



WOJEWÓDZTWO
KUJAWSKO-POMORSKIE



KUJAWSKO-POMORSKI PLAN SPÓJNOŚCI

KOMUNIKACJI
DROGOWEJ I KOLEJOWEJ

2014-2020



SPIS TREŚCI

I. WSTĘP	- 3 -
II. DIAGNOZA.....	- 5 -
II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie	- 5 -
II.2. Położenie województwa w europejskich korytarzach transportowych.....	- 24 -
II.3. Infrastruktura drogowa	- 24 -
II.4. Infrastruktura kolejowa	- 34 -
II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe.....	- 38 -
II.6. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	- 42 -
II.7. Transport kolejowy.....	- 46 -
II.8. Transport autobusowy	- 47 -
II.9. Polityka transportowa.....	- 52 -
II.10. Pozostałe rodzaje transportu	- 56 -
II.10.a. Komunikacja lotnicza.....	- 57 -
II.10.b. Transport wodny	- 58 -
II.11. Analiza SWOT.....	- 59 -
III. SPÓJNOŚĆ Z DOKUMENTAMI KRAJOWYMI I WOJEWÓDZKIMI.....	- 60 -
IV. ZAŁOŻENIA.....	- 67 -
IV.1. Cel i obszary interwencji	- 67 -
IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne.....	- 70 -
IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe (infrastruktura)	- 70 -
IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe (infrastruktura).....	- 92 -
IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	- 101 -
IV.2.d. Publiczny transport zbiorowy.....	- 108 -
V. ZMIANY KLIMATU I ŁAGODZENIE ICH SKUTKÓW	- 110 -
VI. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	- 115 -
VII. WDRAŻANIE I MONITORING.....	- 116 -
VIII. ZDOLNOŚĆ ADMINISTRACYJNA ORGANÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA REALIZACJĘ <i>PLANU</i>	- 117 -
IX. PLAN FINANSOWY	- 119 -
X.1. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe	- 122 -
X.2. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia kolejowe.....	- 144 -
X.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy.....	- 171 -

I. WSTĘP

Skuteczne działanie w konkurencyjnym środowisku wymaga nieustannego rozwoju potencjału oraz budowania przewagi społeczno-ekonomicznej regionu, umożliwiającej poprawę efektywności gospodarowania oraz podnoszenia poziomu jakości życia. Konieczna zatem staje się koncentracja oraz selektywność planowanej interwencji, zwłaszcza w zakresie dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu, a co za tym idzie rozwój szeroko rozumianej infrastruktury transportowo-komunikacyjnej. Efektem tego powinien być trwały, dynamiczny i równomierny rozwój mający znaczenie dla wszystkich partnerów społeczno-gospodarczych, co będzie miało wpływ na wzrost regionalnej gospodarki oraz zwiększenie jej potencjału konkurencyjnego jako odpowiedzi na wyzwania krajowe i europejskie. W kontekście specyfiki i uwarunkowań województwa kujawsko-pomorskiego niezwykle istotne staje się zapewnienie spójności wewnętrznej, co umożliwi prawidłową obsługę mieszkańców i pozwoli na realizację zadań na rzecz rozwoju gospodarczego. Konieczne jest zbudowanie systemu komunikacyjnego województwa realizującego zadania na rzecz konkurencyjnej gospodarki, modernizacji wsi i miast, kształtowania silnej metropolii oraz tworzenia warunków dla rozwoju nowoczesnego społeczeństwa. Zapewnienie efektów w tym zakresie można osiągnąć poprzez działania na kilku płaszczyznach obejmujących: poprawę stanu sieci drogowej i kolejowej, rozwój infrastruktury towarzyszącej oraz rozwiązania organizacyjne.

Przygotowany przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego niniejszy *Plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej* pozwoli na wykreowanie układu transportowo-komunikacyjnego mającego istotne znaczenie dla rozwoju naszego regionu i jego sieci osadniczej, stanowiącego niezwykle ważny czynnik wpływający na stymulowanie procesów społeczno-gospodarczych, a także wzmacniający spójność społeczną, gospodarczą i przestrzenną województwa.

Należy zaznaczyć, że niniejszy *Plan* jest dokumentem o charakterze operacyjnym, którego podstawowym zadaniem jest spełnienie warunkowości ex-ante przez Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach jego Celu Tematycznego 7 (związanego z realizacją infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej). Wymóg taki postawiła Komisja Europejska a jego spełnienie otwiera drogą do wydatkowania środków unijnych w ramach tego celu. W związku z powyższym, *Plan* nie ma charakteru strategicznego, szeroko nakreślającego wizję i politykę województwa odnośnie szeroko pojętego transportu regionalnego. Taką nadrzędną rolę wobec *Planu* pełni szereg innych dokumentów strategicznych, wymienionych w rozdziale III (szczególnie *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*). To w nich dokonuje się określenia strategicznych ram i założeń funkcjonowania transportu, natomiast *Plan*, jako dokument niższego poziomu programowania, realizuje te ustalenia wyłącznie w zakresie infrastrukturalnym (co wynika z jego powiązań z RPO WK-P).

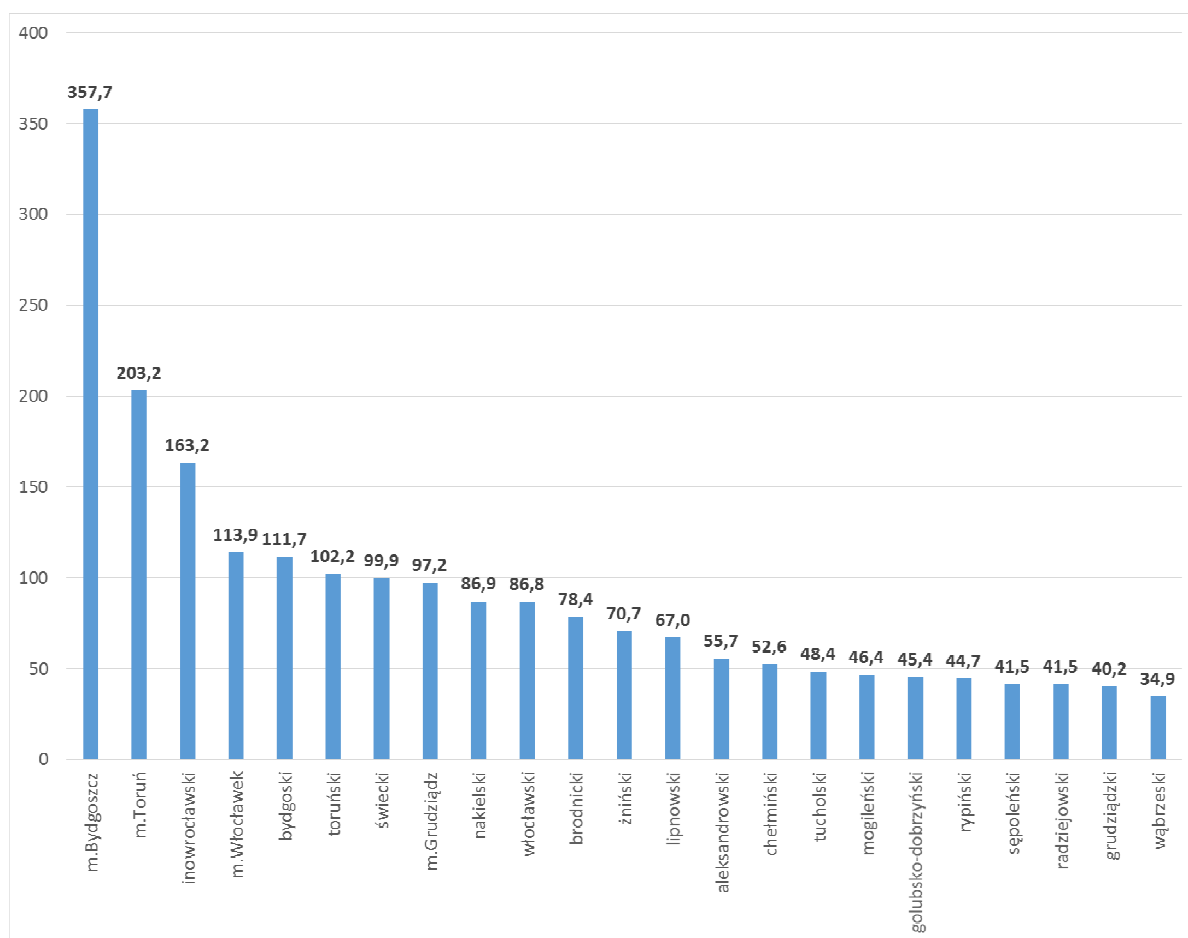
Wykaz użytych skrótów

AGN – Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu
AGTC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
BDL – internetowy Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
CT – Cel Tematyczny
DK – Droga Krajowa
DMC – Dopuszczalna Masa Całkowita
DSN – Diagnostyka Stanu Nawierzchni
EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EWG – Europejska Wspólnota Gospodarcza
ITS – Inteligentne Systemy Transportowe
MDW – Międzynarodowa Droga Wodna
POIiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PPP – Partnerstwo Publiczno-Prywatne
RDW – Rejon administracyjny utrzymania Dróg Wojewódzkich
RPO WK-P – Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego
TEN-T – Trans-European Transport Networks (Transeuropejska Sieć Transportowa)
TINA – Program TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment)
UE – Unia Europejska
WE – Wspólnota Europejska
ZRID – Decyzja o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej

II. DIAGNOZA

II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie

W 2014 r. województwo kujawsko-pomorskie zamieszkiwane było przez 2 089 992 mieszkańców, z czego 1 250 502, czyli 59,8% zamieszkiwało miasta, a 839 490, czyli 40,2% obszary wiejskie. W ostatnich latach udział ludności miejskiej powoli, acz sukcesywnie maleje – ponieważ liczba ludności miast się zmniejsza, a obszarów wiejskich wzrasta. W roku 2000 wskaźnik urbanizacji wynosił 62,4%, a w roku 2005 – 61,5%. Największą koncentrację ludności wykazuje centralna część województwa – miasta Bydgoszcz i Toruń oraz powiaty bydgoski i toruński. Obszar ten, zajmujący 16,2% powierzchni ogólnej województwa i 13,4% powierzchni bezleśnej, jest zamieszkiwany przez 37,1% ogółu ludności, w tym aż 20,5% ludności wiejskiej województwa (a powiaty toruński i bydgoski są powiatami o największej liczbie ludności wiejskiej).



Rys.1. Liczba ludności w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego – wg stanu na rok 2014 (tys. osób)

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Liczba mieszkańców – zarówno ogólna, jak i w poszczególnych grupach wiekowych – jest kluczowym uwarunkowaniem funkcjonowania transportu. Bezpośrednio wpływa na generowanie zapotrzebowania na usługi przewozowe – zarówno stałe (codzienne) takie jak dojazdy do pracy, czy szkół, jak i okazjonalne (ale w tym zakresie obserwuje się duże zróżnicowania w zależności od pory dnia, dnia tygodnia, okresu roku i grup wiekowych). Dostępność i możliwość realizacji pracy transportowej ma więc kluczowe znaczenie dla kształtowania jakości życia ludności (w tym w zakresie dostępu do usług), jak i stymulowania rozwoju gospodarczego (zwłaszcza dla działalności handlowych

i usługowych, gdzie podstawowym warunkiem powodzenia jest popyt). W tym kontekście, obszary o małej liczbie mieszkańców i/lub niskiej gęstości zaludnienia należy uznać za wykazujące wyraźnie gorsze uwarunkowania realizacji usług transportowych, gdyż niski popyt pogarsza warunki ekonomiczne ich świadczenia. Aczkolwiek nie jest to bezwzględną regułą, jednak generalnie obszary cechujące się małą liczbą i niską gęstością zaludnienia utrzymują te cechy w sposób trwały – te problemy są niezwykle trudne do przezwyciężenia.

Tab.1. Miasta województwa o największej i najmniejszej liczbie mieszkańców (2014 r.)

Lp.	Miasto	Liczba mieszkańców	Lp.	Miasto	Liczba mieszkańców
Największa liczba mieszkańców			Najmniejsza liczba mieszkańców		
1.	Bydgoszcz	357652	1.	Lubień Kujawski	1413
2.	Toruń	203158	2.	Górzno	1430
3.	Włocławek	113939	3.	Chodecz	1901
4.	Grudziądz	97176	4.	Radzyń Chełmiński	1911
5.	Inowrocław	74564	5.	Nieszawa	1975
6.	Brodnica	28605	6.	Dobrzyń nad Wisłą	2256
7.	Świecie	26276	7.	Kamień Krajeński	2398
8.	Chełmno	20434	8.	Izbica Kujawska	2730
9.	Nakło nad Notecią	19064	9.	Lubraniec	3139
10.	Rypin	16739	10.	Łasin	3372

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Aż 36,9% ludności województwa zamieszkuje cztery powiaty grodzkie, przy czym miasto Bydgoszcz koncentruje 17,1%, a miasto Toruń – 9,7% ludności całego regionu. W powiatach ziemskich liczba ludności zawiera się w przedziale od 163,2 tys. w powiecie inowrocławskim do 34,9 tys. w powiecie wąbrzeskim, a więc największy pod względem liczby mieszkańców powiat ziemski jest ok. 4,7 razy większy od najmniejszego. Powiat inowrocławski jest jednostką wyróżniającą się na tle województwa, także ze względu na bardzo dużą siedzibę, nie wydzielaną jako powiat grodzki. Miasto Inowrocław stanowi 46% ludności powiatu, ale to oznacza, że nawet jeśli miasto zostałoby wydzielone, to powiat inowrocławski z liczbą ludności wynoszącą ponad 88 tys. byłby 4. co do wielkości powiatem ziemskim województwa. Do grona powiatów bardzo dużych należy zaliczyć także: bydgoski (111,7 tys.), toruński (102,2 tys.), świecki (99,9 tys.), nakielski (86,9 tys.) i włocławski (86,8 tys.). Powiaty te skupiają połowę ludności powiatów ziemskich województwa. Osiem najmniejszych powiatów liczących poniżej 50 tys. mieszkańców, łącznie skupia 343 tys. mieszkańców, a więc nieco ponad ¼ ludności powiatów ziemskich.

W ujęciu 144 gmin największa liczba mieszkańców charakteryzuje pięć największych miast – stanowiących gminy miejskie. Największe gminy niebędące gminami miejskimi, to gminy miejsko-wiejskie Świecie i Nakło nad Notecią (z liczbą ludności 32-34 tys.). Największe gminy wiejskie to Białe Błota i Lubicz (ponad 19 tys.). Najmniejsze gminy liczą około 3 tys. mieszkańców – wprawdzie najmniejsza gmina (gmina miejska Nieszawa) liczy poniżej 2 tys. mieszkańców, ale kolejne – gminy wiejskie Chrostkowo, Raciążek, Dębowa Łąka i Bobrowniki – liczą 3,0 – 3,2 tys. osób.

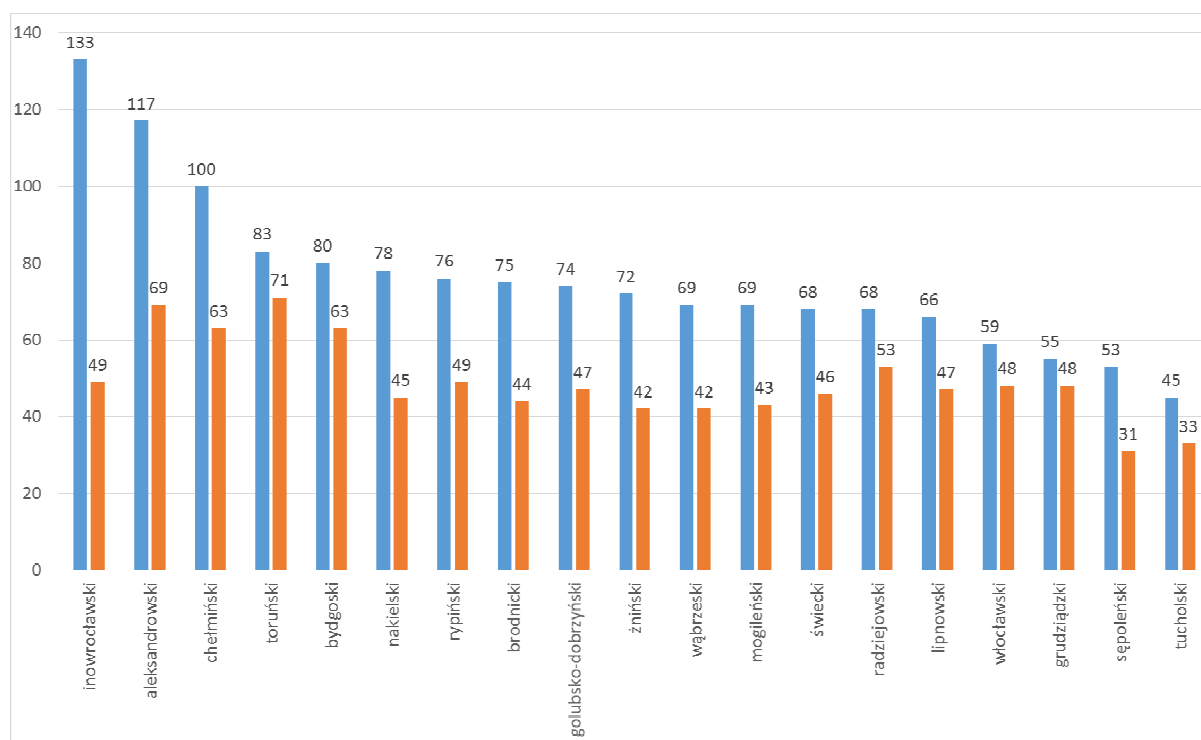
Gminy najmniejsze to prawie wyłącznie gminy wiejskie (wśród 60 najmniejszych gmin, są tylko 3 gminy miejskie i 3 gminy miejsko-wiejskie). Aż 42 gminy liczą poniżej 5 tysięcy mieszkańców, w tym 15 gmin – poniżej 4 tys. Pomijając największe miasta, wśród największych gmin przeważają gminy miejsko-wiejskie, w których zarówno miasto, jak i obszary wiejskie liczą dosyć dużą liczbę ludności. Tak jest na przykład w przypadku gmin: Świecie, Nakło, Mogilno, Żnin, Koronowo, Szubin. Dosyć duża jest także liczba tego typu systemów osadniczych, w których dokonano podziału na gminy miejskie i wiejskie. Dotyczy to systemów osadniczych: Brodnicy, Lipna, Chełmna, Chełmży, Rypina, Aleksandrowa Kujawskiego, Wąbrzeźna i Golubia-Dobrzynia. Obszary o takim charakterze wytwarzają lokalne systemy społeczno-gospodarcze, cechujące się zauważalnym w skali województwa

potencjałem usług i potencjałem gospodarczym, wykazujące dosyć duże koncentracje zaludnienia (ponad 20 – aż do 35 tys. osób).

Tab.2. Obszary wiejskie województwa o największej i najmniejszej liczbie mieszkańców (2014 r.)

Lp.	Obszar	Liczba mieszkańców	Lp.	Obszar	Liczba mieszkańców
Największa liczba mieszkańców			Najmniejsza liczba mieszkańców		
1.	gm. Białe Błota	19608	1.	wiejska część gm. Solec Kuj.	1132
2.	gm. Lubicz	19150	2.	wiejska część gm. Górzno	2583
3.	gm. Obrowo	14858	3.	wiejska część gm. Radzyń Chełmiński	2915
4.	wiejska część gm. Szubin	14760	4.	gm. Chrostkowo	2972
5.	wiejska część gm. Nakło n. N.	13376	5.	gm. Raciążek	3151
6.	gm. Zławieś Wielka	13310	6.	gm. Dębowa Łąka	3164
7.	wiejska część gm. Koronowo	12795	7.	gm. Bobrowniki	3172
8.	wiejska część gm. Mogilno	12631	8.	gm. Koneck	3226
9.	gm. Osielsko	12569	9.	gm. Boniewo	3502
10.	gm. Grudziądz	12148	10.	gm. Świekatowo	3535

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS



Rys.2. Gęstość zaludnienia w powiatach ziemskich województwa kujawsko-pomorskiego: ogółem (kolor niebieski) i na obszarach wiejskich (kolor pomarańczowy) – wg stanu na rok 2014 (osoby/km kw.).

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Miarą nierównomiernego rozmieszczenia ludności na terenie województwa jest gęstość zaludnienia. Przeciętna gęstość zaludnienia wynosi 116 osób/1 km kw., przy czym na obszarach wiejskich wskaźnik ten wynosi 49 osób/km kw. W odniesieniu do obszarów bezleśnych, ogólny wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 153, a na obszarach wiejskich – 65 osób/km kw. Gęstość zaludnienia na obszarach wiejskich jest bardzo zróżnicowana – i zawiera się w przedziale od 7 (Solec

Kujawski) do 181 (Lubicz) osób na km kw., przy czym aż ¾ obszarów wiejskich notuje wskaźnik w przedziale 30 do 55. Wskaźnik ogólny w wielu gminach jest silnie zdeterminowany zalesieniem (w województwie kujawsko-pomorskim udział lasów w powierzchni ogólnej w 13 obszarach wiejskich przekracza połowę, a w dalszych 16 wynosi co najmniej 30% powierzchni ogólnej), stąd też za zdecydowanie bardziej miarodajny uważa się wskaźnik odniesiony do powierzchni bezleśnych. Wśród obszarów wiejskich kujawsko-pomorskiego tak obliczona gęstość zaludnienia zawiera się w przedziale od 33 (Radzyń Chełmiński) do 349 (Białe Błota) osób/km kw. Najczęściej notuje się wskaźnik w przedziale 40 do 75 osób/km kw., który jest charakterystyczny dla aż 4/5 gmin. Najwyższe wskaźniki notują obszary podmiejskie i jest to skutkiem procesu intensywnej suburbanizacji – jednak w kujawsko-pomorskim – na te naturalne dla obszarów podmiejskich zjawiska nakłada się wysoka lesistość obszarów podmiejskich, wskutek czego wskaźniki gęstości zaludnienia są bardzo wysokie (w gminie Białe Błota wskaźnik jest ponad 5-krotnie wyższy od przeciętnej dla obszarów wiejskich).

Tab.3. Obszary wiejskie województwa o największej i najmniejszej gęstości zaludnienia na obszarach bezleśnych (2014 r.)

