w analizowanych taryfach regionalnych województw pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i wielkopolskiego/mazowieckiego poziom cen biletów miesięcznych pozostaje niższy w wielu przedziałach odległościowych.



Wykres 3 - Porównanie cen biletów miesięcznych według odległości w wybranych taryfach regionalnych

Obecny model taryfowy wymaga więc dalszej analizy pod kątem konkurencyjności cenowej regionalnego transportu kolejowego. Dotyczy to szczególnie biletów miesięcznych, które mają kluczowe znaczenie dla codziennych dojazdów do pracy, szkół i uczelni. Wysoki poziom cen biletów okresowych może ograniczać atrakcyjność kolei jako podstawowego środka transportu w codziennych podróżach regionalnych, nawet przy rosnącej podaży połączeń i poprawie jakości infrastruktury.

Z tego względu dalsze działania w zakresie systemu taryfowo-biletowego powinny koncentrować się nie tylko na utrzymaniu przejrzystości taryfy, ale również na zwiększeniu jej konkurencyjności. W szczególności zasadne jest przeanalizowanie możliwości przebudowy oferty biletów miesięcznych, wprowadzenia bardziej elastycznych produktów okresowych oraz lepszej integracji taryfowej z innymi organizatorami i środkami transportu. Celem powinno być stworzenie systemu, który będzie nie tylko prosty i jednolity, ale także realnie atrakcyjny cenowo dla pasażerów regularnie korzystających z transportu publicznego.



Wykres 4 - Porównanie czasu podróży samochód vs pociąg na wybranych trasach

## V. 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 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z 2026 r. poz. 41.) 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.

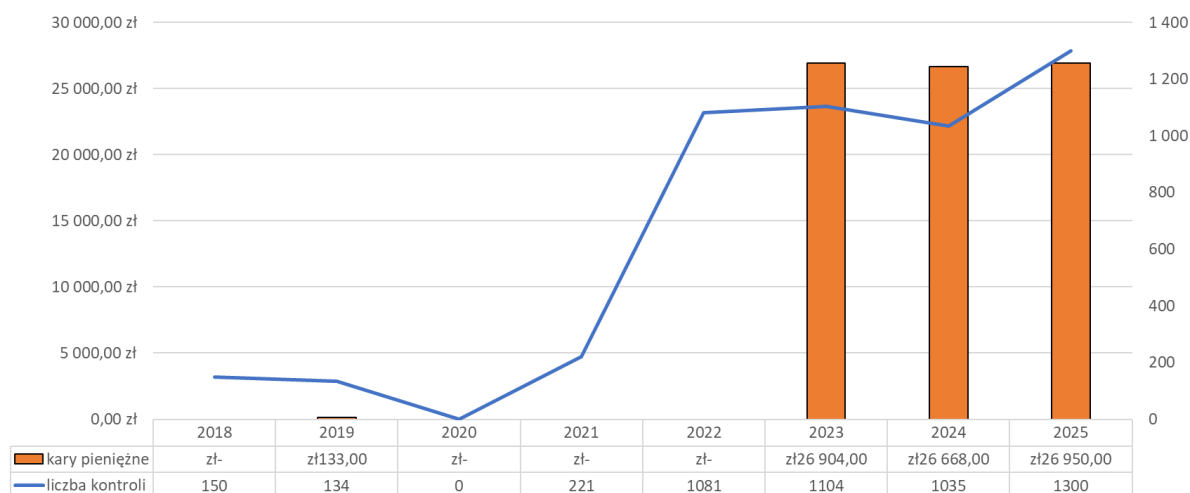
Decyzje o aktualizacji rozkładów jazdy są podejmowane w oparciu o szereg danych. Muszą uwzględniać stan dostępnej infrastruktury pasażerskiej, w tym planowane inwestycje, które skutkują czasowymi zamknięciami torowymi. Dane zbierane w sposób ciągły przez operatorów kolejowych badających sytuację rynkową 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 2025 r. przeprowadzono 1300 kontrole doraźne w pociągach. W wyniku kontroli stwierdzono nieprawidłowości skutkujące nałożeniem kar finansowych w łącznej wysokości 26.950,00 zł.

Rysunek 10 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.

## VI. 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 2024/2025 wydatki związane z rekompensatą dla operatorów wyniosły 198 280 182,51 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 33 623 181,66 zł. Należy jednak zwrócić uwagę, że wyższe niż w poprzednich latach koszty przełożyły się na rekordową wysokość pracy eksploatacyjnej, która przekroczyła 6,5 mln pociągokilometrów oraz liczbę pasażerów – około 7,7 miliona.