Lp.	Obszar	Gęstość zaludnienia (os/km kw)	Lp.	Obszar	Gęstość zaludnienia (os/km kw)
Największa gęstość zaludnienia			Najmniejsza gęstość zaludnienia		
1.	gm. Białe Błota	349	1.	wiejska część gm. Radzyń Chełmiński	33
2.	gm. Osielsko	299	2.	wiejska część gm. Kamień Krajeński	37
3.	gm. Lubicz	224	3.	gm. Sośno	38
4.	gm. Nowa Wieś Wielka	180	4.	wiejska część gm. Łasin	39
5.	gm. Fabianki	165	5.	wiejska część gm. Kcynia	39
6.	gm. Wielka Nieszawka	160	6.	wiejska część gm. Chodecz	40
7.	gm. Obrowo	150	7.	wiejska część gm. Mrocza	40
8.	gm. Dąbrowa Chełmińska	117	8.	gm. Dębowa Łąka	41
9.	gm. Jeżewo	115	9.	wiejska część gm. Izbica Kujawska	41
10.	gm. Unisław	107	10.	gm. Skępe	41

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

W skali powiatów (pomijając powiaty grodzkie) wskaźnik gęstości zaludnienia wykazuje około 3-krotną rozpiętość (inowrocławski – 122 os/km kw., tucholski – 45 os/km kw.), a jeśli uwzględni się tylko ludność wiejską, to wskaźnik zawiera się w przedziale od około 30 os/km kw (sępoleński i tucholski – 31 i 33) do około 70 os/km kw. (toruński i aleksandrowski – 71 i 69). Jednak aż w 12 (na 19) powiatach ziemskich wskaźnik ten zawiera się w przedziale od 42 do 49, a więc pod tym względem sytuacja znacznej części województwa nie jest zróżnicowana.

Tab.4. Gminy o największych zmianach liczby mieszkańców w okresie 2000-2014 (% zmiana w stosunku do liczby ludności z roku 2010 r.)

Lp.	Obszar	% zmiana liczby ludności	Lp.	Obszar	% zmiana liczby ludności
Gminy o największym wzroście liczby mieszkańców			Gminy o największym spadku liczby mieszkańców		
1.	Osielsko	91,2	1.	Koneck	-8,4
2.	Białe Błota	83,6	2.	Bądkowo	-7,7
3.	Obrowo	81,5	3.	Chrostkowo	-7,3
4.	Wielka Nieszawka	46,7	4.	Radomin	-7,0
5.	Nowa Wieś Wielka	36,4	5.	Nieszawa	-6,8

6.	Lubicz	36,4	6.	Bytów	-6,7
7.	Zławieś Wielka	34,8	7.	Włocławek (gm. miejska)	-6,5
8.	Brodnica (gm. wiejska)	30,6	8.	Chodecz	-5,9
9.	Dobrcz	26,7	9.	Lubraniec	-5,8
10.	Grudziądz (gm. wiejska)	24,5	10.	Kowal (gm. wiejska)	-5,3

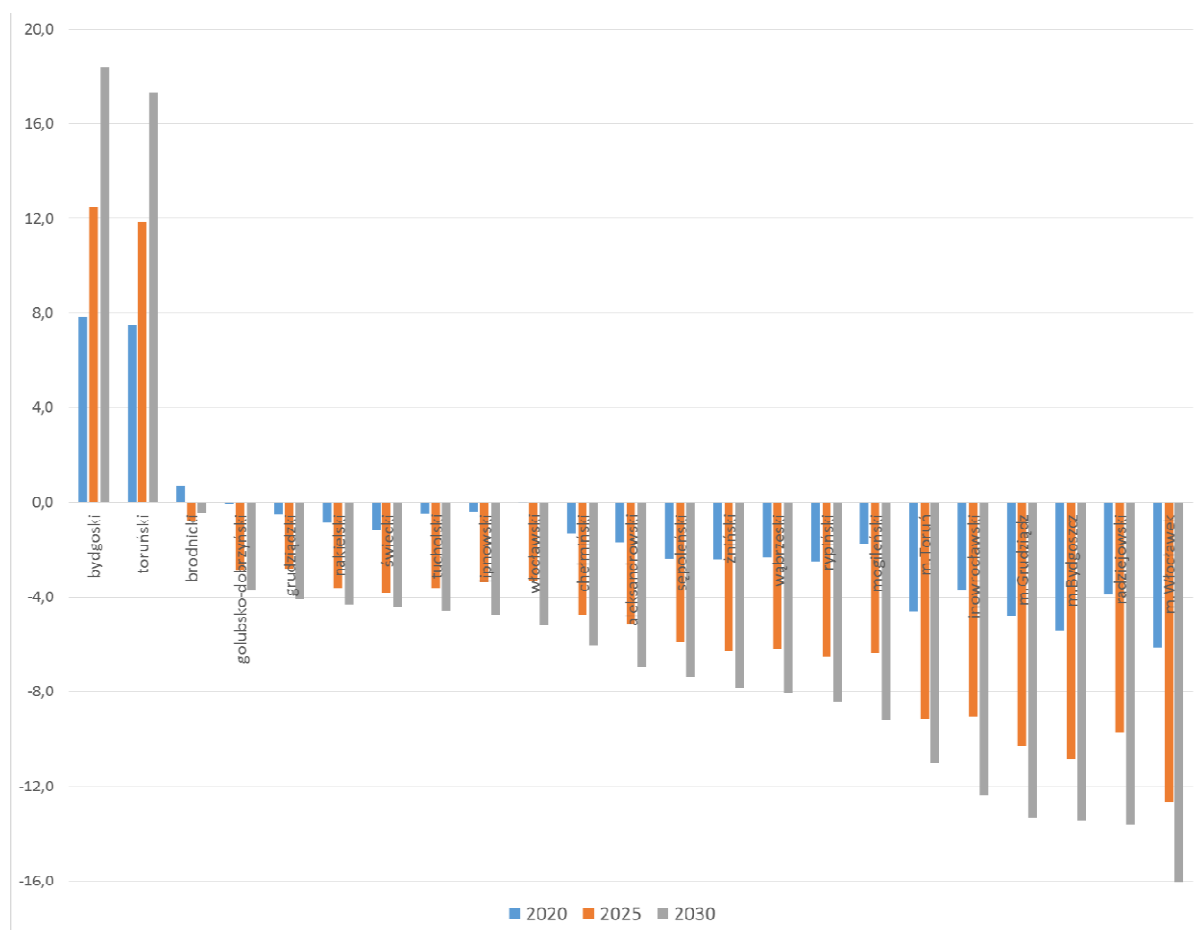
Większość obszaru województwa cechuje się niewielkimi zmianami liczby mieszkańców. W okresie 10 lat – pomiędzy rokiem 2005 a 2014 – województwo zanotowało wzrost liczby mieszkańców o 1,1%, ale zauważalne zmiany zanotowano wyłącznie w największych miastach i powiatach podmiejskich. Najsilniejsze wzrosty notują powiaty ziemskie bydgoski (o prawie 18%) i toruński (o ponad 15%; łącznie przyrost bezwzględnie wyniósł w tych powiatach 30,3 tys. osób), co częściowo wiąże się z ubytkiem ludności w Bydgoszczy i w Toruniu (w każdym z miast o 2,3%; łączny ubytek to 13,3 tys. osób). Duży wzrost zanotowały także powiaty grudziądzki i brodnicki (o 4,7 i 4,5%). Zauważalny ubytek, poza obydwooma ośrodkami stołecznymi, zanotowały: miasto Włocławek (o 5,0%), miasto Grudziądz (o 2,4%) i powiat radziejowski (o 2,1%).

Rys.3. Prognoza zmian liczby ludności ogółem w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego (prognozowana zmiana w % w stosunku do stanu z roku 2014).

Prognoza demograficzna wykonana przez GUS na podstawie danych Narodowego Spisu Powszechnego z roku 2011 potwierdza kontynuację generalnych trendów, polegających na: a) bardzo

znaczącym zmniejszaniu liczby mieszkańców największych miast; b) stagnacji lub niewielkim spadku liczby ludności większości obszarów o tradycyjnie wiejskim (rolniczym) charakterze; c) znaczącym wzroście liczby mieszkańców obszarów podmiejskich – wciąż silnie urbanizujących się. Zdecydowana większość powiatów województwa wpisuje się w powyższe trendy. Znaczące zmiany zaistnieją po roku 2020 i będą dotyczyć tylko kilku powiatów, ale w okresie 25-letnim, gdy zmiany wyniosą już kilkanaście procent, doprowadzą do zauważalnych zmian relacji w rozmieszczeniu ludności na terenie województwa.

Konsekwencją zmian ogólnej liczby ludności, będzie także zmiana liczby ludności w grupie produkcyjnej. Ze względu na nierównomierny rozkład miejsc pracy na terenie województwa, grupa ta w dużym stopniu będzie realizować dojazdy do pracy. Generalnie przewiduje się w większości powiatów spadek jej liczebności, ale uwzględniając fakt, iż obecnie obszary te są dotknięte wysokim bezrobociem, to wraz z aktywizacją gospodarczą, liczba osób dojeżdżających do pracy może być nawet wyższa niż obecnie. Także w zakresie liczebności grupy produkcyjnej, dojdzie do pewnych zmian relacji pomiędzy powiatami. Na uwagę zasługuje zwłaszcza fakt, że w centralnej części województwa, pomimo wzrostu liczebności grupy produkcyjnej w obszarach podmiejskich, w roku 2030 będzie ona łącznie o około 20 tys. mniejsza niż obecnie. Znaczące spadki (wartości bezwzględne) prognozuje się dla miasta Włocławek i powiatu inowrocławskiego oraz dla miasta Grudziądz, a wśród mniejszych powiatów – w radziejowskim i żnińskim (co oznacza, że w części południowo-zachodniej województwa liczba ludności w tej grupie zmniejszy się nieproporcjonalnie silniej, niż w pozostałych).



Rys.4. Prognoza zmian liczby ludności w wieku produkcyjnym w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego (prognozowana zmiana w % w stosunku do stanu z roku 2014).

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Stan rozwoju sieci miast ma kluczowe znaczenie dla kształtowania potrzeb transportowych, przy czym istotny jest tu każdy z trzech najważniejszych aspektów rozwoju osadnictwa: rozkład wielkościowy, rozkład przestrzenny i zależności hierarchiczne (zależne w dużym stopniu od obydwu tych cech). Aspekty te wpływają na kierunki powiązań, zasięg (odległość) powiązań, skalę powiązań (czyli natężenie przepływów) oraz częstotliwość ich realizacji. Generalnie zależności między poszczególnymi elementami systemu osadniczego, które przekładają się na potrzebę przemieszczania się pomiędzy miejscowością zamieszkania, a miejscowością realizacji potrzeb, zawsze wynikają z różnicy potencjału pomiędzy poszczególnymi miejscowościami. Prowadzi to do powstawania układów hierarchicznych, opierających się na podstawowym założeniu, iż ośrodki lepiej wyposażone podporządkowują sobie funkcjonalnie ośrodki słabiej wyposażone, a zasięg oddziaływań danego ośrodka jest odwrotnie proporcjonalny do częstości występowania w przestrzeni dóbr, które oferuje. Miejscowości wyposażone w funkcje (działalności, usługi, itp.) powszechne, charakteryzują się małym obszarem oddziaływania i niewielką liczbą zależnych (podległych funkcjonalnie) miejscowości, natomiast ośrodki wyposażone w funkcje rzadkie i specjalistyczne uzależniają znacznie większą liczbę ośrodków i ich mieszkańców. W kontekście modelowania systemów transportowych na poziomie województwa istotne są cztery poziomy: lokalny (związany z przemieszczaniem się w celu załatwienia najbardziej podstawowych potrzeb, w miejscu lub bliskim sąsiedztwie miejsca zamieszkania), ponadlokalny (zazwyczaj utożsamiany z powiatowym, związany głównie z dojazdami do szkół ponadgimnazjalnych, lekarzy specjalistów, bardziej wyspecjalizowanego handlu, innych rzadziej wykorzystywanych usług poziomu powiatowego – np. kulturalnych, administracyjnych, itp.), regionalny (wojewódzki – związany z dojazdami do miast siedzib regionów, oferujących usługi niedostępne lub dostępne w znacznie słabszej formie, poza nimi – np. szkoły wyższe, wysokospecjalistyczna opieka zdrowotna), ponadregionalny (krajowy, międzynarodowy – związany z wyjazdami w celu zaspokojenia wyspecjalizowanych potrzeb). Oczywiście na ten modelowy układ nakładają się czynniki w różnym stopniu go modelujące – np. wyjazdy do pracy (choć najczęściej liczba miejsc pracy rośnie proporcjonalnie do wielkości ośrodka, to liczne są przykłady dużych skupisk miejsc pracy poza dużymi ośrodkami), czy też wyjazdy związane z rekreacją czy wypoczynkiem. Dla funkcjonowania transportu publicznego kluczowe znaczenie mają dwa poziomy: wojewódzki i powiatowy, gdyż właśnie one skupiać będą większość regularnej pracy przewozowej realizowanej na terenie regionu. Szczególnie istotne są więc zasięgi obsługi tych ośrodków oraz gęstość zaludnienia (potencjalny popyt) i skupienie zaludnienia (wpływające na gęstość linii niezbędnych do obsługi) w rejonach obsługi tych miast.

W rozkładzie wielkościowym miast w województwie zwraca uwagę niewspółmiernie wysoki udział miast małych i bardzo małych – wśród 52 miast województwa, aż 31 liczy poniżej 10 tys. mieszkańców (zamieszkuje je łącznie 145,8 tys. mieszkańców, czyli niespełna 12% ludności miejskiej), w tym 20 – poniżej 5 tys. (łączna liczba ludności 20 najmniejszych miast, liczących do 5 tys. wynosi 64,6 tys. a więc jest znacznie mniejsza od liczby ludności Inowrocławia). Pięć miast liczy poniżej 2 tysięcy, a więc ustępują pod względem liczby mieszkańców wielu miejscowości wiejskim. Rozkład przestrzenny małych miast wskazuje, że ich koncentracja ma miejsce przede wszystkim w południowo-wschodniej i wschodniej części województwa – w powiecie włocławskim i grudziądzkim wszystkie miasta zaliczają się do tej klasy wielkościowej, a w powiatach radziejowskim, lipnowskim oraz brodnickim – należą do niej wszystkie miasta poza siedzibami powiatów. Najmniejsze miasta pod względem generowania potrzeb przewozowych nie różnią się od większych miejscowości wiejskich – podobnie jak one zależne są od lepiej wyposażonych, większych miast i generują potoki ruchu podobne jak duże miejscowości wiejskie (generują relatywnie niewielkie potoki ruchu). Inaczej sytuacja wygląda wśród ośrodków powiatowych, które w większości należą do grupy miast 10-20-tysięcznych. Wprawdzie potencjał ludnościowy jest wyraźnie większy, ale obecność dużej liczby usług (typowej dla szczebla powiatowego) na terenie tych miast ogranicza potrzeby częstych wyjazdów, bo ułatwia załatwianie potrzeb w miejscu zamieszkania. Na terenie województwa jest jednak kilka miast tej klasy wielkościowej, które nie są siedzibami powiatów, a

więc potencjalnie generują większe potoki ruchu, jednak w wielu z nich rozwinęły się pewne usługi ponadlokalne, co z kolei takie zależności osłabia. Potencjalnie dużymi generatorami ruchu będą także tzw. miasta średnie (Włocławek, Grudziądz i Inowrocław), które przewyższają potencjałem klasę miast powiatowych (a więc obsługują obszar szerszy, niż tylko własny powiat), a jednocześnie generują duży popyt na usługi regionalne, oferowane przez Bydgoszcz i Toruń.

Rozkład przestrzenny miast w województwie jest bardzo korzystnym uwarunkowaniem rozwoju transportu. Obydwa ośrodki stołeczne położone są centralnie, bardzo regularne (zarówno wobec ośrodków stołecznych, jak i w przestrzeni województwa) jest rozmieszczenie kolejnych największych miast; dobrze rozwinięta jest sieć miast powiatowych. Struktura hierarchiczna miast jest bardzo czytelna i w nawiązaniu do opisanego wyżej rozkładu przestrzennego, stanowi bardzo sprzyjający czynnik rozwoju transportu. Można zaryzykować stwierdzenie, że na terenie żadnego z województw nie obserwuje się tak korzystnego rozkładu miast w układzie hierarchicznym – który w sposób bardzo czytelny wskazuje kierunki powiązań, a jednocześnie minimalizuje odległości przepływów, wskutek czego, przy właściwej organizacji transportu, realne jest osiąganie relatywnie bardzo krótkich czasów podróży. Maksymalne odległości do jednego z dwóch ośrodków regionalnych najczęściej nie przekraczają 100 km, a aż 83% powierzchni województwa leży w promieniu do 60 km od centrów ośrodków regionalnych. Fakt istnienia na terenie województwa dwóch ośrodków stołecznych (przy czym dwustołeczność ma charakter zarówno administracyjny, wynikający z podziału administracji rządowej i samorządowej, jak i rzeczywisty – funkcjonalny, wynikający z pełnienia przez obydwie miasta licznych funkcji kluczowych dla rozwoju całego województwa) jest uwarunkowaniem szczególnym i specyficznym. Obydwa miasta położone są centralnie na tle województwa (ze znacznej części województwa odległość od każdego z tych miast jest na tyle zbliżona, że czynnik odległości nie stanowi preferencji w wyborze któregośkolwiek z nich – dla wielu mieszkańców województwa wybór miejsca realizacji usług o znaczeniu regionalnym jest więc stosunkowo swobodny), a jednocześnie w niedużej wzajemnej odległości że możliwa jest niemal bezproblemowa ich integracja transportowa, a przy tym prezentują relatywnie duży potencjał ludnościowy, powodujący dosyć dużą skalę codziennych przepływów.

Na obecne zależności hierarchiczne decydujący wpływ miały podział administracyjny wprowadzony w roku 1999 oraz związana z nim reforma samorządowa (podział zadań pomiędzy różne szczeble samorządu), która była bardzo korzystna dla rozwoju ośrodków powiatowych, którym zostały przypisane obszary obsługi w zakresie usług publicznych zaliczanych do tzw. zadań własnych. Podkreślić należy, iż na terenie województwa granice większości powiatów odpowiadają faktycznie ukształtowanym i tradycyjnym ciążeniom funkcjonalno-przestrzennym, a wszystkie ośrodki powiatowe są właściwie wyposażone dla obsługi mieszkańców. Od powyższego są tylko nieliczne odstępstwa związane z niedorozwojem transportu publicznego lub też występuje konkurencja silniejszych sąsiednich miast powiatowych, wskutek czego niektóre gminy są obsługiwane przez sąsiednie ośrodki powiatowe.

Tab.5. Hierarchia sieci osadniczej województwa kujawsko-pomorskiego

Poziom hierarchiczny	Miasta
Regionalny – ośrodki stołeczne	Bydgoszcz, Toruń
Regionalny – ośrodki uzupełniające	Włocławek, Grudziądz, Inowrocław
Powiatowy	Aleksandrów Kujawski, Brodnica, Chełmno, Golub-Dobrzyń, Lipno, Mogilno, Nakło, Radziejów, Rypin, Sępólno Krajeńskie, Świecie, Tuchola, Wąbrzeźno, Żnin
Powiatowy – uzupełniający siedziby powiatów	Chełmża, Łasin. Nowe, Strzelno, Szubin, Więcbork
Lokalny – gminny	Pozostałe miasta, wiejskie siedziby gmin

Źródło: opracowanie własne

Na terenie województwa w coraz szerszym zakresie notuje się występowanie procesów urbanizacyjnych wokół głównych ośrodków miejskich. Stopień zaawansowania procesów

urbanizacyjnych jest bardzo zróżnicowany – na terenie województwa spotyka się zarówno „stare” strefy podmiejskie, ukształtowane przed kilkudziesięciu laty i obecnie wchodzące w kolejne fazy przekształceń postindustrialnych, jak i obszary stosunkowo „młode”, znajdujące się dopiero w początkowej fazie kształtowania. Na terenie województwa należy zwrócić uwagę przede wszystkim na ukształtowane i przenikające się strefy podmiejskie Bydgoszczy i Torunia, wciąż kształtujące się strefy podmiejskie Włocławka i Grudziądza oraz inicjalne strefy podmiejskie Inowrocławia, Świecia, Brodnicy, Nakła nad Notecią. Zmiany liczby ludności w strefach podmiejskich w okresie ostatnich 20 lat przedstawiono w tabeli i na wykresie. Z danych tych wynika, że w przypadku kilku miast i ich obszarów podmiejskich zaszły w tym okresie istotne zmiany relacji w rozmieszczeniu ludności.

Tab.6. Zmiany liczby mieszkańców w miastach i obszarach podmiejskich jako uwarunkowanie codziennych wahadłowych migracji ludności

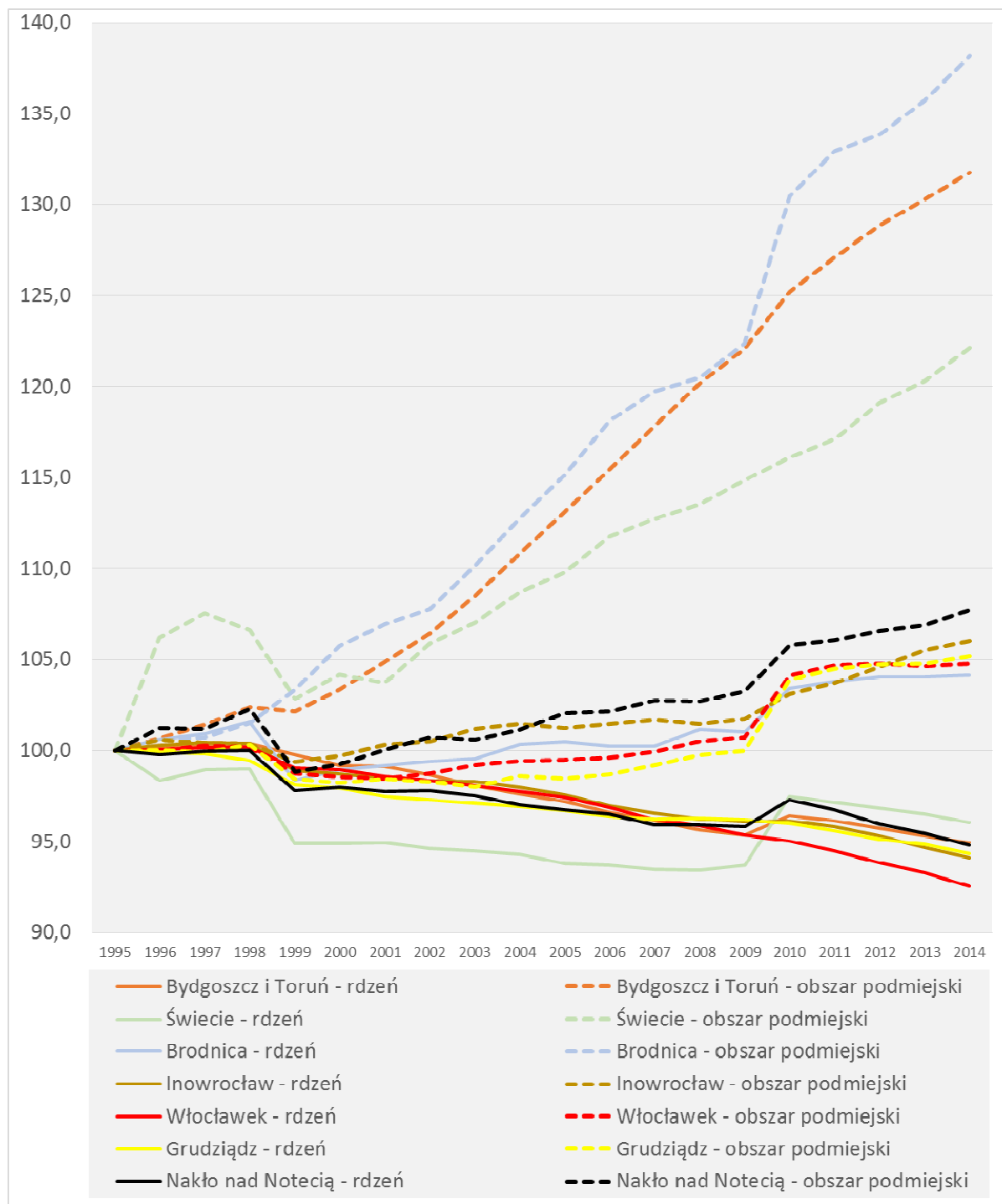
Obszar	Ludność w roku 1995	Ludność w roku 2014	Zmiana liczby ludności	Bilans dla całego obszaru
Bydgoszcz i Toruń - rdzeń	590716	560810	-29906	21622
Bydgoszcz i Toruń - obszar podmiejski	162373	213901	51528	
Świecie - rdzeń	27357	26276	-1081	379
Świecie - obszar podmiejski	6592	8052	1460	
Brodnica - rdzeń	27466	28605	1139	3274
Brodnica - obszar podmiejski	5598	7733	2135	
Inowrocław - rdzeń	79240	74564	-4676	-4019
Inowrocław - obszar podmiejski	10938	11595	657	
Włocławek - rdzeń	123134	113939	-9195	-7202
Włocławek - obszar podmiejski	41975	43968	1993	
Grudziądz - rdzeń	102997	97176	-5821	-4098
Grudziądz - obszar podmiejski	33199	34922	1723	
Nakło nad Notecią - miasto	20112	19064	-1048	-88
Nakło nad Notecią - obszar podmiejski	12416	13376	960	

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Uwaga przyjęto następującą klasyfikację obszarów podmiejskich: Bydgoszczy i Torunia – powiaty bydgoski i toruński, Włocławka – gminy: Bobrowniki, Brześć Kujawski, Dobrzyń nad Wisłą, Fabianki, Lubanie, Włocławek; Grudziądz – gminy Dragacz, Grudziądz, Gruta, Radzyń Chełmiński, Rogóźno, Inowrocławia – gmina Inowrocław, Brodnicy – gmina Brodnica, Świecia – wiejska część gminy Świecie, Nakła nad Notecią – wiejska część gminy Nakło nad Notecią

W kontekście realizacji potrzeb transportowych uwagę zwraca przede wszystkim następujące uwarunkowanie będące bezpośrednią konsekwencją procesów suburbanizacji – duża skala codziennych przepływów (z charakterystycznym dobowym rozkładem natężenia), które w miastach koncentrują się na zaledwie kilku arteriach, ale poza miastami najczęściej ulegają rozproszению (z tego powodu bardzo trudna jest skuteczna obsługa stref podmiejskich za pomocą transportu publicznego).

Jednym z podstawowych czynników generujących aktywność transportową, jest prowadzenie działalności gospodarczych – zarówno w aspekcie miejsc pracy (dojazdy do pracy), jak i obsługi transportowej gospodarki (transport surowców i produktów). W 2014 r. w województwie kujawsko-pomorskim w systemie REGON zarejestrowano 192 078 podmiotów gospodarczych, z czego 133 349 (69%) w miastach i 58 729 (31%) na obszarach wiejskich. Region pod względem liczby podmiotów gospodarczych plasował się na 9 miejscu w kraju.

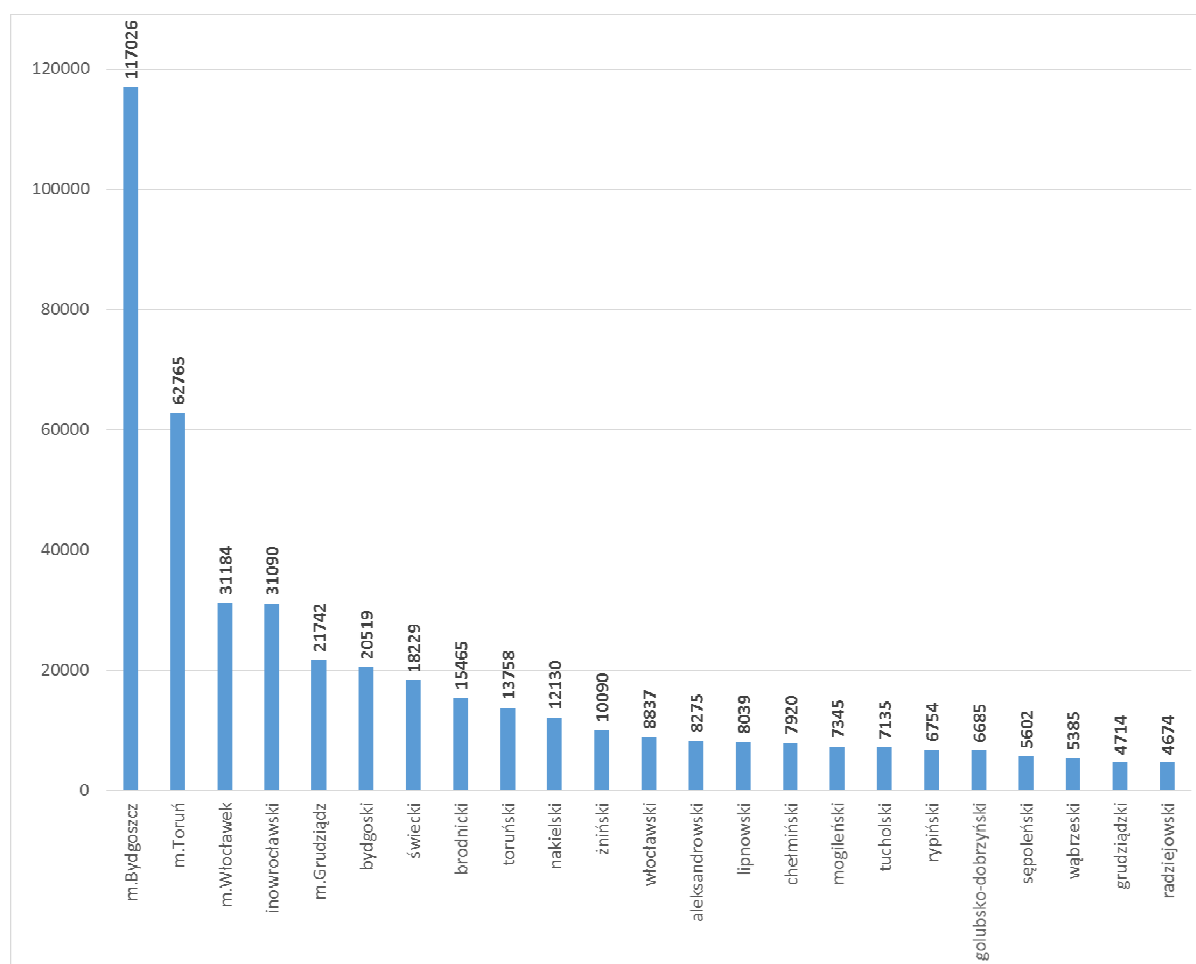


Rys.5. Zmiany liczby mieszkańców w miastach i obszarach podmiejskich w okresie 1995-2014 (rok 1995 = 100).

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Uwaga przyjęto następującą klasyfikację obszarów podmiejskich: Bydgoszczy i Torunia – powiaty bydgoski i toruński, Włocławka – gminy: Bobrowniki, Brześć Kujawski, Dobrzyń nad Wisłą, Fabianki, Lubanie, Włocławek; Grudziądza – gminy Dragacz, Grudziądz, Gruta, Radzyń Chełmiński, Rogóźno, Inowrocławia – gmina Inowrocław, Brodnicy – gmina Brodnica, Świecia – wiejska część gminy Świecie, Nakła nad Notecią – wiejska część gminy Nakło nad Notecią

Wskaźnik liczby podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców w województwie wynosił przeciętnie 919, przy czym w miastach kształtował się na poziomie 1066, a na terenach wiejskich był o 34% niższy i wynosił 700. Z analizy rozkładu przestrzennego wynika, że największa liczba podmiotów koncentruje się w powiatach grodzkich, gdzie na 10 tys. mieszkańców przypadały średnio 1220 podmioty gospodarcze. W 4 największych miastach województwa (powiatach grodzkich) funkcjonowało łącznie 88,3 tys. firm, z czego 42,7 tys. w Bydgoszczy (22,2% ogółu w województwie), 25,7 tys. w Toruniu (13,4%), 11,8 tys. we Włocławku (6,2%) i 8,0 tys. w Grudziądzu (4,2%). Dwa największe miasta skupiają więc ponad 1/3 wszystkich działających w województwie podmiotów gospodarczych. Spośród powiatów ziemskich najwięcej firm znajdowało się w powiecie inowrocławskim – 13,5 tys., wysoką liczbę podmiotów notował także powiat bydgoski – 12,1 tys., toruński – 9,3 tys., świecki – 7,5 tys., nakielski – 6,3 tys. Najmniejsza liczba firm działała w powiecie wąbrzeskim – zanotowano w nim 2,4 tys. podmiotów oraz w grudziądzkim – 2,8 tys. W powiatach wskaźnik liczby firm na 10 tys. mieszkańców zawierał się w przedziale od 1265 w mieście Toruń do 689 w powiecie grudziądzkim, a więc różnica między skrajnymi powiatami była prawie dwukrotna. W odniesieniu do średniej dla powiatów ziemskich (787/10 tys. mieszkańców) najlepszy powiat ziemski – bydgoski – osiągnął wartość 138% średniej, natomiast najłabsze – grudziądzki, włocławski i chełmiński – 88%. Wskaźnik przedsiębiorczości w powiatach ziemskich cechował się stosunkowo słabym zróżnicowaniem – spośród 19 powiatów, aż 12 zawierało się w przedziale $\pm 10\%$ wartości średniej.

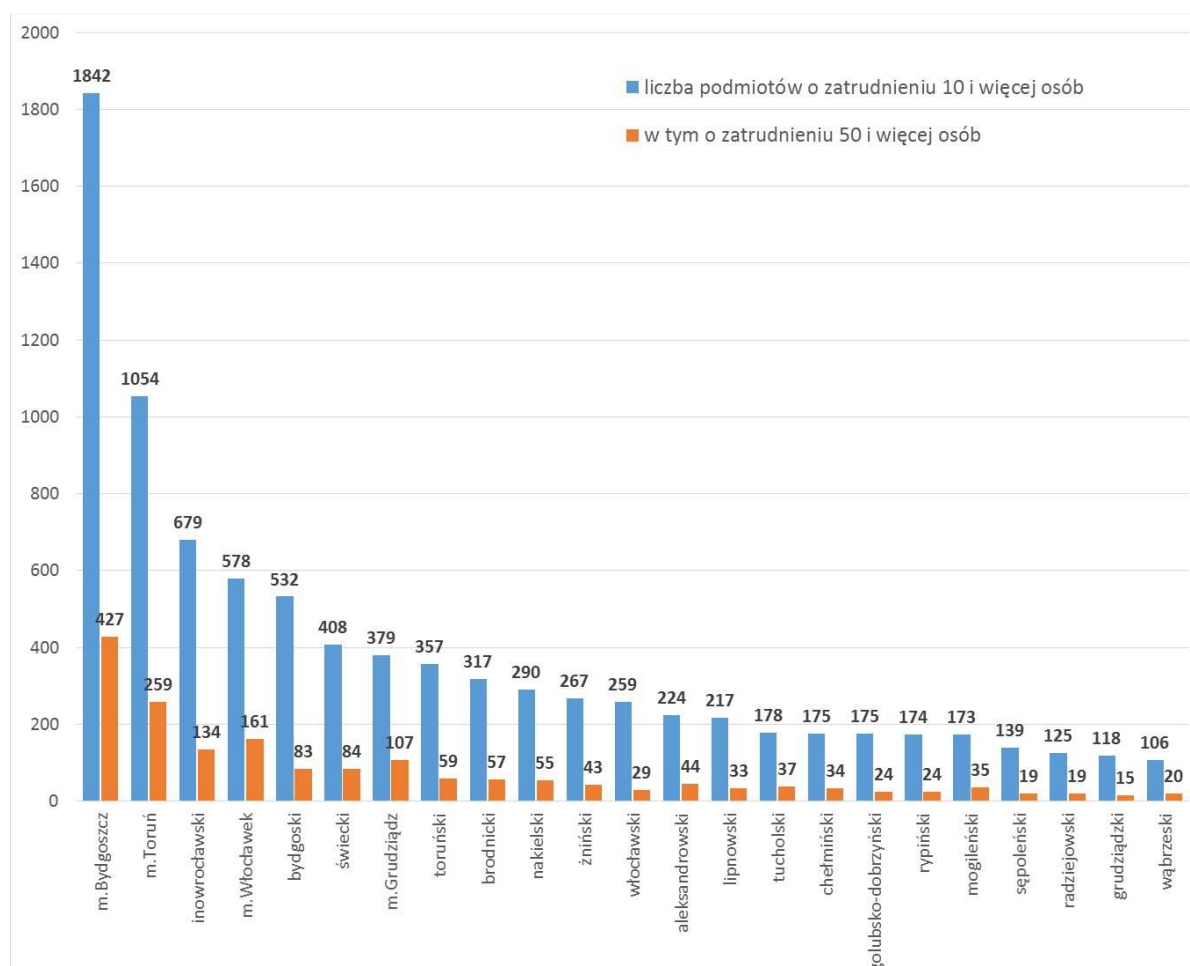


Rys.6. Liczba pracujących w podmiotach zatrudniających ponad 10 osób (poza rolnictwem, łowiectwem i leśnictwem) w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego (2014 r.)

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Generalnie, w ujęciu gmin, do obszarów o najwyższych wartościach wskaźnika przedsiębiorczości należała centralna część województwa, jak również pojedyncze gminy bądź skupiska kilku gmin położonych w pozostałej części województwa. Najniższe wartości notowały gminy położone w północno-wschodniej i wschodniej części województwa. Istotną kwestią jest rozmieszczenie firm dużych, tworzących miejsca pracy dla okolicznych mieszkańców. Firmy liczące powyżej 49 zatrudnionych stanowiły 0,9% ogółu (1,8 tys. firm), lecz firmy największe, liczące powyżej 249 pracowników już zaledwie 0,1% (218 firm, z czego 13% zatrudniało powyżej 1000 osób), przy czym koncentrowały się one głównie w dużych miastach – 3/4 z nich funkcjonowało w 4 największych miastach województwa i powiecie inowrocławskim.

Według klasyfikacji podmiotów PKD 2007, w sekcji produkcja przemysłowa i budownictwo (mających największe znaczenie dla rynku pracy i rozwoju gospodarczego – ale także dla pracy przewozowej) zarejestrowano w województwie 39,9 tys. firm (21% ogółu). Podmioty te koncentrowały się przede wszystkim w dużych miastach – najwięcej z nich zlokalizowano w Bydgoszczy 19,8%, w Toruniu – 11,1%, we Włocławku – 5,6%, w Grudziądzu – 3,4% i Inowrocławiu – 2,9%.

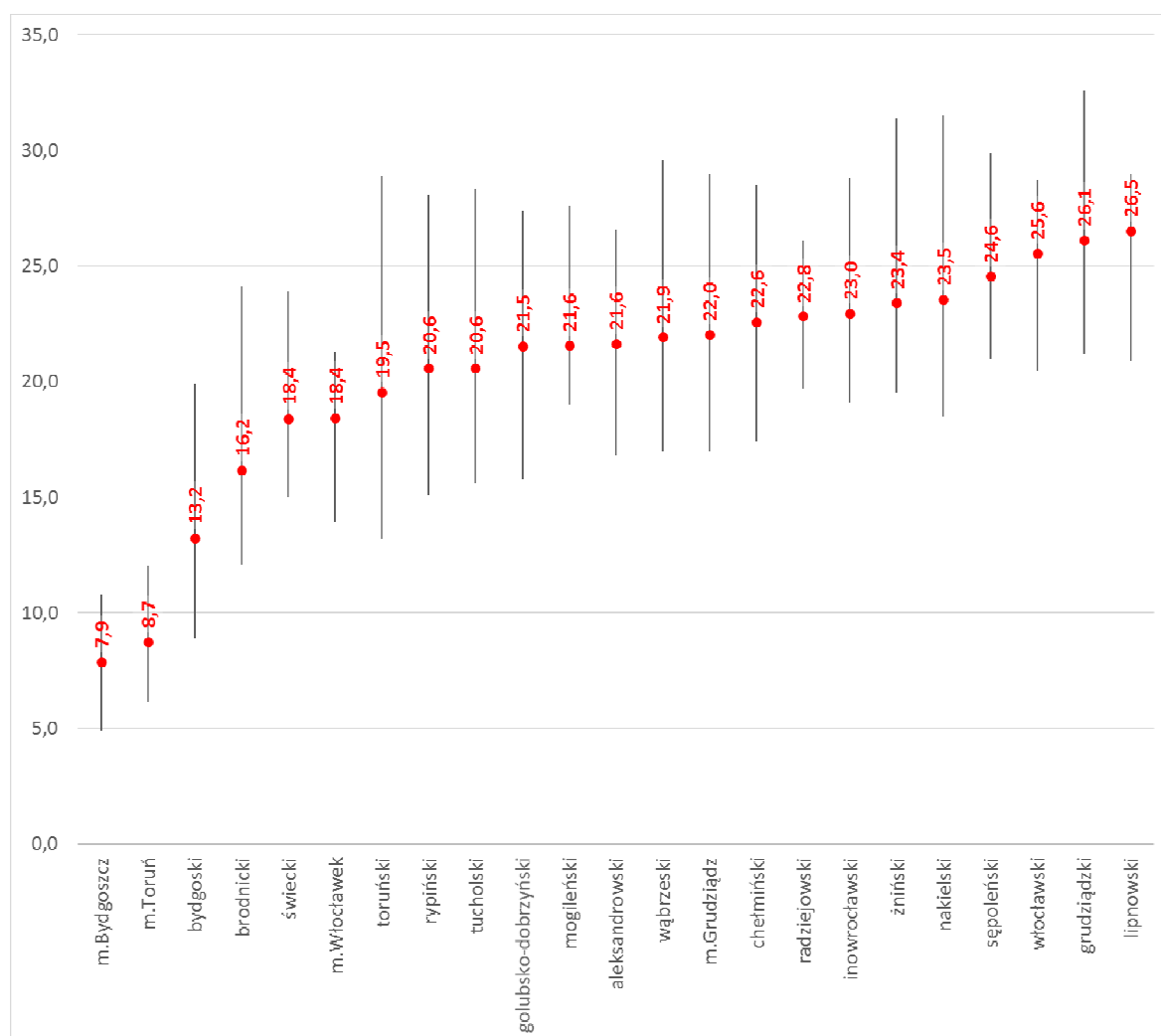


Rys.7. Liczba podmiotów gospodarczych o największym znaczeniu dla kształtowania rynku pracy w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego (2014 r.)

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Jednym z kluczowych uwarunkowań funkcjonowania transportu jest sytuacja na rynku pracy. Kujawsko-pomorskie należy do województw o trwale wysokim poziomie bezrobocia, więc potencjalna skala mobilności związana z dojazdami do pracy jest znacznie większa, od obserwowanej

obecnie. W działaniach samorządu województwa związanych z realizacją ustaleń *Strategii rozwoju województwa* i Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020, jako priorytet ustanowiono tworzenie nowych miejsc pracy. Oznacza to, że realne jest zmniejszenie bezrobocia, a co za tym idzie pobudzenie obydwu aspektów gospodarki istotnych dla funkcjonowania transportu (a więc zarówno dojazdów do pracy, jak i pracy przewozowej związanej ze zwiększeniem liczby/aktywności działających firm). Redukcja bezrobocia nawet o kilka-kilkanaście procent oznacza wprowadzenie na rynek pracy kilkunastu tysięcy osób, a zwiększenie przedsiębiorczości o kilka procent – utworzenie kilku tysięcy nowych podmiotów gospodarczych. Jednym z założeń *Strategii rozwoju województwa* jest wykorzystanie relatywnie korzystnej sytuacji na rynku pracy w centralnej części województwa dla zmniejszenia bezrobocia w pozostałych powiatach – poprzez stworzenie dośrodkowego systemu transportu publicznego, umożliwiającego codzienną mobilność (dojazdy do pracy w skali regionalnej). Poniżej przedstawiono dwa istotne uwarunkowania funkcjonowania transportu w województwie – liczbę pracujących w podmiotach o liczbie zatrudnionych przekraczającej 9 oraz liczbę podmiotów gospodarczych o zatrudnieniu wynoszącym co najmniej 10 osób. Należy przyjąć założenie, że tak duże podmioty mają szczególne znaczenie dla kształtowania sytuacji na rynku pracy.



Rys.8. Terytorialne zróżnicowanie bezrobocia w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego w latach 2005-2014 w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego. Wykres przedstawia rozpiętość pomiędzy minimalną a maksymalną stopą bezrobocia (na koniec roku) oraz średnią wartość stopy bezrobocia dla okresu 10-letniego.