Rysunek 11 Porównanie wielkości pracy eksploatacyjnej do łącznie poniesionych kosztów

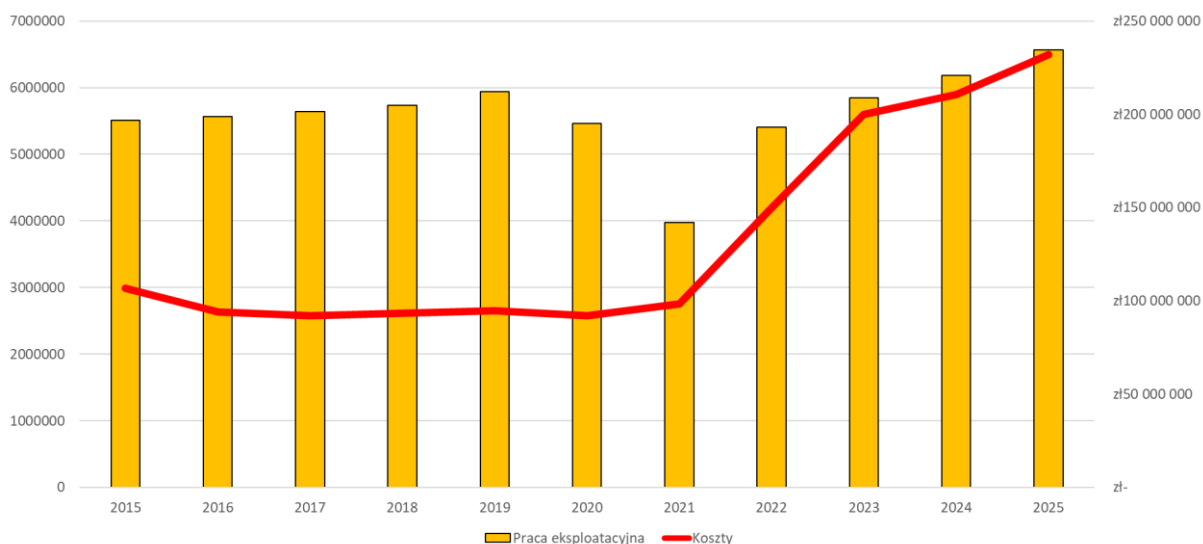


Tabela 12. Wydatki na pasażerskie przewozy kolejowe

<b>Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie I (Pakiet A)</b> <b>W/N/600/274/WPI</b>				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	70 000 000,00	66 400 000,00	66 114 300,61
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 99,57% w związku z wykonaniem przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,87% tj. 2 215 793,969 pockm. wobec planowanych 2 218 660,539 pockm. Przyczyny odchyień: odwołania pociągów w pełnej lub częściowej relacji z powodu niekorzystnych zjawisk atmosferycznych (oblodzenia sieci trakcyjnej) oraz wypadków na sieci kolejowej.				
<b>Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie II (Pakiet B1+B2)</b> <b>W/N/600/275/WPI</b>				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	44 500 000,00	43 500 000,00	43 262 739,97
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 99,45% w związku z wykonaniem przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,85% tj. 1 385 772,582 pockm wobec planowanych 1 387 866,582 pockm. Przyczyny odchyień: odwołania pociągów w pełnej lub częściowej relacji z powodu niekorzystnych zjawisk atmosferycznych (oblodzenia sieci trakcyjnej) oraz wypadków na sieci kolejowej.				
<b>Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie III (Pakiet C+D+H)</b> <b>W/N/600/276/WPI</b>				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	43 500 000,00	45 000 000,00	44 293 364,00
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 98,43 %. W związku z oszczędnościami wynikającymi z wykonaniem przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,08% tj. 1 401 964,531 pockm wobec planowanych 1 414 965,753 pockm z powodu zamknięć torowych spowodowanych m.in. odbudową stacji Bydgoszcz Fordon				
<b>Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Zadanie IV (Pakiet E+F+G)</b> <b>W/N/600/277/WPI</b>				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	45 605 839,00	47 105 839,00	44 384 777,93

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 Wschodnim 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. Plan został zrealizowany na poziomie 94,33 % w związku z wykonaniem przez operatora pracy przewozowej na poziomie 99,40% tj. 1 558 604,197 pockm wobec planowanych 1 652 334,559 pockm. Przyczyny odchyień: odwołania pociągów w pełnej lub częściowej relacji z powodu awarii taboru i wypadków na sieci kolejowej, jak również wyłączeniami linii kolejowych z powodu remontów m.in. linii nr 27 oraz 209.

**Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2025-2030 - Toruń-Ciechocinek  
W/N/600/354/WPI**

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	283 000,00	225 000,00	225 000,00

finansowanie wojewódzkich przewozów kolejowych realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie publicznym w transporcie w kolejowych przewozach pasażerskich na trasie Bydgoszcz - Toruń – Otłoczyn – Ciechocinek, w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r. obsługuje operator POLREGIO S.A. – umowa UM\_TR.273.4.098.2025. z operatorem kolejowym na świadczenie usług została zawarta w dniu 4 sierpnia 2025 r. na okres od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r. Plan został zrealizowany na poziomie 100 %

**Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich 2022-2030 - Dostęp do infrastruktury i opłaty dworcowe  
W/N/600/289/WPI**

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60001	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	33 198 611,00	33 734 411,00	33 623 181,66

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 Wschodnim 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. Ponadto na wskazaną kwotę składają się także dotacje celowe od Powiatu Aleksandrowskiego oraz Gmin: Aleksandrów Kujawski, Miejska Aleksandrów Kujawski i Miejska

Ciechocinek, na realizację wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na odcinku linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski- Ciechocinek.  
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.

**Regionalne przewozy kolejowe - pozostałe zadania  
W/N/600/196/Przewozy kolej"**

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
<b>60001</b>		200 000,00	105 624,00	18 842,55
	Koszty postępowania sądowego i prokuratorskiego	0,00	1 240,00	0,00
	Zakup środków żywności	2 000,00	2 000,00	1 842,55
	Zakup usług pozostałych	148 000,00	52 384,00	17 000,00
	Zakup usług obejmujących wykonanie ekspertyz, analiz i opinii	50 000,00	50 000,00	0,00

Pozostałe zadania związane z organizacją kolejowych przewozów pasażerskich:  
1. Zakup artykułów spożywczych (produktów regionalnych) wykorzystanych podczas inauguracyjnych przejazdów pociągów wakacyjnych;  
2. Umowa z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umożliwiająca Województwu pełnienia roli aplikanta w ramach rozkładu jazdy pociągów 2024/2025".  
Niepełne wykonanie wynikało m.in. z niewydatkowania kwoty 10 tys. zł zarezerwowanej na ewentualne zobowiązania z tytułu obsługi przez PKP PLK S.A. wniosków przydziału trasy w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 złożonych przez Województwo oraz niższych niż pierwotnie zakładano kosztach obsługi prawnej Departamentu

## Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe

Tabela 13. Wydatki na pasażerskie przewozy autobusowe

**Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe - dotacje z budżetu państwa na finansowanie dopłat przewoźnikom**

Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
<b>60003</b>	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	43 221 000,00	43 221 000,00	43 063 089,09

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 2025 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 2025 r. oraz na zobowiązania za 2025 r.  
Dotacja przedmiotowa dla:

<ul style="list-style-type: none"> <li>– przewoźników - dopłaty do ustawowych ulg przejazdowych w krajowych autobusowych przewozach pasażerskich;</li> <li>– 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 tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.</li> </ul>				
<b>Zwrot dotacji – zadania zlecone</b>				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60003	Dotacja przedmiotowa z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	0,00	157 910,91	157 910,91
Poniesione wydatki dotyczą zwrotu do budżetu państwa środków nienależnie pobranej przez przewoźnika dotacji w wysokości 157.910,91 zł.				

## Lokalny transport zbiorowy

Tabela. 14 Wydatki na lokalny transport zbiorowy

<b>Zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</b>				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 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	31 163 633,00	22 117 422,59
Finansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w ramach świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym na 70 liniach komunikacyjnych. Na podstawie umów z Operatorami: UM_TR.8050.1.001.2025, UM_TR.8050.1.002.2025, UM_TR.8050.1.003.2025 i UM_TR.8050.1.004.2025.				
<b>Zwrot dotacji/środków - przewozy autobusowe</b>				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
60004		0,00	439 259,00	439 258,95
Zwrot do Wojewody Kujawsko- Pomorskiego niewykorzystanych dotacji z tytułu rocznych rozliczeń umów o numerach: UM_TR.8050.1.001.2024 na zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2024 r.				

Wpływy z opłat za przewozy				
Rozdz.	Wyszczególnienie	Plan na 01.01.2025 r.	Plan na 31.12.2025 r.	Wykonanie na 31.12.2025 r.
75618		23 000,00	23 000,00	106 664,00
Opłaty za czynności administracyjne związane z wykonywaniem transportu drogowego, tj. za wydanie lub zmianę zezwolenia, za wydawanie wypisów z zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym i za czynności związane z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego tj. za wydanie zaświadczeń potwierdzających posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego.				