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Map of the Bydgoszcz and Toruń agglomeration showing the number of commuters by voivodeship. The map is color-coded: black for 12-16, dark brown for 8-12, orange for 4-8, yellow for 2-4, and light grey for below 2. White circles represent voivodeships with fewer than 10 commuters. Major cities like Bydgoszcz and Toruń are highlighted in black.

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku

- 18 -

Podkreślić należy, że dostępność danych statystycznych dotyczących dojazdów do pracy jest bardzo ograniczona i są one obarczone istotnymi błędami metodologicznymi, które w skrajnych przypadkach całkowicie podważają sens dokonywania jakichkolwiek analiz. Dane, które powszechnie określane są jako „dojazdy do pracy”, w rzeczywistości opierają się na zestawieniu miejsca zamieszkania osób zatrudnionych i miejsca ulokowania siedziby podmiotu, w którym są zatrudnieni. Powoduje to bardzo duże przekłamania na przykład w przypadku funkcjonowania oddziałów zamiejscowych firm lub czasowego zamieszkiwania osób nie formalizujących rzeczywistych pobytów. W obydwu przypadkach statystycznie odnotowuje się wówczas dojazdy do pracy, choć w rzeczywistości pracę realizuje się w miejscu swego zamieszkania.

Na mapie przedstawiono udział ludności wyjeżdżającej do pracy do Bydgoszczy i do Torunia – jest to suma wskaźników częściowych w relacjach do obydwu tych miast. Przy takim ujęciu wyższe wskaźniki notują gminy leżące w obszarze oddziaływania obydwu miast, gdzie nakładają się wskaźniki wyjazdów do obydwu miast. Aż 10 jednostek leżących w bezpośrednim sąsiedztwie miast notuje wskaźniki powyżej 12%. W Toruniu zatrudnionych jest 491 mieszkańców Bydgoszczy (stanowią oni 0,2% ludności w wieku produkcyjnym w Bydgoszczy), natomiast w Bydgoszczy zatrudnionych jest 1626 mieszkańców Torunia (co stanowi 1,2% ludności w wieku produkcyjnym w Toruniu). Zasięg intensywnych dojazdów jednoznacznie wskazują na powiązanie z układem komunikacyjnym, przy czym w kilku przypadkach bardzo dobrze eksponuje się dominująca rola transportu kolejowego (najbardziej wyrazisty jest przykład gmin Świekatowo lub Cekcyn).

Tab.7. Porównanie wielkości dojazdów do pracy do Bydgoszczy i Torunia – dane NSP 2011 r.

Jednostka terytorialna	Suma wyjazdów do Bydgoszczy i Torunia	Wyjazdy do Bydgoszczy	Wyjazdy do Torunia
	% ludności w wieku produkcyjnym		
Lubicz	15,4	1,9	13,5
Białe Błota	14,3	14,0	0,3
Dąbrowa Chełmińska	14,1	13,9	0,2
Osielsko	14,0	13,8	0,2
Zławieś Wielka	13,7	3,1	10,7
Obrowo	13,3	1,6	11,8
Łysomice	13,3	2,1	11,2
Siczenko	13,0	12,8	0,2
Wielka Nieszawka	12,7	2,0	10,7
Nowa Wieś Wielka	12,0	12,0	0,0
Dobrcz	11,4	11,4	0,0
Łabiszyn - miasto	10,9	10,9	0,0
Łubianka	9,7	2,0	7,7
Czernikowo	9,2	1,3	7,9
Świekatowo	9,1	9,1	0,0
Solec Kujawski - miasto	8,9	8,4	0,5
Kowalewo Pomorskie - obszar wiejski	8,9	1,9	7,0
Pruszcz	8,1	7,9	0,2
Koronowo - miasto	8,0	7,8	0,2
Unisław	7,8	6,5	1,3
Ciechocin	7,8	1,0	6,8
Koronowo - obszar wiejski	7,8	7,8	0,0
Szubin - obszar wiejski	7,6	7,6	0,0

Kowalewo Pomorskie - miasto	7,5	2,5	5,0
Nakło nad Notecią - obszar wiejski	7,4	7,1	0,3
Chełmża - gmina wiejska	7,4	2,1	5,3
Chełmża - miasto	7,2	2,4	4,8
Łabiszyn - obszar wiejski	7,1	7,1	0,0
Solec Kujawski - obszar wiejski	6,8	6,8	0,0
Szubin - miasto	6,5	6,4	0,1
Nakło nad Notecią - miasto	6,2	5,9	0,3
Mrocza - miasto	5,3	5,3	0,0
Złotniki Kujawskie	5,1	4,8	0,3
Papowo Biskupie	5,1	2,4	2,7

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Uwzględniono jednostki o wskaźniku sumy wyjazdów do pracy do Bydgoszczy i Torunia powyżej 5% ludności w wieku produkcyjnym

Tab.8. Jednostki z terenu województwa wykazujące największą bezwzględną liczbę zatrudnionych w Bydgoszczy i Toruniu (wskazano jednostki o liczbie zatrudnionych powyżej 200 osób) – dane NSP 2011 r.

Jednostka zamieszkania	Liczba osób	Jednostka zamieszkania	Liczba osób
Białe Błota	1667	Lubicz	1660
Toruń	1626	Obrowo	1009
Grudziądz - gmina miejska	1142	Zławieś Wielka	876
Osielsko	1052	Łysomice	674
Inowrocław - gmina miejska	847	Bydgoszcz	491
Solec Kujawski - miasto	835	Chełmża - gmina miejska	475
Sicienko	804	Czernikowo	448
Dobrcz	760	Chełmża - gmina wiejska	326
Nowa Wieś Wielka	740	Wielka Nieszawka	325
Nakło nad Notecią - miasto	731	Kowalewo Pomorskie - obszar wiejski	323
Szubin - obszar wiejski	718	Łubianka	319
Dąbrowa Chełmińska	705	Grudziądz - gmina miejska	275
Koronowo - obszar wiejski	632	Aleksandrów Kujawski - gmina miejska	233
Nakło nad Notecią - obszar wiejski	632		
Włocławek - gmina miejska	612		
Koronowo - miasto	593		
Pruszcz	487		
Szubin - miasto	392		
Łabiszyn - miasto	334		
Świecie - miasto	299		
Złotniki Kujawskie	294		
Unisław	293		
Zławieś Wielka	256		
Żnin - miasto	254		
Lubicz	241		
Chełmża - gmina miejska	239		
Łabiszyn - obszar wiejski	236		
Sadki	227		

Chełmno - gmina miejska	226		
Świekatowo	203		
Na 178 jednostek na terenie województwa – 177 wykazuje co najmniej 10 zatrudnionych w Bydgoszczy		Na 178 jednostek na terenie województwa – 110 wykazuje co najmniej 10 zatrudnionych w Toruniu	

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Analizując przestrzeń województwa w kontekście pełnionych funkcji społeczno-gospodarczych i ich wpływ na funkcjonowanie transportu w województwie, należy zwrócić uwagę na następujące aspekty:

- a) funkcja rolnicza – jest rozwinięta na terenie całego województwa, z wyjątkiem obszarów leśnych i największych miast. Wg BAEL w roku 2014 w rolnictwie i leśnictwie pracowało 14% ogółu pracujących w województwie, co wskazuje na wciąż bardzo duże znaczenie tej funkcji w gospodarce regionu. W najsilniejszym stopniu reprezentowana jest w części południowej, środkowej i zachodniej, gdzie dobre warunki przyrodnicze oraz korzystna struktura wielkościowa gospodarstw, pozwalają na osiąganie wysokiej towarowości, co wiąże się z dużą skalą transportu płodów rolnych. Sektor przetwórstwa rolno-spożywczego cechuje się z jednej strony dosyć dużym rozdrobnieniem, ale jednocześnie niezbyt liczne, relatywnie duże zakłady branży spożywczej wiążą dosyć duże obszary w zakresie pozyskania surowców lub sprzedaży produktów. W kontekście realizacji transportu należy zwrócić uwagę, że kluczowe znaczenie dla funkcji rolniczej mają drogi lokalne (dostęp dla maszyn rolniczych, transport płodów) oraz drogi zapewniające dostępność międzyregionalną (transport produktów przetwórstwa rolno-spożywczego).
- b) przedsiębiorczość pozarolnicza – jest rozwinięta na terenie całego województwa, ale w bardzo dużym stopniu skoncentrowana w największych ośrodkach. Potrzeby przewozowe są silnie uzależnione od rodzaju prowadzonej działalności. Wskaźnik udziału poszczególnych powiatów w strukturze wytwarzanego PKB, który może być pośrednim, uproszczonym miernikiem aktywności gospodarczej i powiązań gospodarki z otoczeniem, wskazuje że dominujące znaczenie w jego wytwarzaniu mają największe miasta oraz powiaty inowrocławski i świecki. W kontekście realizacji transportu należy zwrócić uwagę, że w przypadku przedsiębiorczości pozarolniczej istotne znaczenie ma kilka kategorii: drogi lokalne i drogi zapewniające dostępność w ujęciu podregionalnym (dojazdy do pracy w transporcie indywidualnym), drogi zapewniające dostępność w ujęciu międzyregionalnym (powiązania w zakresie przepływów surowców i produktów) a także drogowa i kolejowa infrastruktura transportu publicznego (dojazdy do pracy). W zakresie dziedzin szczególnie specjalistycznych bardzo duże znaczenie ma dostępność międzyregionalna i międzynarodowa, związana z wymianą know-how i specjalistyczną kooperacją. W zakresie niektórych rodzajów działalności, ze względu na dużą specjalizację województwa, jego udział w krajowej produkcji jest nieproporcjonalnie wysoki – a to oznacza dużą skalę wywozu towarów poza województwo. Jest to również istotne uwarunkowanie dla funkcjonowania transportu.
- c) funkcja turystyczna – na terenie województwa rozwinęła się nierównomiernie (adekwatnie do potencjału walorów istotnych dla jej rozwoju), a potrzeby przewozowe są powiązane z rodzajem produktu turystycznego. Dla turystyki krajoznawczej, w której istotne znaczenie w skali kraju ma kilka ośrodków rozmieszczonych głównie w centralnej i południowej części województwa, kluczowe znaczenie ma dostępność w ujęciu międzyregionalnym. Liczba zwiedzających muzea (będąca tylko pośrednim i niepełnym sposobem pomiaru liczby turystów – zakłada się tu, że większość odwiedzających muzea stanowią turyści), wskazuje, że skala ruchu wynosi rocznie ponad 830 tys. (z tej liczby nieco ponad 300 tys. koncentruje Toruń, ok. 200 tys. powiat żniński (głównie Muzeum w Biskupinie), ok. 120 tys. Bydgoszcz, ok.

44 tys. Brodnica, ok. 40 tys. Golub-Dobrzyń). Należy założyć, że ten rodzaj produktu turystycznego będzie realizowany głównie za pomocą transportu indywidualnego lub grup zorganizowanych, ale przy niewielkim udziale transportu publicznego. Dla turystyki pobytowej oraz aktywnej turystyki bazującej na walorach przyrodniczych, najlepiej rozwiniętej w części północno-zachodniej, północno-wschodniej i południowo-zachodniej, istotna jest zarówno dostępność w ujęciu wewnątrzregionalnym, jak i międzyregionalnym (przyjmuje się założenie, że z tych walorów w równej mierze korzystają mieszkańcy regionu, jak i turyści spoza regionu). Według danych za lata 2012-2014 przeciętna liczba korzystających z noclegów w powiatach świeckim, tucholskim, brodnickim i żnińskim wynosi 25-35 tys. (w każdym). W tym rodzaju ruchu turystycznego dominuje transport indywidualny. Dla turystyki biznesowej i kongresowej kluczowe znaczenie ma dostępność międzyregionalna i międzynarodowa głównych dwóch ośrodków miejskich. Dominująca część tego rodzaju ruchu będzie realizowana za pomocą transportu publicznego. W obszarach podmiejskich największych miast duże znaczenie będzie miała także rekreacja i wypoczynek realizowany w bazie ogrodów działkowych i bazie letniskowej. W miastach w równej mierze realizowany on jest przy użyciu motoryzacji indywidualnej i komunikacji miejskiej, natomiast w obszarach podmiejskich w przewadze z wykorzystaniem motoryzacji indywidualnej. Kluczowe znaczenie dla tego produktu mają więc drogi lokalne i infrastruktura transportu publicznego.

- d) funkcja uzdrowiskowa – województwo kujawsko-pomorskie wyróżnia się potencjałem uzdrowiskowym, realizowanym przede wszystkim w Ciechocinku i Inowrocławiu, należących do największych polskich uzdrowisk oraz w Wieńcu Zdroju. Skala ruchu jest bardzo duża – według danych za rok 2014 stacjonarnie w uzdrowiskach w kujawsko-pomorskim leczyło się ponad 130 tys. osób, co jest drugą wartością w kraju. Należy założyć, że znaczna część korzystających z oferty uzdrowisk pochodzi spoza terenu województwa, a więc dla zapewniania ich dostępności istotna jest przede wszystkim infrastruktura dostępu międzyregionalnego. Znaczna część kuracjuszy dostaje się do uzdrowisk za pomocą transportu publicznego.
- e) leśnictwo – specyficzną funkcją północnej części województwa jest pozyskanie drewna. Spośród nieco ponad 800 podmiotów zarejestrowanych w dziale 02 (leśnictwo i pozyskanie drewna), aż 1/3 działa w zaledwie ok. 15 gminach związanych z Borami Tucholskimi i Krajną. Jest to rejon, gdzie sieć drogowa jest niezbędna nie tylko dla transportu drewna do licznych tartaków (duże znaczenie dróg lokalnych, dostosowanych do transportu ciężkiego), ale także do transportu wstępnie przetworzonego surowca do dalszego przetwórstwa, często realizowanego poza terenem województwa (duże znaczenie dostępności międzyregionalnej).
- f) funkcje usługowe o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym – obydwa ośrodki stołeczne koncentrują dominującą część potencjału usługowego województwa w zakresie funkcji wyższego rzędu, związanych z nauką, gospodarką, kulturą, sztuką, administracją. Są to funkcje niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania regionu, ale także kształtujące konkurencyjność regionu na tle innych województw. Funkcje te (stanowiące część potencjału metropolitalnego) generują także częste i intensywne powiązania międzyregionalne (pozycjonują obydwa miasta w sieci współpracy międzynarodowej). Dla prawidłowej realizacji tych działalności niezbędne są więc zarówno sprawne powiązania wewnątrzregionalne, jak i międzyregionalne. Znaczna część odbiorców tego rodzaju usług korzysta z transportu publicznego – niezbędna jest więc infrastruktura umożliwiająca organizację sprawnego i szybkiego transportu tak w relacjach wewnątrzregionalnych (dośrodkowych), jak i międzyregionalnych.

Przedstawiona sytuacja podstawowych aspektów stanu rozwoju społeczno-gospodarczego pozwala na sformułowanie wniosków istotnych dla funkcjonowania transportu w województwie. Wśród tych kluczowych obserwacji znajdują się zarówno takie, które są typowe dla większości regionów, jak i specyficzne tylko dla kujawsko-pomorskiego. Wskazać należy przede wszystkim na:

- 1) Regularny rozkład przestrzenny i wielkościowy miejskiej sieci osadniczej województwa, nieduża powierzchnia i regularny kształt województwa oraz centralnie położone ośrodki stołeczne, stwarzają wyjątkowo korzystne warunki do osiągnięcia stanu wysokiej spójności transportowej, w tym także szczególnie sprzyjają rozwojowi dośrodkowych systemów transportu publicznego.
- 2) Specyficzny bipolarny układ, polegający na pełnieniu funkcji stołecznych przez dwa duże i częściowo uzupełniające się pod względem potencjału, a dodatkowo położone w bliskim sąsiedztwie ośrodki miejskie, generuje potencjalnie dużą skalę regularnych i okazjonalnych powiązań pomiędzy tymi miastami. Należy się więc spodziewać rosnącej skali powiązań i przepływów pomiędzy tym i miastami, z dużym zapotrzebowaniem na transport publiczny.
- 3) Coraz większe znaczenie mieć będzie transport o charakterze aglomeracyjnym, ponieważ zarówno dotychczasowy, jak i prognozowany przebieg procesów suburbanizacji wskazuje, że rola obszarów podmiejskich w systemach funkcjonalnych największych miast będzie rosła (coraz większa część mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast będzie koncentrowała się w obszarach podmiejskich). Szczególne znaczenie mieć tu będzie transport publiczny, ale nadal większość pracy przewozowej będzie wykonywana przez transport indywidualny.
- 4) Obecna sytuacja gospodarcza województwa, przejawiająca się w wielu powiatach wciąż bardzo wysokimi wskaźnikami bezrobocia i relatywnie niskim wskaźnikiem przedsiębiorczości obniża zapotrzebowanie na działalności transportowe. Jednak wraz z aktywizacją społeczną i gospodarczą, co jest priorytetem w polityce regionalnej województwa, należy spodziewać się sukcesywnego wzrostu zapotrzebowania na transport i intensywność pracy przewozowej. Dotyczyć to będzie zarówno aspektu dojazdów do pracy (zorganizowanych, jak i indywidualnych), jak i aspektu transportowej obsługi działalności gospodarczych. Rozwój transportu publicznego powinien być traktowany nie tylko jako następstwo ożywienia gospodarczego, ale przede wszystkim jako instrument tego ożywienia – przez zapewnienie możliwości dojazdów do pracy do centralnej części województwa, cechującej się relatywnie dobrą sytuacją na rynku pracy, można aktywnie kształtować rynki pracy w obszarach o gorszej sytuacji. Już obecnie zasięg oddziaływania obydwu ośrodków stołecznych w zakresie dojazdów do pracy jest w skali województwa bardzo szeroki – nie należy spodziewać się, że zasięg dojazdów będzie się zwiększał, ale należy oczekiwać wzrostu skali (natężenia) dojazdów, zwłaszcza z „zewnętrznego pierścienia” – czyli gmin leżących w odległości ponad 30 km od centrów ośrodków stołecznych. W polityce regionalnej przyjmuje się założenie, że ułatwienie pozyskania pracy poprzez stymulowanie transportu publicznego, będzie ograniczało skalę trwałych lub okresowych migracji młodych ludzi poza teren województwa.
- 5) Profil gospodarczy województwa wskazuje, że wprawdzie w ujęciu podregionów notuje się pewne różnice, ale generalnie na terenie całego województwa kluczowe znaczenie mają relacje: lokalne (związane z codzienną mobilnością w rejonie miejsca zamieszkania – głównie poprzez dojazdy do pracy, szkół, załatwianie potrzeb socjalno-bytowych), wewnątrzregionalne (związane z codzienną albo okazjonalną mobilnością w granicach województwa – jako efekt realizowanych na dłuższe dystanse dojazdów do pracy i dojazdów do szkół oraz okazjonalnego korzystania z rzadziej reprezentowanych usług – dostępnych w wybranych miastach), międzyregionalne (związane z zapewnieniem dostępności innych regionów i państw – jako efekt specjalizacji gospodarki i wynikającej stąd konieczności kooperacji, a także jako efekt usieciowiania największych miast regionu w zakresie usług wyższego rzędu). Jednoznacznie też trzeba stwierdzić, że w kolejnych latach wzrastać będzie natężenie zarówno transportu towarowego, jak i osobowego, przy czym w tym ostatnim aspekcie – zarówno transportu publicznego, jak i indywidualnego.
- 6) Prognoza demograficzna wskazuje na spodziewane istotne spadki liczby mieszkańców w największych miastach oraz w większości powiatów ziemskich. Będzie to pogarszało warunki ekonomiczne transportu, niemniej jednak ze względów społecznych niezbędne jest

kontynuowanie rozwoju transportu publicznego, niezależnie od potencjalnie malejącego zapotrzebowania.

II.2. Położenie województwa w europejskich korytarzach transportowych

Województwo kujawsko-pomorskie położone jest w centralnej części Polski, przez jego terytorium prowadzą ważne szlaki komunikacyjne, głównie na kierunku północ-południe, w tym korytarz Bałtyk – Adriatyk, wchodzący w skład transeuropejskiej sieci transportowej. Województwo znajduje się na trasie i w sąsiedztwie Paneuropejskich Korytarzy Transportowych: sieci TEN-T¹ nr VI (Gdańsk – Katowice – Żylna) i VIa oraz sieci TINA.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. określiło dwupoziomową strukturę tej sieci, na którą składają się sieć bazowa oraz uzupełniająca ją sieć kompleksowa. W skład sieci na terenie województwa wchodzi:

- sieć bazowa: autostrada A1 oraz linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew) w zakresie linii kolejowych towarowych, przeznaczonych do rozbudowy,
- sieć kompleksowa: planowane do realizacji drogi ekspresowe: S5, S10 i S16, linie kolejowe nr 131 (Chorzów Batory – Inowrocław – Tczew – Gdańsk), 201 (Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo) i 353 (Poznań – Inowrocław – Toruń – Skandawa) w zakresie transportu pasażerskiego oraz Port Lotniczy w Bydgoszczy i terminal kolejowo-drogowy w Bydgoszczy.

II.3. Infrastruktura drogowa

Z punktu widzenia wpływu na rozwój gospodarczy kraju, infrastrukturę transportową należy oceniać pod względem jej stanu technicznego i dostępności. Zjawiskiem negatywnym jest wciąż mniejsza dynamika poprawy wskaźników gęstości sieci infrastruktury w relacji do wzrostu PKB i intensywności przewozów. Niższy niż w innych państwach UE poziom wskaźników gęstości krajowej sieci transportowej oznacza, że Polska gospodarka i polscy przedsiębiorcy mają gorsze warunki konkurencyjności na rynkach międzynarodowych niż zagraniczne podmioty gospodarcze.

Na podstawie najnowszych badań można oszacować, że spowodowana niewydolnością systemu transportowego względna wartość strat czasu w transporcie (w stosunku do PKB tylko w obrębie miast) wzrosła w latach 2001-2009 z 0,4% do 0,9%. Straty te wywołuje zarówno zły stan infrastruktury, jak i zła organizacja systemów transportowych. Inwestycje eliminujące tę niewydolność mogą więc przynieść oszczędności ogólnogospodarcze wynoszące kilkanaście miliardów złotych rocznie.

Na drogowy system komunikacyjny i transportowy województwa składają się drogi zapewniające dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną. Za dostępność zewnętrzną województwa odpowiadają: autostrada A1, DK 5 (planowana droga ekspresowa S5), DK 10 (planowana droga ekspresowa S10), drogi krajowe nr: 91 (dawniej DK 1), 15, 16, 25, 62, 55 oraz dwie drogi wojewódzkie nr 240 i 270. Najważniejsze z punktu widzenia spójności wewnętrznej województwa są drogi krajowe nr: 80, 56 i 67 oraz sieć dróg wojewódzkich.

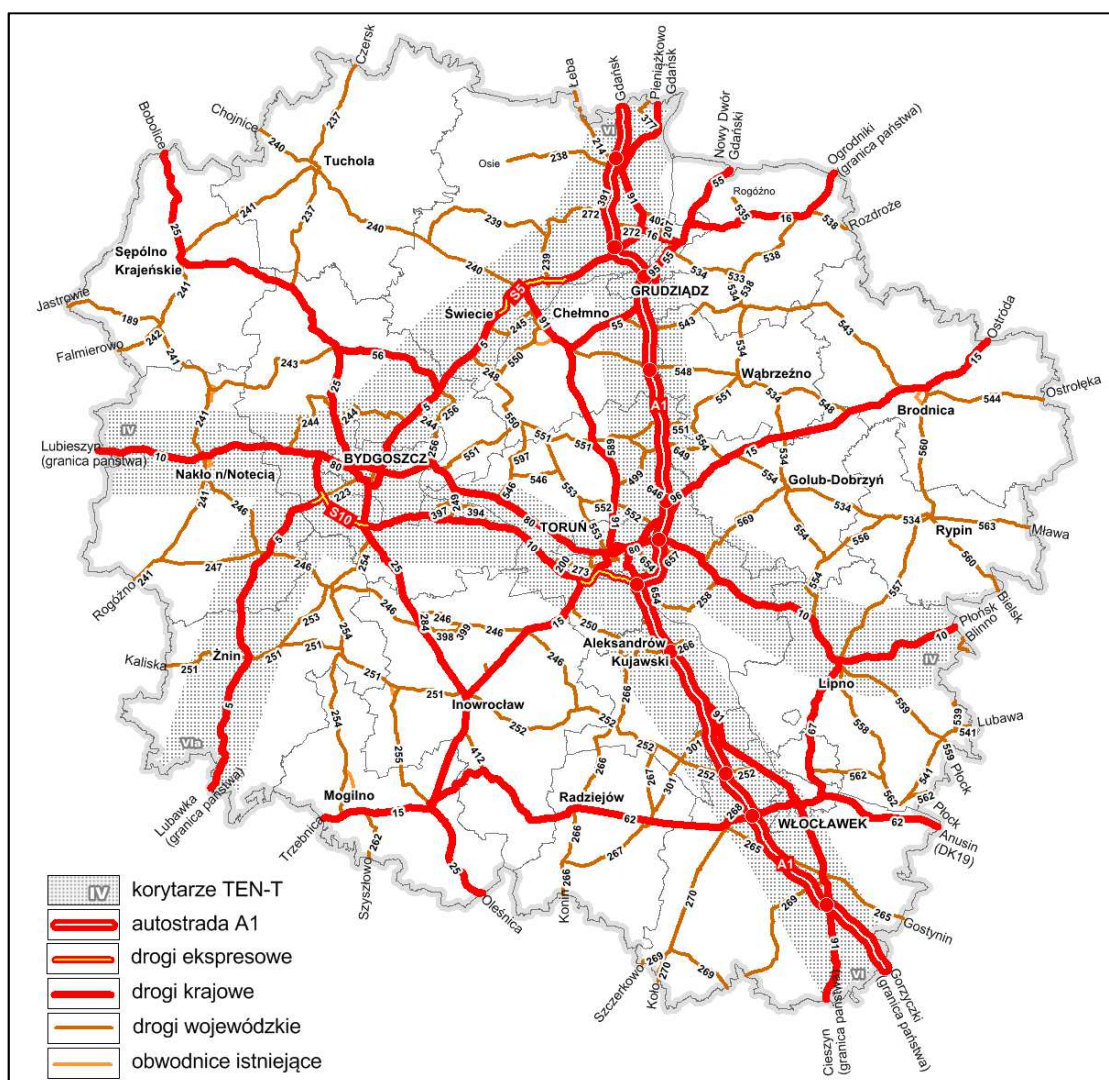
Łączna długość dróg publicznych w województwie kujawsko-pomorskim wynosi 26 724,5 km (2014 r.), w tym o nawierzchni twardej 16 961,7 km (63,5%). Struktura dróg o nawierzchni twardej według kategorii jest w województwie kujawsko-pomorskim niemal identyczna ze strukturą dróg w Polsce. Udział dróg krajowych w województwie wynosi 7,1% (Polska 6,7%), wojewódzkich 10,1% (Polska 9,9%), powiatowych 39,8% (Polska 39,9%), gminnych 43,0% (Polska 43,5%). Sieć dróg krajowych w województwie liczy łącznie 1 203 km, z czego w granicach administracyjnych miast 220,7 km. Łączna długość dróg wojewódzkich wynosi 1 731,054 km, z czego 717,042 km (41,4%) to

¹ Zakwalifikowanie do sieci TEN-T stanowi potwierdzenie znaczenia drogi dla spójności UE

drogi klasy G (główniej), a 1 014,012 km (58,6%) klasy zbiorczej (Z). Sieć dróg krajowych i wojewódzkich uzupełniają drogi powiatowe i gminne istotne głównie dla powiązań lokalnych.

Autostrada A1 o przebiegu S6 (Rusocin) – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa (Ostrawa) przebiega w ciągu drogi międzynarodowej E75. Efektem końcowym budowy autostrady A1 (po wybudowaniu jej brakujących fragmentów na terenie województwa łódzkiego i śląskiego) będzie połączenie północnej części Polski z południową na długości 560 km. Autostrada A1 jest kluczowa dla systemu transportowego województwa, w szczególności zapewnia dostęp do zespołu portów Gdańsk – Gdynia oraz centralnych i południowych województw.

Droga krajowa nr 91 (na odcinkach, na których autostrada została oddana do użytku, na pozostałych DK nr 1) o przebiegu Gdańsk – Świecie – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Wojkowice Kościelne – Dąbrowa Górnicza – Tychy – Bielsko-Biała – Cieszyn Boguszowice – granica państwa, stanowi niepłatną drogę alternatywną, o przebiegu zbliżonym do przebiegu autostrady A1. Z racji niższych parametrów (droga klasy GP) skupia głównie ruch regionalny.



Rys.10. Sieć drogowa województwa

Źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku

Droga ekspresowa S5 (obecnie droga krajowa nr 5) o zakładanym przebiegu S7 (Ostróda) - A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz – A2 (Poznań) – Leszno – A8 (Wrocław), dalej jako droga krajowa do

granicy państwa, to jednocześnie droga międzynarodowa o symbolu E261. Zapewnia bezpośrednie połączenie północnych regionów kraju z województwami zachodniej Polski (dolnośląskim i wielkopolskim), w szczególności z aglomeracjami Wrocławia i Poznania. Do eksploatacji zostały oddane elementy trasy S5 w postaci fragmentów obwodnic Szubina i Świecia (wymagające dostosowania parametrów do parametrów drogi ekspresowej), oddano do użytku również fragment południowej obwodnicy Bydgoszczy od węzła Stryszek do węzła Białe Błota (funkcjonuje on jako wspólny odcinek drogi ekspresowej S5 i S10, a po oddaniu do użytku całego odcinka drogi S5 w naszym województwie, będzie nim przebiegała tylko droga S10) i fragment trasy wylotowej z Bydgoszczy w kierunku Poznania.

Droga ekspresowa S10 (obecnie droga krajowa nr 10) o zakładanym przebiegu A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń - Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin) łączy Warszawę ze Szczecinem. Realizuje ona powiązania zewnętrzne regionu z pozostałą częścią kraju na kierunku wschód – zachód. Stanowi drogę o podstawowym znaczeniu dla kształtującego się obszaru metropolitalnego, spinającą sieć drogową Bydgoszczy i Torunia oraz decydującą o sprawnym dostępie miasta Bydgoszczy do autostrady A1 w węźle autostradowym Czerniewice. Planowana droga ekspresowa S10 stanowić będzie obwodnice dla stołecznych miast regionu, co oznacza, iż realizacja projektu pozwoli na wyprowadzenie ruchu drogowego z Bydgoszczy i Torunia w kierunku sieci TEN-T, a także wpłynie na odciążenie ich od nadmiernego ruchu tranzytowego.

Pośród dróg wojewódzkich, do strategicznych połączeń z największym natężeniem ruchu należą ciągi dróg nr: 251 i 252 – Kaliska – Żnin – Barcin – Inowrocław – Zakrzewo – Włocławek, 240 i 548 – Chojnice – Tuchola – Świecie – Stolno – Wąbrzeźno, 534 – Grudziądz – Wąbrzeźno – Golub-Dobrzyń – Rypin, 560 – Brodnica – Rypin, 241 – Tuchola – Nakło n/Notecią – Kcynia – Wągrowiec, 557 i 559 – Rypin – Lipno – Płock, 266 – Ciechocinek – Aleksandrów Kujawski – Radziejów – Sompolno. Istotne znaczenie dla powiązań wewnętrznych dwóch miast wojewódzkich posiadają następujące drogi: nr: 223, 244 i 551 dla Bydgoszczy, nr: 553 i 552 dla Torunia.

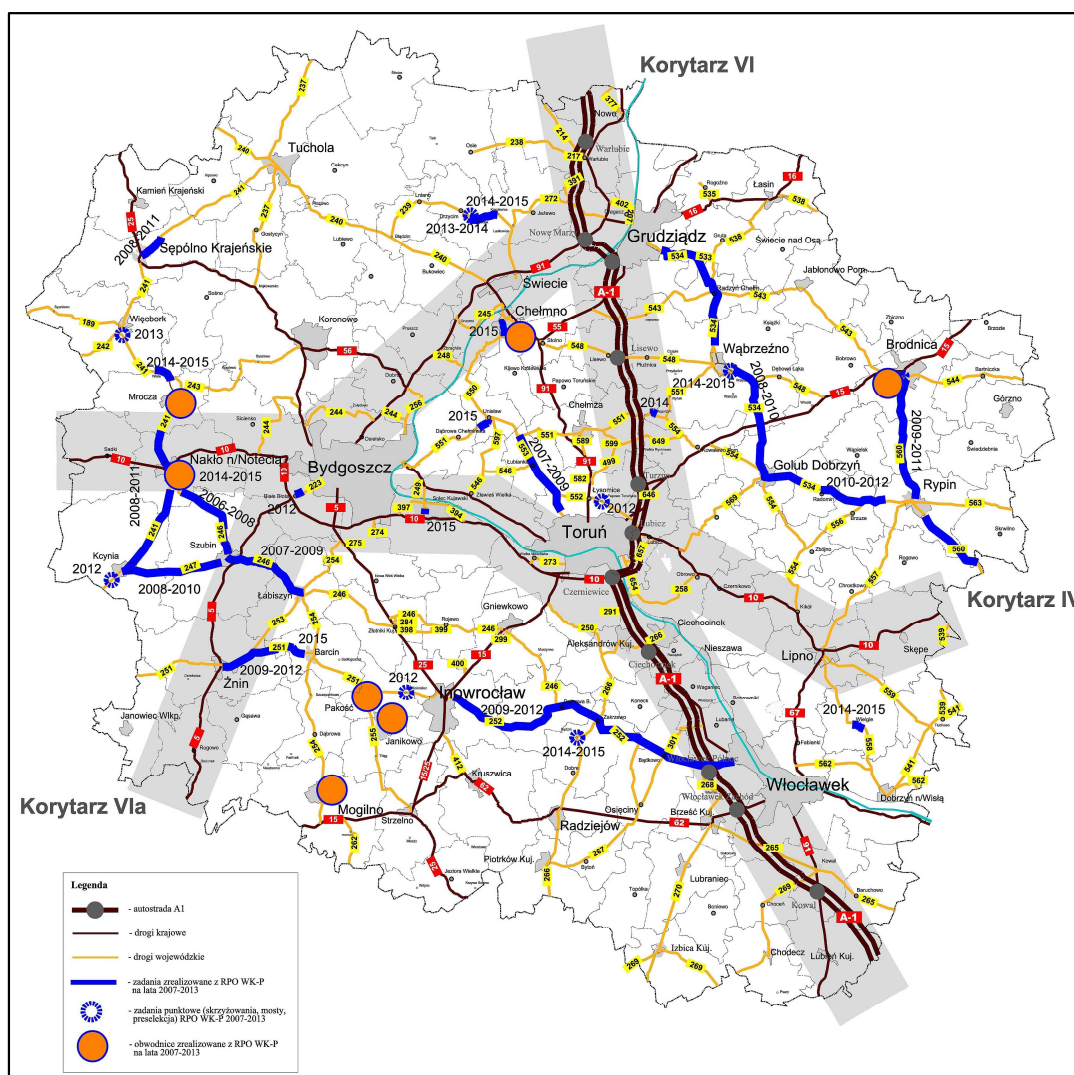
Województwo kujawsko-pomorskie posiada w zarządzie 1 731,054 km dróg wojewódzkich o różnych parametrach technicznych oraz różnym standardzie utrzymania. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, który wykonuje czynności z zakresu utrzymania dróg, realizuje swoje obowiązki systemem własnym gospodarczym oraz częściowo zleca je firmom zewnętrznym. Sieć dróg wojewódzkich podzielona jest obecnie na sześć rejonów administracyjnych utrzymania dróg wojewódzkich (RDW), średnio po ok. 300 km w każdym rejonie.

Tab.9. Wykaz projektów zrealizowanych w ramach RPO WK-P 2007-2013

L.p.	Nr drogi, skrócony opis zadania	Lata realizacji	Długość odcinka [km]	Wartość [zł]
1	DW 246 Nakło – Szubin	2007 – 2008	14,400	20 548 326
2	DW 246 Szubin – Łabiszyn	2007 – 2009	13,907	21 456 366
3	DW 251 Kaliska – Inowrocław, DW 252 Inowrocław – Włocławek	2008 – 2012	62,680	107 954 076
4	DW 247 Kcynia - Szubin	2008 – 2010	15,322	34 985 185
5	DW 553 Toruń - Wybcz	2008 – 2009	14,638	23 678 345
6	DW 241 Sępólno – Kcynia	2008 – 2011	23,096	65 231 901
7	DW 534 Grudziądz – Radomin	2008 – 2010	48,437	99 459 441
8	DW 560 Brodnica – Sierpc	2009 – 2011	32,611	48 612 667
9	DW 534 Radomin – Rypin	2010 – 2011	15,055	21 756 727
10	Zakup systemu monitoringu dróg	2012	n.d.	2 155 312
11	Drogowa Inicjatywa Samorządowa 2011/12	2011 – 2012	n.d.	4 133 459
12	DW 223 m. Białe Błota	2012	0,223	1 171 417
13	DW 239 m. Gródek	2012 – 2013	1,673	4 152 408
14	241 – most na rz. Orla	2013	n.d.	2 710 877
15	Drogowa Inicjatywa Samorządowa 2013	2013	n.d.	3 255 921

16	Przebudowa ciągów dróg wojewódzkich	2014 – 2015	8,458	11 879 180
17	Budowa rond w ciągach dróg wojewódzkich	2014 – 2015	0,540	8 904 400
18	Drogowa Inicjatywa Samorządowa 2014	2014	n.d.	7 171 631
19	Przebudowa obiektów mostowych w ciągach dróg wojewódzkich	2014 – 2015	0,556	8 379 920
20	DW 558 m. Wielgie	2014 – 2015	1,519	4 462 960
21	Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich	2014	0,391	3 534 211
22	System ewidencji i zarządzania	2011 – 2015	n.d.	10 107 496
23	Przebudowa DW 550 m. Chełmno, ul. Toruńska	2015	2,351	4 297 100
24	Przebudowa DW 251 na terenie gminy Barcin	2015	5,000	8 058 620
25	Przebudowa DW 249 m. Solec Kujawski	2015	0,320	1 700 000
26	Przebudowa DW 551 m. Unisław	2015	1,824	3 400 000
Razem			263,001	533 157 946

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy



Rys.11. Rozmieszczenie projektów zrealizowanych w ramach RPO WK-P 2007-2013

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Infrastruktura województwa kujawsko-pomorskiego podobnie jak w całej Polsce nie należy do najbardziej bezpiecznych. W 2014 roku miały miejsce na nich 1044 wypadki, w których zginęło 179

osób, a 1112 zostało rannych. W tym samym roku doszło do 22163 kolizji². W 2014 roku odnotowano też wyraźny spadek liczby wypadków i rannych. Jednocześnie zaobserwowano nieznaczny wzrost liczby ofiar ciężko rannych oraz utrzymanie się ofiar śmiertelnych na poziomie z roku poprzedniego.

Wskaźniki zagrożenia potwierdzają znaczący wzrost ciężkości wypadków. Przy jednym z najniższych w kraju ryzyku zaistnienia wypadku (wskaźnik demograficzny liczba wypadków na 100.000 mieszkańców wynosi 50), ciężkość zdarzeń wyrażona liczbą zabitych na 100 wypadków osiąga wartość 17, co plasuje województwo kujawsko-pomorskie na drugim miejscu pod względem ciężkości wypadków w kraju. W strukturze wypadków dominują wypadki z pieszymi oraz boczne zderzenia pojazdów. Region kujawsko-pomorski znajduje się też w czołówce pod względem wypadków spowodowanych najechaniem pojazdu na drzewa lub inne przeszkody. Tę ostatnią kategorię cechuje wysoka ciężkość i generowanie znacznie większej od średniej krajowej liczby ofiar śmiertelnych.

Wśród czynników mających pośredni wpływ na występowanie zwiększonej liczby zdarzeń w powyższych kategoriach należy wskazać przede wszystkim brak segregacji ruchu pieszego i kołowego, geometrię dróg niedostosowaną do obowiązujących warunków technicznych, a zwłaszcza występowanie w skrajni dróg drzew i innych obiektów stanowiących potencjalnie zagrożenie dla kierowców.

Pilotażowe działania podejmowane przez Kujawsko-Pomorską Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego tj. opracowanie wytycznych Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w sprawie wyznaczania granic obszaru zabudowanego i weryfikację granic obszaru zabudowanego na drogach wszystkich kategorii oraz przyjęcie wzoru tabliczki znaku ostrzegawczego do oznakowania miejsc szczególnie zagrożonych wypadkami spowodowanymi najechaniem pojazdu na drzewo nie zastąpią działań inwestycyjnych związanych z przebudową dróg polegających m.in. na budowie dróg dla pieszych i rowerzystów, bezpiecznych przejść dla pieszych czy usunięciu stałych obiektów z otoczenia drogi. Realizacja tych zadań winna być zgodna z dyrektywą 2008/96/WE dotyczącą zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej - narzędziu stworzonemu przez Komisję Europejską. I choć ma charakter obligatoryjny tylko dla dróg położonych w sieci TENT, to jednak może, a w zasadzie powinna być stosowana na zasadach dobrej praktyki także na pozostałych drogach. Tezę tę potwierdzają działania inwestycyjne przeprowadzone w ostatnich latach na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, w tym przebudowy, przetrasowania dróg, realizacje obwodnic, które przyczyniły się do poprawy standardów, a tym samym bezpieczeństwa.

Jednak nadal wiele dróg (ich odcinków) nie posiada właściwych parametrów, odpowiadających ich funkcji i klasie drogi oraz wzrastającemu natężeniu ruchu. Dzięki środkom z RPO WK-P część dróg w sieci została doprowadzona do określonych standardów. W perspektywie 2007-2013 przy użyciu środków w wysokości 533 157 946 PLN wyremontowano 263,001 km dróg.

Degradacja stanu technicznego dróg jest procesem polegającym na stopniowym pogarszaniu się jakości nawierzchni w wyniku jej wykorzystania przez przemieszczające się pojazdy silnikowe. Największy wpływ na postępujący proces niszczenia stanu nawierzchni dróg ma wzrost wielkości ruchu na drogach wojewódzkich, w tym wzrost ruchu ciężkiego oraz brak należytego utrzymania sieci. W celu zatrzymania degradacji nawierzchni wykonuje się działania w zakresie utrzymania dróg oraz zabiegi remontowe. Istotną barierą poprawy stanu technicznego i postępującej degradacji jest jednak niewystarczająca liczba prac remontowych, związana z ograniczonym dostępem do środków finansowych województwa. Należy zauważyć, że inwestycje w latach 1999–2005 finansowane ze środków własnych i kontraktu wojewódzkiego, tylko nieznacznie poprawiły sytuację w zakresie polepszenia stanu technicznego dróg wojewódzkich.

W okresie 2000-2005 ruch pojazdów silnikowych według „Syntezy wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2005 roku³” zwiększył się na drogach województwa kujawsko-pomorskiego

² Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Gdańsk marzec 2015 r., Stan Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.

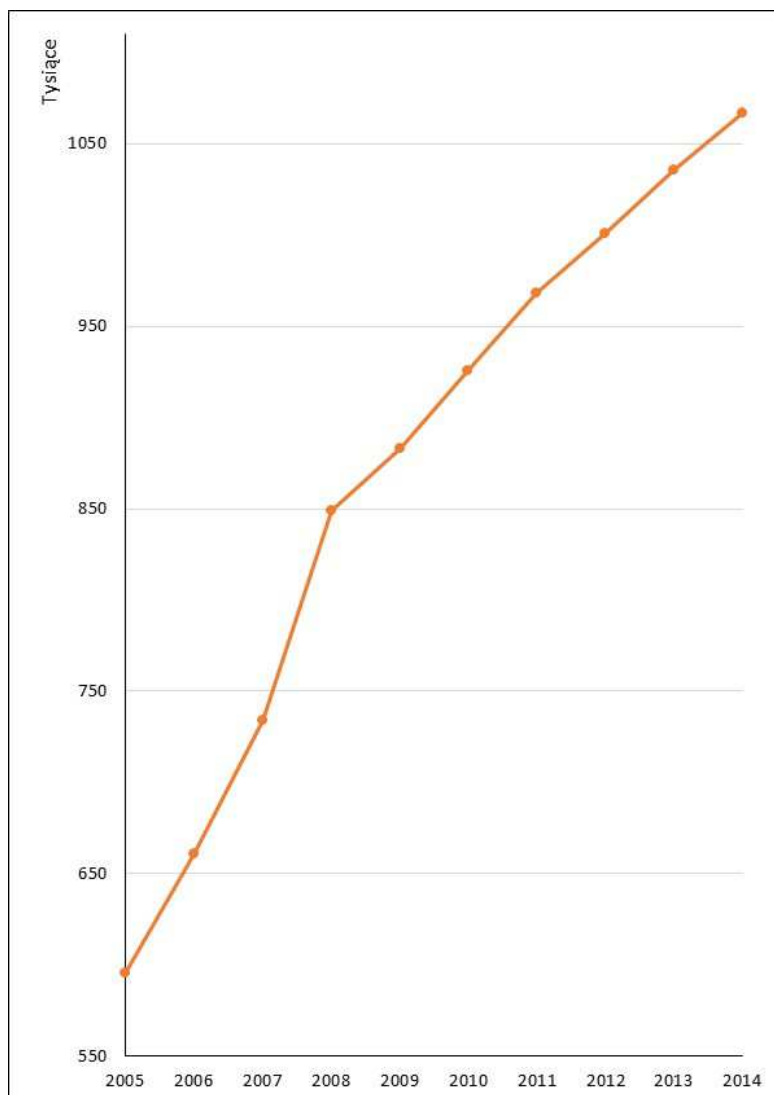
³ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, 2006

o 22%. W skali kraju także odnotowano wzrost ruchu pojazdów silnikowych na sieci dróg wojewódzkich, przy czym wzrost był udziałem trzech kategorii, tj. samochodów osobowych, samochodów ciężarowych bez przyczep oraz samochodów ciężarowych z przyczepami. W tej ostatniej kategorii wzrost ruchu był największy i osiągnął 118 % względem roku 2000.