## VII. Identyfikacja problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” określił główne założenia i ramy organizacyjne funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego do roku 2035 w odniesieniu do realizacji przewozów wojewódzkich, kładąc nacisk na pełną integrację dwóch rodzajów transportu, tj. kolejowego i autobusowego. Integracja transportowa w pełnym wymiarze zgodnie z ustawą miała nastąpić z dniem wejścia w życie odpowiednich przepisów regulujących zadania marszałków województw jako organizatorów transportu autobusowego, tj. od 1 stycznia 2017 r.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym stanowi implementację do polskiego porządku prawnego Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007L315/1). Od lat prowadzone są prace legislacyjne zmierzające do wprowadzenia zmian w obowiązującym akcie prawnym. W tym czasie przedstawiono do zaopiniowania 9 projektów nowelizacji ustawy, proponujących często rozbieżne i częściowo sprzeczne ze sobą rozwiązania w zakresie organizacji autobusowego publicznego transportu zbiorowego. Brak przedmiotowej regulacji powoduje obawę ze strony organizatorów publicznego transportu zbiorowego przed podejmowaniem działań służących organizacji tej gałęzi transportu publicznego, spowodowaną w głównej mierze niepewnością co do zakresu zadań, kompetencji oraz instrumentów służących ich realizacji.

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

Ustawa o utworzeniu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która weszła w życie w lipcu 2019 roku umożliwiła finansowanie przez samorządy

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

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

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

Wg ostatniej propozycji nowelizacji wojewódzkie plany transportowe stają się zbiorem potrzeb komunikacyjnych przekazanych przez jednostki niższego szczebla, które niezależnie od ich przyjęcia lub nie, w ramach planu, mają być realizowane. Marszałkowie mają zoptymalizować potrzeby, które są pojęciem obiektywnym i z natury swojej nie mogą być poddawane optymalizacji. Marszałkowie mają decydować, na jakich liniach i w jakim zakresie mają być organizowane publiczne przewozy autobusowe, natomiast sama realizacja przewozów ma być wykonywana przez poszczególnych organizatorów, właściwych ze względu na zasięg lub obszar przewozów. Pozostawienie organizacji transportu w rękach tak wielu organizatorów prowadzić może do wyboru mnogości operatorów, stosowania różnych taryf, co w efekcie, zamiast uspołnić ofertę przewozową może prowadzić do jej dezintegracji.

W planie transportowym mają zostać określone linie komunikacyjne dedykowane do obsługi przewoźnikom komercyjnym, co może stać w sprzeczności z zasadą swobodnej organizacji wolnego rynku. Lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie prawa wyłącznego, które pozwoliłoby na dokonanie przejrzystego rozdzielenia 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

<b>Kwestia</b>	<b>Opis problemu</b>	<b>Propozycja rozwiązania</b>
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	Zwiększenie środków przeznaczonych na rekompensatę biletów z ulgami ustawowymi.

	przewozowych w transporcie publicznym (Covid-19, wojna w Ukrainie, ceny paliw) przewoźnicy rekompensowali podnoszeniem cen biletów.	
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 odchylenia 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	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

	nowe osiedla pozbawione przystanków.	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, uzupełnienie tej komunikacji w pozostałe dni lub godziny pozaszczytowe z wykorzystaniem środków FRPA jest co do zasady niemożliwe.	Ustawowe ujednoczenie zasad naboru, doprecyzowanie kryteriów oceny wniosków o dopłatę (bez pola do interpretacji przez Wojewodów), przyznawania środków oraz zasad ich przekazywania. Przyznanie dofinansowania do linii, na której kursy realizowane są przez cały rok, nie tylko w wybrane dni. Brak dofinansowania dla linii, których 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).
Stawka dopłaty ze środków FRPA	Wskutek zamrożenia wysokości dopłaty, coraz większa część kosztów organizacji połączeń dofinansowywanych ze środków FRPA obciąża samorządy lokalne.	Urealnienie stawki dopłaty - zwiększenie do 5 zł/km.

	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.	
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	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.

	systemów transportowych, pomiędzy którymi przemieszczanie się jest utrudnione lub wręcz niemożliwe.	
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 przeprowadzenie postępowania na wyłonienie operatora, ewentualne odwołania, zawarcie umowy jest to czas zbyt długi na bieżące reagowanie na zmieniające się potrzeby podróżnych.	Uproszczenie, przyspieszenie procedur zawierania umów PSC.
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	Wprowadzenie możliwości zawierania umów na obsługę linii na rok szkolny.

	terminy naboru wniosków i terminy obowiązywania umów.	
--	--	--

## VIII. 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”.