Tab.10. Zmiany liczby uczestników ruchu drogowego w okresie 2005-2014 r.

L.p.	Kategoria pojazdów	Liczba pojazdów									
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
		szt.									
1	motocykle	49364	51076	53504	63840	67505	69088	71704	73214	75544	77478
2	samochody osobowe	595851	660650	733835	848694	883039	925833	968176	1001146	1035753	1066512
3	autobusy	3622	3883	4133	4796	5070	5187	5308	5241	5392	5542
4	samochody ciężarowe	92819	100783	107054	124496	130911	139595	144650	146438	149151	153119
5	samochody ciężarowo - osobowe	7436	7444	7674	9314	9184	9113	8967	8825	8735	8662
6	ciągniki samochodowe	5482	6405	7431	8915	9410	10196	11229	12227	13512	14468
7	ciągniki siodłowe	5460	6382	7410	8891	9387	10175	11208	12203	13488	14444
8	ciągniki rolnicze	67115	70761	74409	85372	94340	96464	99135	95938	98195	100180

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

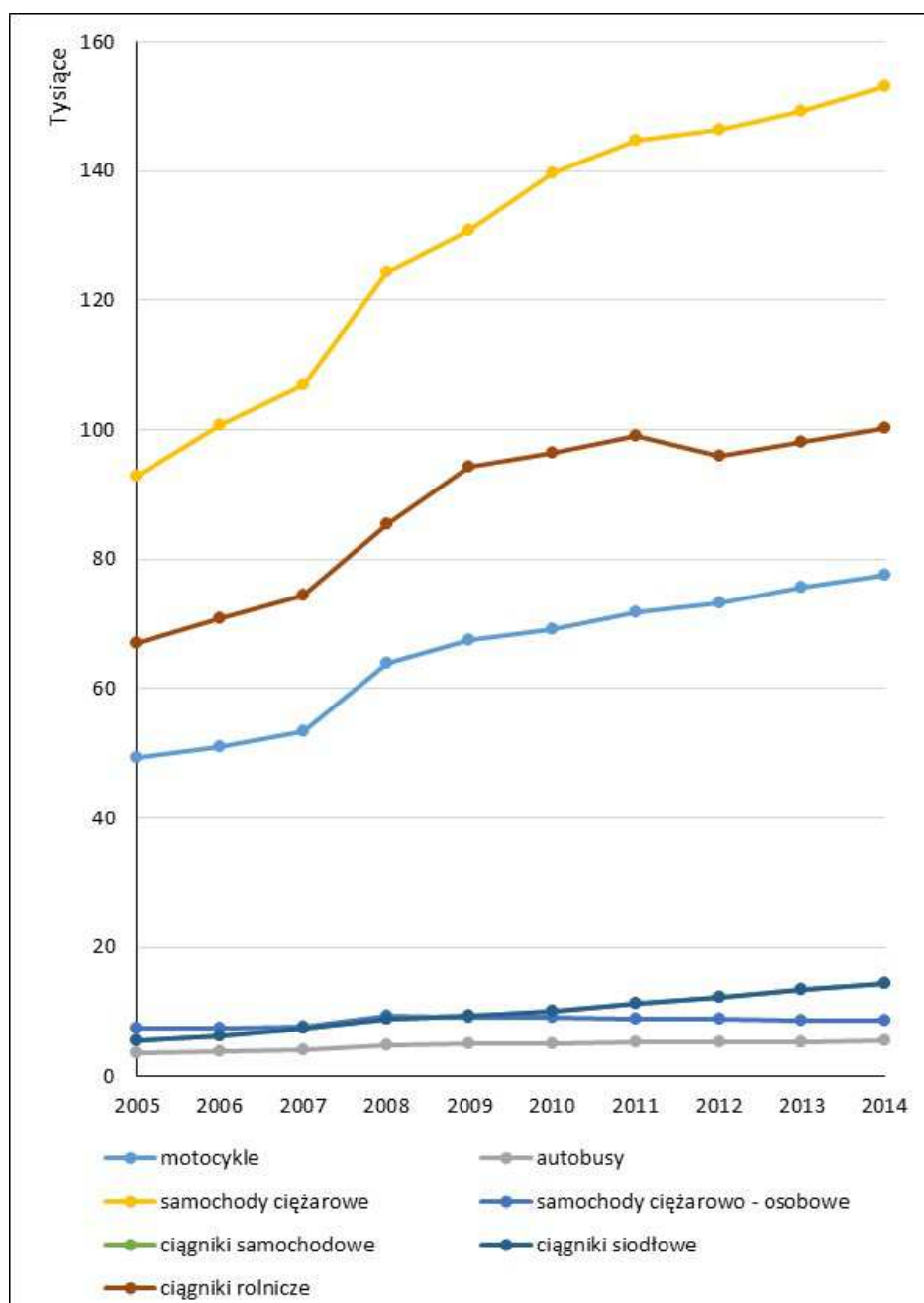


Rys.12. Zmiany liczby samochodów osobowych na drogach województwa w latach 2005-2014

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Generalny Pomiar Ruchu w 2010 r. pokazał dalszy wzrost ruchu pojazdów silnikowych na sieci dróg wojewódzkich. W skali kraju wskaźnik wzrostu ruchu w porównaniu z rokiem 2005 wyniósł 1,23. Według informacji zaprezentowanych w „Syntezie wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 r.”⁴, na drogach wojewódzkich kujawsko-pomorskiego zanotowano wzrost rzędu 21% w porównaniu do roku 2005. Niekorzystnie, jeśli chodzi o strukturę rodzajową ruchu i udział pojazdów ciężarowych z przyczepami, prezentowały się dane wyników pomiaru ruchu z 2010 r. Dla samochodów ciężarowych z przyczepami, czyli kategorii pojazdów, która w największym stopniu oddziałuje na proces degradacji stanu technicznego nawierzchni dróg, nastąpił blisko 20-procentowy wzrost ruchu w porównaniu do wyników pomiaru ruchu przeprowadzonego w 2005 r.

⁴ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, 2011



Rys.13. Zmiany liczby pojazdów na drogach województwa w latach 2005-2014

Źródło: opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS

Prognoza ruchu na kolejne lata jest w trakcie opracowania w oparciu o wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 roku. Wynik analizy ww. danych będzie stanowił podstawę do monitorowania i korygowania niniejszego opracowania tzn. planu realizacji inwestycji. Aczkolwiek zaobserwowano już, zmianę struktury ruchu po otwarciu autostrady A1. Na chwilę obecną przejazd autostradą na odcinkach niekoncesyjnych jest bezpłatny, co spowodowało zmniejszenie ruchu na drogach wojewódzkich. Wnioskujemy, jednak, że struktura ruchu zmieni się po wprowadzeniu odpłatności na pozostałych odcinkach autostrady. W związku z powyższym inwestycje planowane w niniejszym opracowaniu koncentrują się w obszarze dojazdów do autostrady oraz na sieci dróg alternatywnych. Podobna sytuacja będzie miała miejsce po wybudowaniu drogi ekspresowej S5.

Zakładając utrzymującą się tendencję w wysokości finansowania oraz występujące w dalszych latach niewystarczające liczby remontów, należy założyć dalsze pogorszenie stanu technicznego dróg wojewódzkich. Jednocześnie zwiększający się ruch pojazdów może przyczynić się do przyspieszenia

procesu degradacji nawierzchni. Prowadzi to do powstania tzw. „błędnego koła”. Zły stan techniczny infrastruktury powoduje konieczność ponoszenia bardzo wysokich środków odtworzeniowych, przeznaczanych na dogłębne remonty lub wręcz na kompletne rekonstrukcje dróg. Koszty te znacząco wpływają na całkowity budżet przeznaczony na inwestycje w drogi wojewódzkie. Brak środków powoduje wzrost tempa degradacji i co za tym idzie coraz większe pogorszenie stanu technicznego. Aby wyeliminować taką sytuację należy tak alokować dostępne środki, aby móc sprostać wymogom utrzymywania stanu infrastruktury na stałym nie pogarszającym się poziomie. Poniższa mapa stanów nawierzchni oparta jest o metodę BIKB – IBDM, która jest jedną z metod oceny wizualnej stanu nawierzchni jezdni i skupia się na uszkodzeniach powierzchniowych, odkształceniach nawierzchni i uszkodzeniach strukturalnych, której współautorem jest Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Sens budowania dróg jest uzasadniony zwiększającym się popytem na przewozy drogowe, w tym rosnącą rolą Polski jako kraju tranzytowego na kierunku północ-południe. Jednym z podstawowych wyznaczników działań, mających na celu wzmocnienie i modernizację potencjału polskiego systemu transportowego jest wielkość i struktura przyszłego popytu na całokształt usług przewozowych ładunków i osób. Prognozy tego popytu do 2030 roku zostały opracowane w oparciu o znane pod koniec 2011 roku oceny uwarunkowań makroekonomicznych, technologicznych, społecznych i europejskich⁵.

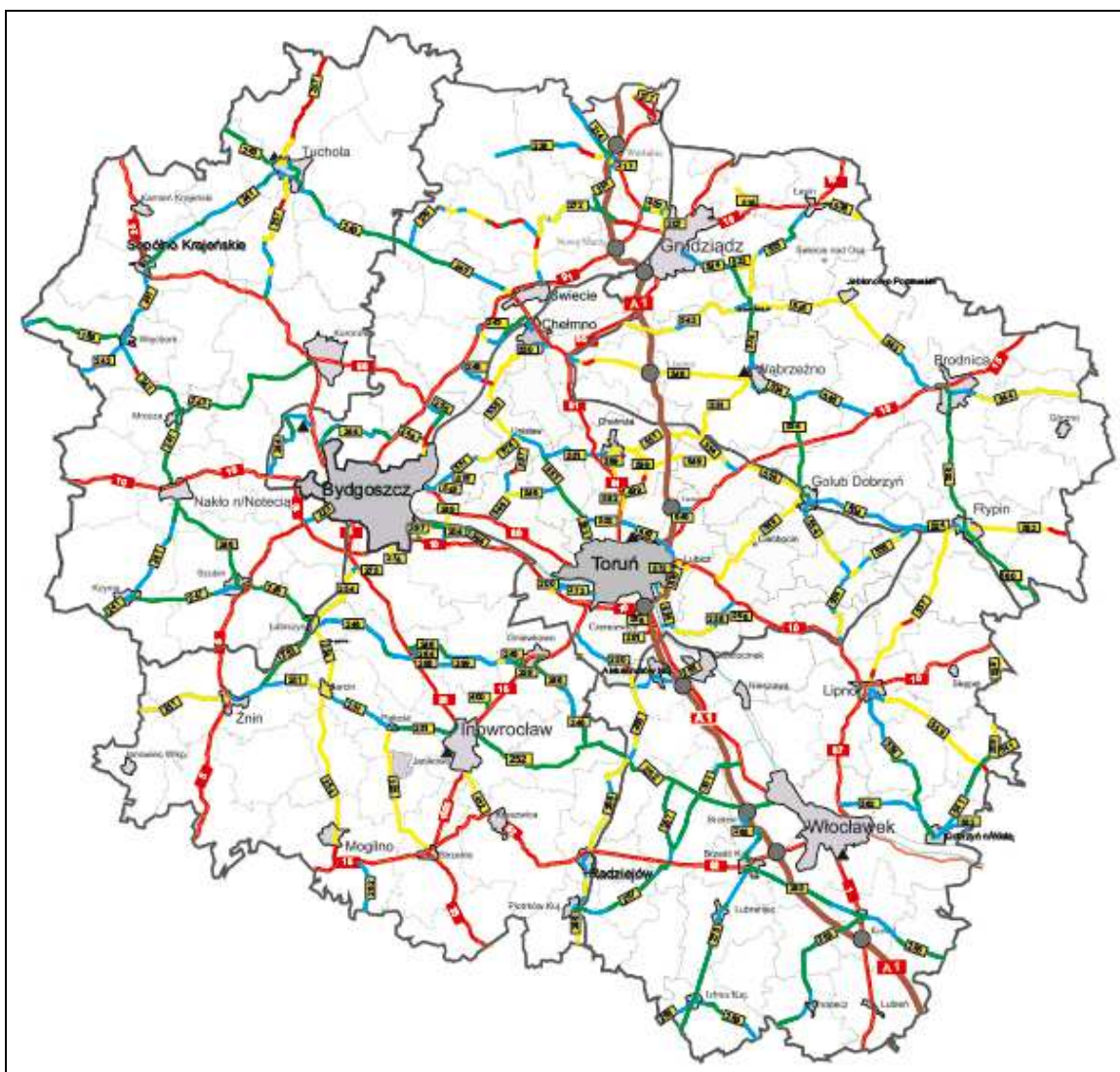
Popyt na usługi transportowe wynika z określonych potrzeb transportowych, z chęci jak również konieczności przemieszczania się z jednego miejsca do drugiego. Związane jest to zarówno z:

- przemieszczaniem się rynków produkcji i konsumpcji,
- przestrzennym rozmieszczeniem osadnictwa i miejsc pracy;
- przestrzennym rozmieszczeniem miejsc związanych z działalnością edukacyjną, kulturalną, sportową;
- standardem życia ludności.

Cel ogólny rozwoju systemu transportu drogowego Województwa w okresie do 2020 roku dotyczy rozwoju i modernizacji infrastruktury drogowej oraz stworzenia spójnego systemu różnego rodzaju dróg, odpowiadającego strukturze popytu oraz potrzebom transportowym wynikającym z założeń rozwoju przestrzennego województwa. Realizacja tego celu powinna prowadzić do systematycznej poprawy stanu technicznego dróg, co ma szczególnie istotne znaczenie wobec niedostatecznego stanu technicznego dróg województwa.

Wiadomym jest, że dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa, utrzymywana w odpowiednim standardzie technicznym jest podstawą wzrostu rozwoju społeczno-gospodarczego rejonu województwa, jak również głównym bodźcem wzrostu ekonomicznego.

⁵ J. Burniewicz: Prognozy rozwoju transportu w Polsce do roku 2030. Gdańsk, październik 2010 (ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury); J. Burniewicz: Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030 (rok bazowy: 2010). Gdańsk, luty 2012 (ekspertyza dla Ministerstwa Transportu , Budownictwa i Gospodarki Morskiej).



Rys.14. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015 r.

zielony: stan dobry, niebieski: stan zadowalający, żółty: stan niezadowalający, czerwony: stan zły

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

O konkurencyjności gospodarki danego regionu decyduje przede wszystkim infrastruktura drogowa, struktura sieci drogowej, a zwłaszcza gęstość oraz jej stan techniczny warunkujący poziom jakościowy połączeń drogowych. Stan infrastruktury drogowej jest jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i regionu, jak również ważnym stymulatorem wzrostu ekonomicznego. Słaba kondycja dróg, która wynika z obniżenia nakładów inwestycyjnych w tym sektorze, obciąża gospodarkę regionu, ograniczając jej konkurencyjność oraz tempo wzrostu gospodarczego. Poważne niedostatki infrastruktury drogowej występują we wszystkich gałęziach transportu.

Mając na uwadze potencjały, jakimi charakteryzuje się obszar województwa kujawsko-pomorskiego, planowane przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury drogowej przyczynią się znacznie do zwiększenia rozwoju społeczno-gospodarczego, a także do poprawy sytuacji ekonomicznej regionu, a tym samym do zwiększenia PKB w skali kraju.

Wobec powyższego do najpoważniejszych problemów i potrzeb, a tym samym priorytetów inwestycyjnych sieci drogowej województwa kujawsko-pomorskiego należą:

- kontynuacja inwestycji realizowanych w poprzedniej perspektywie finansowej,

- dostosowanie sieci dróg do odpowiednich standardów, przede wszystkim jako element rozwoju społeczno-gospodarczego, a także jako element bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- poprawa płynności jazdy na długich ciągach komunikacyjnych,
- niewystarczająca spójność sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu,
- narastające natężenie ruchu (w tym samochodów ciężarowych) przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zurbanizowane,
- słaba kondycja pozostałej sieci dróg.

Na sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich wskazuje się konieczność realizacji obwodnic dla zapewnienia bezpieczeństwa i płynności ruchu, a realizacja obwodnic na drogach powiatowych powinna uwzględniać także kompleksowe zagospodarowanie przyległych terenów, np. na cele inwestycyjne.

II.4. Infrastruktura kolejowa

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 linie kolejową nr 18. W dalekobieźnym ruchu pasażerskim podstawowe znaczenie ma linia kolejowa nr 18 zapewniająca połączenie głównych miast województwa, tj. Bydgoszczy, Torunia i Włocławka oraz Inowrocławia (pośrednio poprzez linie kolejowe nr 353 i 131) z Kutnem, a dalej linią nr 3 z Warszawą. Linia ta łączy również nasz region pośrednio z innymi ośrodkami miejskimi krajowymi i zagranicznymi. Linie kolejowe nr 353 i 131 pozwalają na prowadzenie szybkiego transportu kolejowego na kierunkach odpowiednio północ-południe (Gdańsk, Katowice, Kraków – z uwzględnieniem linii nr 18) oraz północny-wschód (Olsztyn) i południowy zachód (Poznań, Berlin, Wrocław).

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

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

- 839 km stanowią linie znaczenia państwowego,
- 660 km stanowią linie normalnotorowe jednotorowe,
- 536 km stanowią linie normalnotorowe dwu- i więcej torowe,
- 563 km stanowią linie normalnotorowe zelektryfikowane⁶.

Z punktu widzenia zapewnienia jak najlepszej siatki połączeń problemem są punktowe ograniczenia prędkości („wąskie gardła”), w szczególności na liniach kolejowych nr 201 i 207. Ich likwidacja umożliwiłaby zwiększenie przepustowości tras i lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb podróży.

Tab.11. Stan techniczny sieci kolejowej województwa

Nr linii	Nazwa linii	Odcinek w gr. województwa	Ruch pasażerski	Rodzaj przewozów pasażerskich	Stan techniczny
18	Kutno – Piła Główna	Rutkowice – Bydgoszcz Główna	całoroczny	osobowe, dalekobieżne	dobry

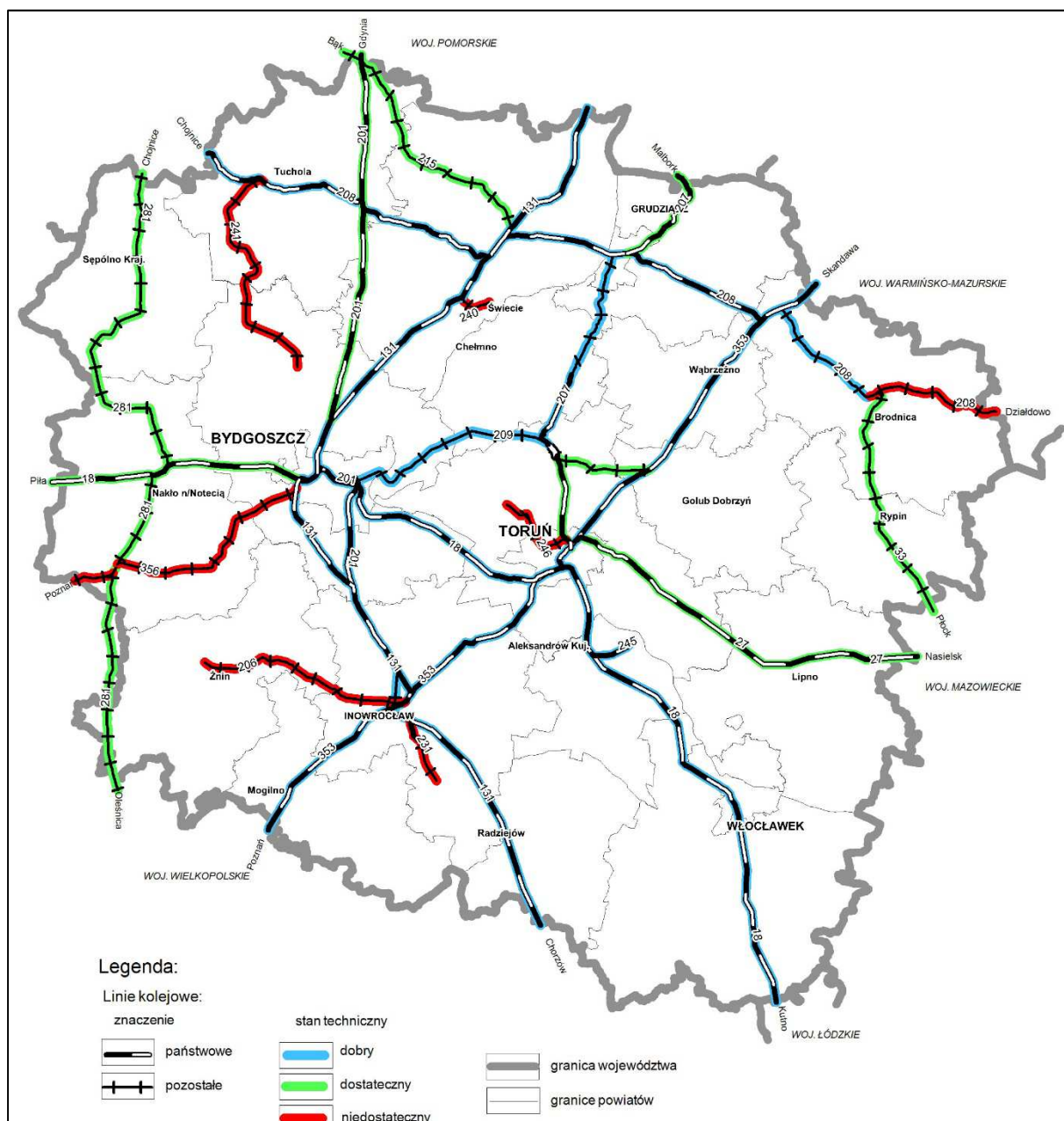
⁶ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, s. 23

		Bydgoszcz Główna - Jadwiżyn	całoroczny	osobowe, dalekobieżne	dostateczny
27	Nasielsk – Toruń Wschodni	gr. woj. maz. – Toruń Wschodni	całoroczny	osobowe	dostateczny
33	Kutno – Brodnica	gr. woj. mazowieckiego – Brodnica	zawieszony	-	dostateczny
131	Chorzów Batory – Tczew	gr. woj. łódzkiego – Inowrocław	sezonowy dalekobieżny	dalekobieżne	dobry
		Inowrocław – gr. woj. pomorskiego	całoroczny	osobowe, dalekobieżne	dobry
201	Nowa Wieś Wielka – Gdańsk Nowy Port	Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Wschód	zawieszony	-	dobry
		Bydgoszcz Wschód – gr. woj. pom.	całoroczny	osobowe, dalekobieżne	dostateczny
206	Inowrocław Rąbinek – Żnin	Inowrocław Rąbinek – Żnin	zawieszony	-	niedostateczny
207	Toruń Wschodni – Malbork	Toruń Wschodni – Chełmża	całoroczny	osobowe	dostateczny
		Chełmża – Grudziądz	całoroczny	osobowe	dobry
		Grudziądz – gr. woj. Pomorskiego	całoroczny	osobowe	dostateczny
208	Działdowo – Chojnice	gr. woj. warmińsko- mazurskiego – Brodnica	zawieszony	-	niedostateczny
		Brodnica – gr. woj. pomorskiego	całoroczny	osobowe	dobry
209	Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód	Kowalewo Pomorskie – Chełmża	zawieszony	-	dostateczny
		Chełmża – Bydgoszcz Wschód	całoroczny	osobowe	dobry
215	Laskowice Pomorskie – Bąk	Laskowice Pomorskie – gr. woj. pom.	całoroczny	osobowe	dostateczny
231	Inowrocław Rąbinek – Kruszwica	Inowrocław Rąbinek – Kruszwica	zawieszony	-	niedostateczny
240	Świecie – Terespol Pomorski	Świecie – Terespol Pomorski	zawieszony	-	niedostateczny
241	Tuchola – Koronowo	Tuchola – Koronowo	zawieszony	-	niedostateczny
245	Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek	Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek	incydentalny	-	dobry
246	Toruń Wschodni – Olek	Toruń Wschodni – Olek	incydentalny	-	niedostateczny
281	Oleśnica – Chojnice	gr. woj. wlkp. – gr. woj. pom.	zawieszony	-	dostateczny
353	Poznań Wschód – Skandawa	gr. woj. wlkp. – gr. woj. War.-maz.	całoroczny	osobowe, dalekobieżne	dobry
356	Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna	gr. woj. wlkp. – Bydgoszcz Główna	zawieszony	-	niedostateczny

Źródło: opracowanie własne

Stan techniczny sieci kolejowej jest zróżnicowany, przy czym w większości niezadowolający. Linie w dobrym stanie to linie, na których aktualny stan techniczny pozwala na prowadzenie ruchu bez ograniczeń przewozowych oraz ograniczeń prędkości. W okresie najbliższych 2-3 lat wymagać będą jedynie bieżącej konserwacji i utrzymania. Po tym okresie, z uwagi na różny wiek wybudowania

nawierzchni kolejowej, jak i pozostałej infrastruktury, wymagane będą nakłady na częściowe inwestycje odtworzeniowe. Konsekwencją ograniczenia nakładów na inwestycje odtworzeniowe mogą być wprowadzone obostrzenia w postaci ograniczeń prędkości lub parametrów eksploatacyjnych.



Rys.15. Stan techniczny sieci kolejowej województwa

Źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego

Stan dostateczny dotyczy linii (odcinki) wymagających zwiększonego wykonania robót naprawczych. Z uwagi na wiek nawierzchni oraz obciążenie przewozowe, infrastruktura kolejowa uległa dekapitalizacji, wymuszając (dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu) ograniczenia eksploatacyjne. Konsekwencja ograniczenia nakładów na naprawy (inwestycje odtworzeniowe) będą kolejne obostrzenia ruchowe do zawieszenia przewozów włącznie.

Stan niedostateczny oznacza linie, na których postępująca dekapitalizacja infrastruktury spowodowała konieczność całkowitego, bądź znacznego zawieszenia ruchu pociągów. Wznowienie eksploatacji może nastąpić po wykonaniu robót inwestycyjnych odtworzeniowych.

Regularne (całoroczne) pasażerskie połączenia kolejowe posiada jedynie 20 spośród 52 kujawsko-pomorskich miast. Wśród miast powiatowych pozbawionych kolejowej komunikacji pasażerskiej są: Chełmno, Golub-Dobrzyń, Radziejów, Rypin, Sępólno Krajeńskie, Żnin. Pozostałe ośrodki miejskie bez dostępu do kolejowej komunikacji pasażerskiej to: Barcin, Brześć Kujawski, Chodecz, Ciechocinek, Dobrzyń nad Wisłą, Górzno, Izbica Kujawska, Janowiec Wielkopolski, Kamień Krajeński, Kcynia, Koronowo, Kowal, Kruszwica, Lubień Kujawski, Lubraniec, Łabiszyn, Łasin, Mroczka, Nowe, Pakość, Piotrków Kujawski, Radzyń Chełmiński, Strzelno, Szubin, Świecie, Więcbork.

Tab.12. Inwestycje planowane do realizacji w Krajowym Programie Kolejowym przy wsparciu środków finansowych Unii Europejskiej do 2023 roku na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Linia	Źródło finansowania	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Lista	Nazwa zadania
201	Fundusz Spójności w ramach POIiŚ i CEF	1 250,0	podstawowa	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I
131	Fundusz Spójności w ramach POIiŚ i CEF	1 000,0	podstawowa	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo
201	Fundusz Spójności w ramach POIiŚ i CEF	367,0	podstawowa	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II
208	RPO WK-P	45,4	podstawowa	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Laskowice Pomorskie wraz z pracami na odcinku Wierzchucin - Tuchola
207	RPO WK-P	50,4	podstawowa	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża
207	RPO WK-P	65,7	podstawowa	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa
208	RPO WK-P	33,2	podstawowa	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie
18	Fundusz Spójności w ramach POIiŚ i CEF	350,0	rezerwowa	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna
18	Fundusz Spójności w ramach POIiŚ i CEF	150,0	rezerwowa	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny
27	RPO WK-P	222,0	rezerwowa	Modernizacja linii nr 27 Nasielsk - Toruń Wschodni na odc. granica województwa - Toruń Wschodni, na odcinku Lipno - Toruń Wschodni wraz z elektryfikacją
131	Fundusz Spójności w ramach POIiŚ i CEF	700,0	rezerwowa	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew

Źródło: opracowanie własne

II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe

Integracja systemów transportowych występujących w województwie jest jednym z bardzo ważnych czynników w polityce zrównoważonego rozwoju transportu. Zakres integracji poszczególnych systemów transportowych uzależniony jest od współdziałania władz każdego z powiatów i gmin województwa. Wpływ na poziom integracji mają także czynniki związane z potencjałem gospodarczym, przestrzennym, społecznym, czy politycznym.

Powiązanie ze sobą dwóch lub więcej rodzajów transportu niesie ze sobą podstawową korzyść w postaci skrócenia czasu podróży uzyskiwaną, między innymi, poprzez koordynację rozkładów jazdy oraz ułatwienie przesiadania się z jednego środka transportowego do innego. Osiągnięcie tego celu wymaga również opracowania odpowiedniego systemu taryfowego oraz dobrej informacji pasażerskiej o dostępnych usługach.

Zapewnienie odpowiedniego poziomu funkcjonowania zintegrowanych systemów transportowych wymaga określenia zakresu współdziałania poszczególnych środków transportowych (autobus, pociąg, samochód osobowy), poprawa stanu infrastruktury drogowej i kolejowej oraz zintegrowania taryfy opłat za korzystanie z usług transportu publicznego. Należy zwrócić także uwagę, by projektować układ ciągów transportowych w sposób uwzględniający zróżnicowane rozmieszczenie źródeł i celów podróży. Wszystkie te cechy są istotne z punktu widzenia pasażera jak i indywidualnego użytkownika dróg, dla których sprawny system transportowy podnosi jego atrakcyjność. Integrowanie ze sobą różnych środków transportowych przyczynia się do wzrostu gospodarczego w obszarze funkcjonowania takiego systemu, a także poprawia wizerunek tego obszaru. Stąd ważnym jest, by udostępnić pasażerom usługę przesiadania się pomiędzy różnymi środkami transportowymi odpowiednio dostosowując dostępność czasową, przestrzenną oraz cenową. Miejscami najlepiej do tego służącymi są tzw. węzły przesiadkowe, które umożliwiają w trakcie podróży przesiadanie się pomiędzy co najmniej dwoma środkami transportu. Ich główną zaletą jest efektywne wykorzystanie przestrzeni, co pozwala zmniejszyć zatłoczenie na przystankach oraz skrócić trasę podróży, a lokalizacja dodatkowych usług handlowych w takich miejscach powoduje wzrost zadowolenia pasażerów⁷.

Na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich zidentyfikowano 47 lokalizacji⁸, predysponowanych do utworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych⁹. Węzeł taki to miejsce na dogodną i komfortową zmianę środka transportowego, wyposażony w niezbędną do pełnej obsługi podróży infrastrukturę i urządzenia.

Najważniejszymi zadaniami węzłów jest integracja:

- różnych systemów publicznego transportu zbiorowego (kolejowego i autobusowego) lub różnych linii jednego systemu wojewódzkich przewozów pasażerskich,
- systemów publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich z systemem indywidualnego transportu samochodowego,
- linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami ponadregionalnymi (przewozów pasażerskich międzynarodowych i międzywojewódzkich) oraz lokalnymi (głównie przewozów pasażerskich powiatowych oraz w uzasadnionych przypadkach – przewozów gminnych).

⁷ Studium Transportowe Województwa Kujawsko-Pomorskiego na Potrzeby Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, etap I, Bydgoszcz 12.07.2013

⁸ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko Pomorskiego przyjęty uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r.

⁹ Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., 5, poz. 13, z późn. zm.) miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną

Integrację należy osiągnąć poprzez stworzenie podróżnym możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego. Połączenie publicznego transportu zbiorowego z indywidualnym poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy zdecydowanie zwiększa zasięg dostępności mieszkańców województwa do publicznego transportu zbiorowego i tym samym wzmacnia rolę tego transportu poprzez zwiększenie liczby potencjalnych jego użytkowników.

Na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich ustalono trzy klasy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w zależności od roli, jakie one będą pełnić w przewozach pasażerskich na terenie województwa. Są to węzły:

- strategiczne: o znaczeniu krajowym i ważnym wojewódzkim, zlokalizowane w największych miastach na terenie województwa, w liczbie 11 sztuk (Bydgoszcz – 5 szt., Toruń – 3 szt., Włocławek – 1 szt., Inowrocław – 1 szt., Grudziądz – 1 szt.); w części tych węzłów przecinają się linie międzynarodowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich przewozów pasażerskich, pozostałe natomiast mają bardzo istotne znaczenie w połączeniach komunikacyjnych stolic województwa;
- podstawowe: o istotnym znaczeniu w przewozach wojewódzkich i powiatowych, w liczbie 25 sztuk, które oprócz stolic powiatów obejmują miejsca o największej wymianie pasażerów w ciągu doby, z których w ciągu doby korzysta nie mniej niż 750 podróżnych;
- uzupełniające: o mniejszym znaczeniu w przewozach wojewódzkich, w liczbie 11 sztuk, z których w ciągu doby korzysta nie więcej niż 750 i nie mniej niż 500 podróżnych.

Tab.13. Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych

A – autobus, K – kolej, S – indywidualny transport samochodowy, R – rower, T – tramwaj

L.p.	Zintegrowane węzły przesiadkowe	Integrowane systemy transportowe
Strategiczne		
1	Bydgoszcz Bielawy	A,K,S,R
2	Bydgoszcz Błonie	A,K,S,R
3	Bydgoszcz Główna	A,K,S,R,T
4	Bydgoszcz Leśna	A,K,S,R
5	Bydgoszcz Wschód	A,K,S,R,T
6	Grudziądz	A,K,S,R,T
7	Inowrocław	A,K,S,R
8	Toruń Główny	A,K,S,R
9	Toruń Miasto/Dworzec Autobusowy	A,K,S,R,T
10	Toruń Wschód	A,K,S,R,T
11	Włocławek	A,K,S,R
Podstawowe		
1	Aleksandrów Kujawski	A,K,S,R
2	Barcin	A,S,R
3	Brodnica	A,K,S,R
4	Chełmno	A,S
5	Chełmża	A,S,R
6	Golub-Dobrzyń	A,S,R
7	Jabłonowo Pomorskie	A,K,S,R
8	Janikowo	A,K,S,R

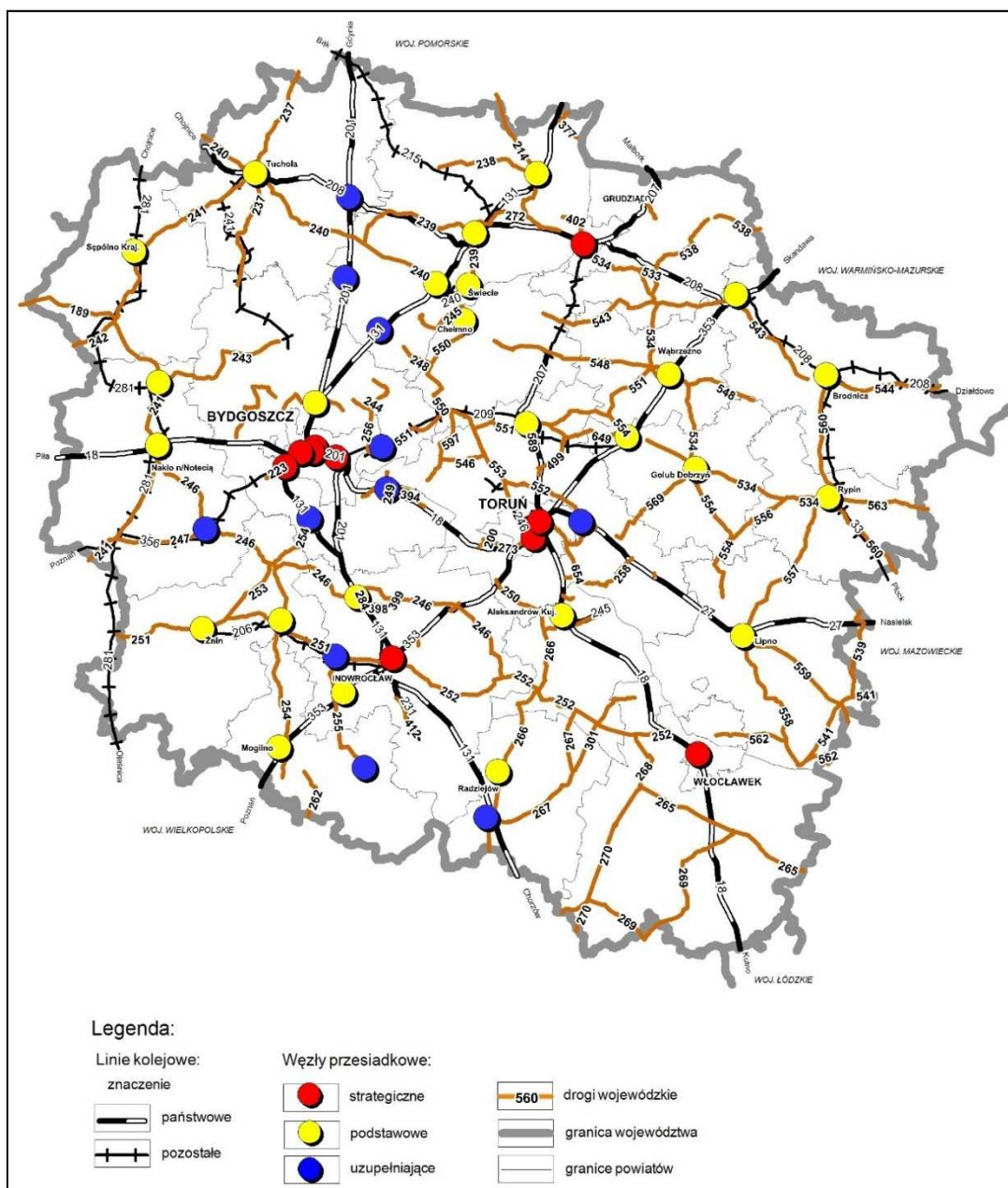
9	Kowalewo Pomorskie	A,K,S,R
10	Laskowice koło Świecia	A,K,S,R
11	Lipno	A,S,R
12	Maksymilianowo	A,K,S,R
13	Mogilno	A,K,S,R
14	Mrocza	A,S,R
15	Nakło nad Notecią	A,K,S,R
16	Radziejów	A,S,R
17	Rypin	A,S,R
18	Sępólno Krajeńskie	A,S,R
19	Świecie	A,S,R
20	Terespol Pomorski	A,K,S,R
21	Tuchola	A,K,S,R
22	Warlubie	A,K,S,R
23	Wąbrzeźno	A,K,S,R
24	Złotniki Kujawskie	A,K,S,R
25	Żnin	A,S,R
Uzupełniające		
1	Brzoza (koło Bydgoszczy)	A,K,S,R
2	Lubicz	A,K,S,R
3	Ostromecko	A,S,R
4	Pakość	A,S,R
5	Piotrków Kujawski	A,S,R
6	Pruszcz Pomorski	A,K,S,R
7	Solec Kujawski	A,K,S,R
8	Strzelno	A,S,R
9	Szubin	A,S,R
10	Świekatowo	A,K,S,R
11	Wierzchucin	A,K,S,R

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego

Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróż, kończących podróż, bądź przesiadających się w trakcie podróży).

Zakłada się, że integracja pomiędzy liniami wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami ponadwojewódzkich przewozów pasażerskich (międzynarodowych i międzywojewódzkich) będzie organizowana głównie w zintegrowanych węzłach o znaczeniu strategicznym (ewentualnie podstawowym). Natomiast integracja linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami

powiatowymi będzie miała miejsce w zintegrowanych węzłach o znaczeniu podstawowym, przede wszystkim zlokalizowanych w stolicach powiatów. Dopuszcza się także zintegrowanie w wybranych węzłach przesiadkowych wojewódzkich przewozów pasażerskich z ważnymi liniami gminnych przewozów pasażerskich, co przyczyni się do zwiększenia zasięgu podróży publicznym transportem zbiorowym dla mieszkańców małych miejscowości i terenów wiejskich oraz zapewni im lepszą dostępność tym transportem do stolic powiatów i województwa.



Rys.16. Rozmieszczenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego

W celu lepszej integracji systemu transportu indywidualnego z systemami publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim powinno się dążyć do tworzenia i właściwego organizowania parkingów na samochody osobowe nie tylko w obszarze wszystkich zintegrowanych węzłów przesiadkowych publicznego transportu zbiorowego, ale także w pobliżu wszystkich dworców kolejowych i autobusowych. Możliwość bezpiecznego pozostawienia na nich

samochodu powinna zachęcać ich kierowców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Integracja powinna być wykonana poprzez budowę na wszystkich wyznaczonych zintegrowanych węzłach przesiadkowych parkingów dwóch typów:

- P&R (Park&Ride): parkuj samochód osobowy – jedź środkami transportu publicznego;
- K&R (Kiss&Ride): zatrzymaj lub zaparkuj na krótki czas samochód w celu wysadzenia pasażerów przesiadających się do środków publicznego transportu zbiorowego i odjedź.

Przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej i dworach autobusowych parkingi typu K&R powinny stanowić popularną formę dostępu do publicznych usług transportowych, gdzie pasażer jest wysadzany lub odbierany przez kierowcę samochodu. Parking tego typu powinien być zlokalizowany możliwie najbliżej wejścia do dworca lub peronów kolejowych i wyposażony w kilka miejsc postojowych o możliwości krótkotrwałego parkowania samochodu. W przypadku dużych dworców, gdzie występuje znaczne prawdopodobieństwo odprowadzenia osoby z bagażem na peron, powinny to być parkingi z większą liczbą miejsc postojowych i możliwością dłuższego czasu parkowania (od 15 nawet do 30 minut). Dokładna pojemność parkingów powinna być określona dla każdego zintegrowanego węzła przesiadkowego indywidualnie w zależności od potrzeb transportowych. Potrzeby te będzie można określić na podstawie obserwacji terenowych i badań zajętości parkingów w obszarze danego zintegrowanego węzła przesiadkowego.

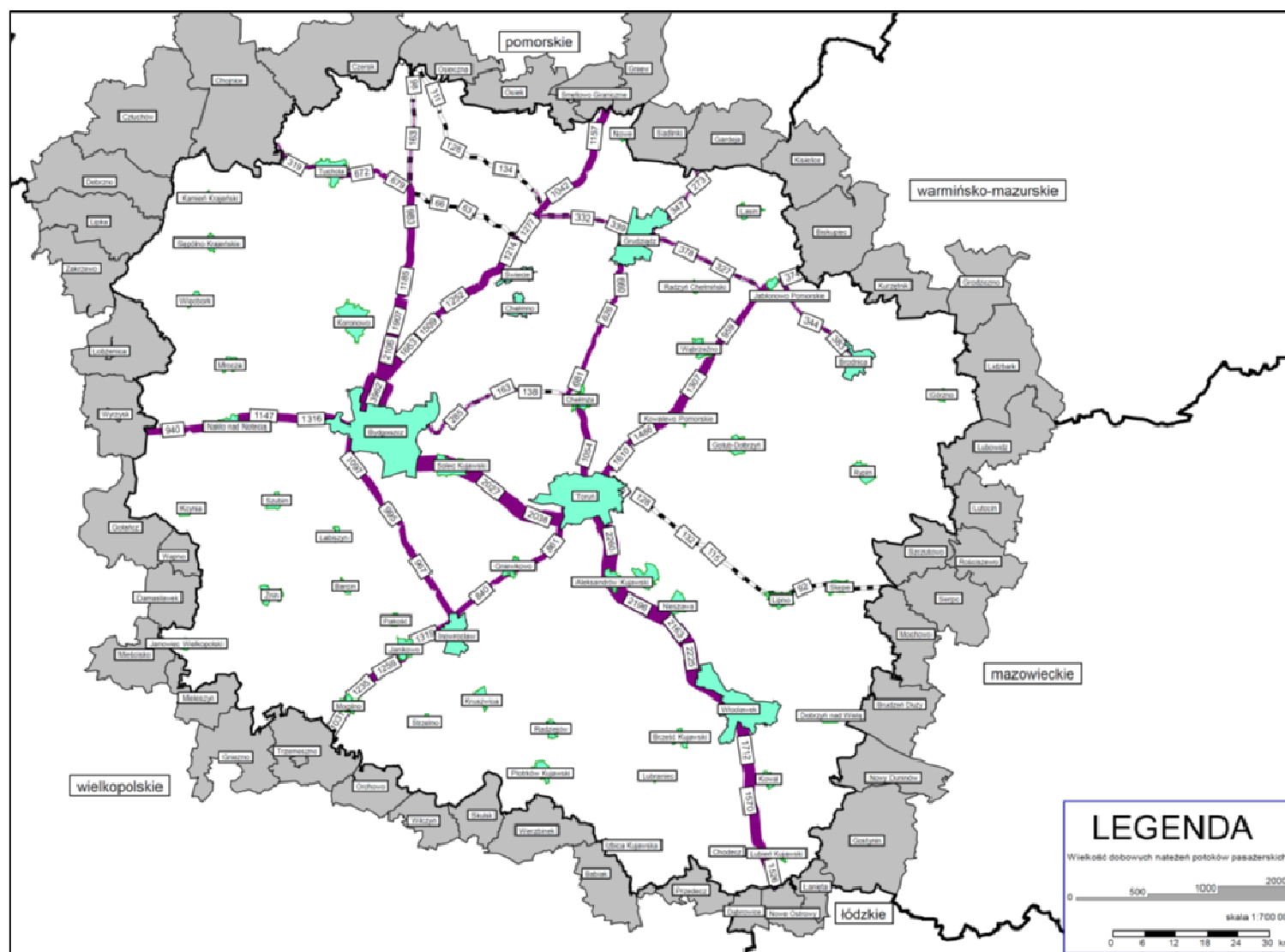
Miejsca i sposób urządzania punktów przesiadkowych zależą będą od porozumienia między organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich a danym organizatorem i operatorem przewozów lokalnych. Ważnym zagadnieniem, ze względu na bardzo dobrą sprawność przesiadania się na wszystkich klasach zintegrowanych węzłów, powinno być uzyskanie możliwie jak największej wartości tzw. współczynnika skomunikowania poszczególnych rodzajów środków transportowych i linii komunikacyjnych. Wyrażony jest on w procentach i wskazuje, jaki jest udział zsynchronizowania środków transportowych na poszczególnych liniach transportowych w stosunku do wszystkich połączeń w analizowanej jednostce czasu. Wyznaczenie tego parametru dla poszczególnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest możliwe dopiero po ustaleniu z danymi operatorami i przewoźnikami szczegółowych rozkładów jazdy.

Oprócz wyżej wymienionych węzłów, zakłada się wspieranie działań nad rozbudową lub tworzeniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych w obszarze wszystkich znaczących obszarów miejskich w województwie, w tym renowacje stacji kolejowych. Infrastruktura tych węzłów jest w części zarządzana przez PKP S.A. i PKP-PLK S.A., a w części przez lokalne samorządy. Doświadczenia krajów zachodnich wskazują, że warto przekazać węzeł w zarządzanie samorządowi lokalnemu. Doświadczenia wskazują również, że w przypadku bliskiego położenia względem siebie dworców autobusowych i kolejowych ich zintegrowanie w jeden węzeł z reguły nie następuje specjalnych trudności. Ewentualne problemy z ich integracją ogniskują się głównie na kwestiach związanych z prawem własności, brakiem odpowiednich powierzchni i najczęściej z brakiem wystarczających środków finansowych poszczególnych właścicieli lub zarządców.

II.6. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej

Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego znajdują się 32 stacje kolejowe oraz 182 przystanki. Według danych z 2012 r. infrastrukturę pasażerską na kolejowych punktach odprawy pasażerskiej dworcach kolejowych w stanie bardzo dobrym posiada jedynie 4% lokalizacji, a dobrą 29% obiektów. W stanie przeciętnym jest 47% infrastruktury, niezadowolającym 11%, złym 4% i bardzo złym 5% wszystkich punktów odprawy. Na przeważającej większości obiektów (141) nie ma możliwości skorzystania z toalety (brak jakiegokolwiek pomieszczenia toalet, nawet zamkniętego). Obiekty kolejowe nie są dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej (w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.). W większości przypadków dostęp do peronów dla osób na wózkach inwalidzkich odbywa się w poziomie szyn, co nie zapewnia dostatecznego bezpieczeństwa. Brakuje

kas biletowych dostępnych dla osób na wózkach i głuchoniemych. Perony, jak i budynki stacyjne nie posiadają zadowalających systemów informacji pasażerskiej przyjaznej dla niepełnosprawnych (m.in. rowki prowadzące i guzki, informacje w alfabecie Braille'a i w językach obcych, powiększona czcionka, itp.).



Rys.17. Dobowe natężenie potoków podróżnych na liniach kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013 r.

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego

Istotnym problemem jest również niewielkie powiązanie stacji kolejowych z pozostałymi gałęziami transportu. Parking samochodowy znajduje się tylko przy 30% stacji, przy czym żaden z nich nie jest strzeżony. Na terenie województwa przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej nie ma żadnego parkingu Park&Ride. Załedwie przy 7 obiektach znajdują się miejsca postojowe dla rowerów. Jedyny Bike&Ride znajduje się w Świekatowie (linia kolejowa nr 201). Powiązanie stacji kolejowych z innymi środkami transportu przedstawia się następująco (liczba stacji posiadających powiązanie z danym środkiem transportu): autobus miejski – 27; tramwaj – 7; autobus podmiejski – 79; parking samochodowy – 58; parking rowerowy – 7; taxi – 11.

Zdecydowana większość obiektów dworcowych jest własnością PKP Polskie Koleje Państwowe S.A. Spółka w ramach prac remontowych lub rewitalizacyjnych prowadzi prace modernizacyjne dworca w Inowrocławiu oraz budowę nowego obiektu stacji Bydgoszcz Główna (obie inwestycje zakończą się do końca 2015 r.). We własności samorządów znajdują się dworce: Aleksandrów Kujawski (częściowa rewitalizacja), Czerniewice (gmina Chocień), Toruń Główny (planowane zakończenie remontu w drugiej połowie 2015 r.) i Tuchola.

Na podstawie przeprowadzonej w 2012 r. „Analizy stanu dworców i przystanków kolejowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego” dokonano ich klasyfikacji, przy uwzględnieniu analizy wielokryterialnej.

Tab.14. Klasyfikacja dworców i przystanków kolejowych

L.p.	Kategoria	Ilość	Charakterystyka
1	Dworce proponowane do modernizacji z pozostawieniem w zarządzie PKP lub podmiotów związanych	12	Największa ilość odprawianych pasażerów w regionie – muszą na nich pozostać liczne funkcje związane z obsługą podróżnych (poczekalnie, kasy biletowe, przechowalnie bagażu, gastronomia). Ponadto są to stacje o wzmożonym ruchu, przez co muszą mieć zapewnioną stałą obsługę pracowników kolei. Kubaturowo są to największe obiekty dworcowe, dla których samorządy nie miałyby możliwości pełnego zagospodarowania pomieszczeń w budynkach.
2	Dworce proponowane do przekazania samorządom w celu ich modernizacji z pozostawieniem funkcji obsługi ruchu kolejowego jako wiodącej	42	Obiekty usytuowane głównie w małych i średnich miastach niejednokrotnie w atrakcyjnej lokalizacji. Znaczna ilość odprawianych podróżnych uzasadnia pozostawienie funkcji związanych z obsługą pasażerów. Jednakże większa część obiektu powinna być zagospodarowana przez samorząd w zależności od lokalnych potrzeb, np. na biblioteki, domy kultury, mieszkania komunalne, siedziby stowarzyszeń, posterunki straży miejskiej, na informację turystyczną, itp.
3	Dworce proponowane do przekazania samorządom w celu ich adaptacji na cele niezwiązane z obsługą ruchu kolejowego	4	Dworce charakteryzujące się niewielką ilością pasażerów nieuzasadniającą utrzymywania infrastruktury związanej z obsługą podróżnych. Ze względu na korzystną lokalizację powinny być przejęte przez samorządy lokalne i zaadaptowane do innych celów.
4	Przystanki osobowe proponowane do modernizacji przez spółki kolejowe	9	Większość pasażerów korzystających z tych przystanków to pracownicy spółek kolejowych. Pozostali podróżni stanowią niewielki odsetek wśród korzystających z przystanku. W związku z tym ich ewentualny remont będzie przeprowadzany wyłącznie przez zainteresowane spółki kolejowe.
5	Przystanki proponowane do modernizacji przez samorządy	59	Przystanki te zlokalizowane są głównie w gminach wiejskich i wiejsko-miejskich o stosunkowo dużej odprawie pasażerów. Obiekty wskazane do przejęcia przez samorządy celem zagospodarowania terenu głównie pod kątem infrastruktury około dworcowej, tj. parkingów dla samochodów, wiat dla rowerów, zadaszenia peronów, itp.
6	Przystanki osobowe zachowujące status quo	4	Stan techniczny przystanków, jak i ich wyposażenie, przy zachowaniu bieżącego utrzymania, nie wymaga na chwilę obecną żadnych prac.

7	Przystanki osobowe proponowane do likwidacji	8	Przystanki te charakteryzują się brakiem pasażerów lub bardzo niską frekwencją, lokalizacją na obszarach niezamieszkałych, w znacznym oddaleniu od zabudowań, niewielką liczbą połączeń na dobę lub alternatywą w postaci rozbudowanej siatki połączeń autobusowych. Ilość osób odprawianych na tych przystankach będzie na bieżąco monitorowana, celem podjęcia decyzji o likwidacji zatrzymań pociągów lub relokacji przystanku.
---	--	---	--

Źródło: Analiza stanu dworców i przystanków kolejowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

W „Analizie stanu dworców...” poddano również ocenie wykorzystanie istniejących obiektów dworcowych na potrzeby obsługi podróżnych. Z przeprowadzonych analiz wynika, że w przypadku osób oczekujących na pociąg, czas pobytu na stacji jest minimalny (poniżej 5 minut), natomiast po zakończeniu podróży, pasażerowie w ogóle nie są zainteresowani korzystaniem z usług oferowanych przez stację. Stąd też wśród oczekiwań wobec punktów odprawy za najpilniejsze wskazywano: oświetlenie peronów, parkingi samochodowe, wiaty peronowe, stojaki na rowery i czytelny rozkład jazdy. Najmniejsze oczekiwania były wobec usług, które mogłyby oferować budynki dworcowe, tj. gastronomia, punkty sprzedaży, miejsce przechowania bagażu, itp. Takie funkcje winny posiadać jedynie stacje węzłowe, na których podróżni oczekują na przesiadki. Dlatego też należy podjąć działania związane z budową odpowiedniej infrastruktury pasażerskiej na stacjach i przystankach, rezygnując z wykorzystania istniejących budynków co powinno nastąpić z uwzględnieniem zapisów zawartych w „Analizie stanu dworców i przystanków kolejowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego”.

Niemniej jednak, estetyka budynków dworcowych ma istotne znaczenie w postrzeganiu kolei i kreowaniu pozytywnego wizerunku transportu publicznego. Obecnie, większość dworców w regionie to obiekty nieczynne, w złym stanie technicznym, zaniedbane i o dużej kubaturze, której nie da się wykorzystać w pełni na usługi pasażerskie. Stąd też, mając niejednokrotnie na uwadze historyczny lub zabytkowy charakter obiektów, powinno się je remontować, przy jednoczesnej adaptacji na cele niezwiązane z obsługą ruchu kolejowego. „Analiza stanu dworców...” wskazuje, że większość obiektów dworcowych w regionie winna być przejęta przez samorządy lokalne. Gminy i powiaty mogą zagospodarować budynki dworców na cele związane z funkcjami kulturowymi (np. biblioteka, sala wystaw), usługowymi (restauracja, bar), biurowymi oraz bezpieczeństwa (siedziba policji, straży miejskiej). Środki na rewitalizację obiektów winny pochodzić z funduszy przeznaczonych na renowację zabytków. Natomiast działania związane z poprawą dostępności punktów kolejowej odprawy pasażerskiej (parkingi, informacja pasażerska, wiaty, itp.) powinny zostać ujęte w ramach projektów dotyczących infrastruktury kolejowej.

II.7. Transport kolejowy

Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego swoje usługi świadczy trzech pasażerskich przewoźników kolejowych – PKP Intercity (operator krajowy), Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i Arriva RP Sp. z o.o. (operatorzy samorządowi). Samorząd Województwa na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.) jest organizatorem przewozów kolejowych w granicach województwa.

Do obsługi połączeń na liniach niezelektryfikowanych zawarto w 2010 r. dziesięcioletnią umowę (do 12 grudnia 2020 r.) na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym ze spółką Arriva RP. W założeniach tej umowy, łączna praca eksploatacyjna na liniach niezelektryfikowanych nie może być mniejsza niż 2 mln pociągokilometrów rocznie. Na trasach zelektryfikowanych od 2015 roku obowiązuje umowa z przewoźnikiem Przewozy Regionalne Sp. z o.o.. Kontrakt dotyczy świadczenia przewozów do 12 grudnia 2020 roku. Przewozy pasażerskie prowadzone są na 855 km linii kolejowych w około 80 relacjach. Dziennie uruchamianych jest około 300 pociągów. Prognozy

ruchu pasażerskiego w transporcie kolejowym do 2025 roku zawiera Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego¹⁰.

Tab.15. Roczna kolejowa praca eksploatacyjna w wojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich oraz liczba podróży

Rok	Praca eksploatacyjna [poc-km]	Liczba podróży [mln]
2008	4 819 441,000	9,41
2009	5 073 067,370	7,82
2010	5 040 997,668	6,31
2011	5 123 611,046	7,11
2012	4 939 300,441	6,43
2013	5 052 921,666	6,39
2014	5 218 376,919	6,66
2015	5 506 622,387	6,61

Źródło: Opracowanie własne

II.8. Transport autobusowy

Na regionalnym rynku autobusowych przewozów pasażerskich województwa kujawsko-pomorskiego wyodrębnić można trzy grupy przewoźników:

- firmy byłej grupy PKS zachowujące odrębność od pozostałych przewoźników,
- przewoźników prywatnych należący do sektora małych i średnich przedsiębiorstw,
- przewoźników komunalnych obsługujących przewozy lokalne w mieście i jego obrzeżach¹¹.

Tab.16. Zestawienie danych dotyczących regularnej komunikacji autobusowej eksploatowanej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Połączenia		2000	2005	2009	2010	2011	2012
ogólnie	szt.	1 579	1 405	1 517	2 389	2 396	2 538
	km	71 602	69 963	74 162	11 5679	11 4202	11 3133
dalekobieżne	szt.	33	44	41	76	74	62
	km	7 790	12 184	13 873	27 191	26 692	22 314
regionalne	szt.	317	348	277	340	291	385
	km	23 320	24 649	20 710	27 542	23 053	27 254
podmiejskie	szt.	1 220	1 009	1 190	1 947	2 002	2 072
	km	40 413	33 084	39 440	60 642	64 151	63 340
miejskie	szt.	9	4	9	26	29	19
	km	79	46	139	304	306	225
Liczba zarejestrowanych autobusów	szt.	4 777	3 622	5 070	5 187	5 038	5 241

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego

Poważnym problemem części przewoźników jest zużyty tabor. Struktura pojemnościowa autobusów często nie jest dostosowana do potrzeb przewozowych. Wartości współczynników wykorzystania zdolności przewozowej transportu autobusowego (określonej liczbą miejsc siedzących) charakteryzują się niewielkimi liczbami, bo z reguły wynoszącymi od kilku do kilkunastu procent.

¹⁰ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, passim.

¹¹ op. cit, s. 35.

Największa wartość omawianego współczynnika występuje na liniach autobusowych pomiędzy Szubinem a Kcynią i wynosi powyżej 70%. Duże wartości współczynnika wykorzystania zdolności przewozowej występują na liniach autobusowych przebiegających wzdłuż drogi krajowej nr 56 i wahają się w granicach od 40% do ponad 70% oraz na liniach łączących Żnin i Janowiec Wielkopolski – od 45% do 52%. Na liniach autobusowych wzdłuż autostrad A1 wartość omawianego współczynnika waha się od 50% do 60%¹².

Zezwolenie na wykonywanie przewozów pasażerskich posiada także duża grupa małych i średnich prywatnych firm przewozowych, dysponujących minibusami i autobusami. Szacuje się, że 30% podróży realizowanych jest właśnie przez tych przewoźników. Zdarza się, że działalność firm jest związana tylko z przewozami pasażerskimi, a czasami jest to działalność pomocnicza.

Cechą charakterystyczną usługi przewozowej realizowanej środkami o małej pojemności jest lepsza dostępność w czasie i przestrzeni w przypadku małych potrzeb przewozowych.

Na podstawie zawartych umów samorząd województwa przekazuje przewoźnikom wykonującym autobusowe przewozy pasażerskie dopłaty w związku ze sprzedażą biletów z ulgą zawierane są na 1 rok. W 2013 roku obsługę w wojewódzkich przewozach pasażerskich zapewniało ponad 30 przewoźników.

Z badań oraz dostępnych danych wynika, że w województwie kujawsko-pomorskim:

- a) koszt jednego wozokilometra w transporcie autobusowym wynosi w przedziale od 2,50 do 3,50 zł, w zależności od struktury wiekowej, rodzaju i pojemności wykorzystywanego taboru;
- b) średnia długość podróży transportem autobusowym wynosi 24,2 km;
- c) średnie napełnienie autobusów wynosi 9,8 osób/pojazd;
- d) średni koszt przemieszczenia jednego pasażera na długości 1 km wynosi od 0,20 zł do 0,30 zł;
- e) prawie 2/3 podróży odbywa się na podstawie biletu miesięcznego¹³.

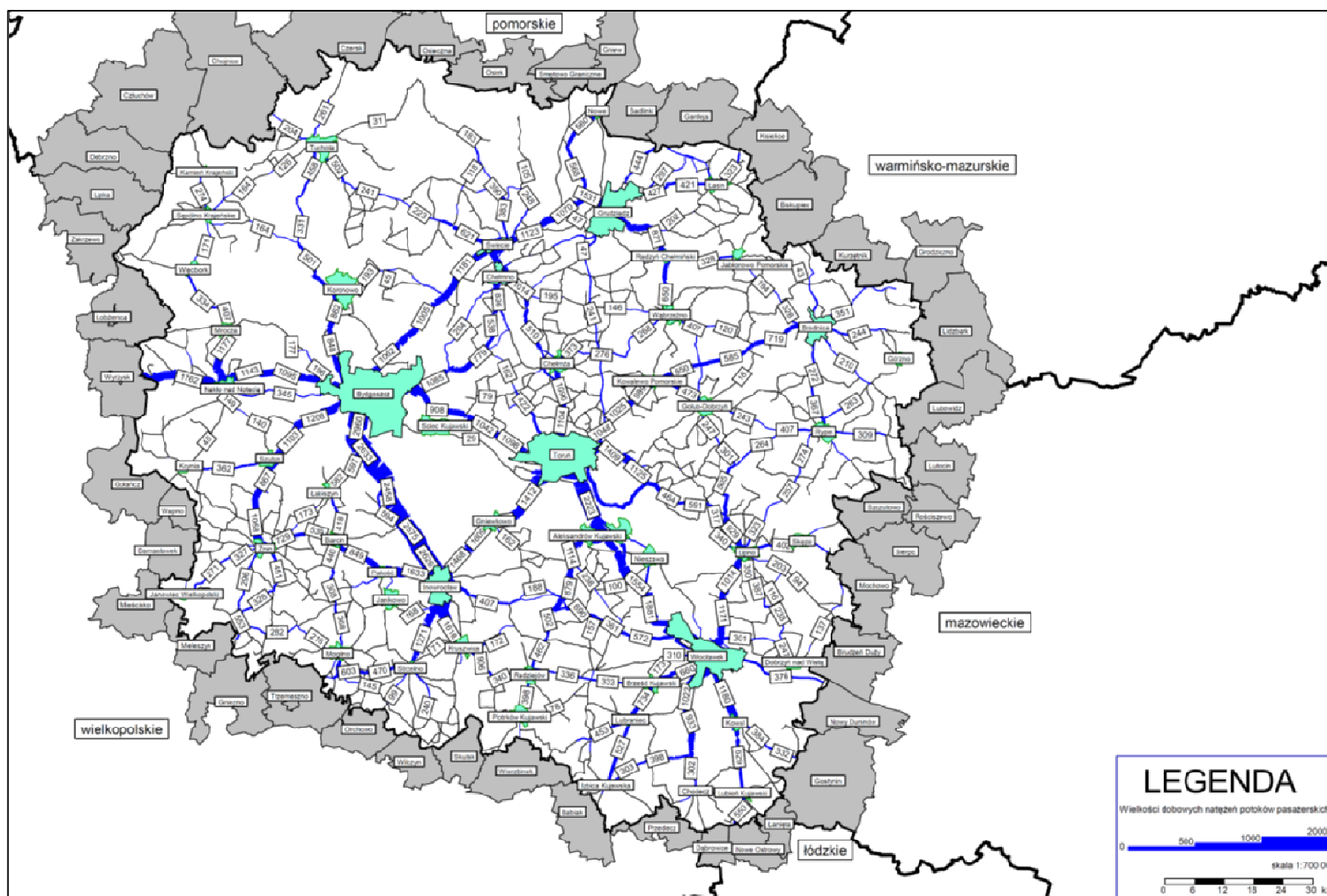
Ruch autobusowy, będący składowym przy realizacji publicznego transportu zbiorowego, są jednymi z głównych czynników wpływających na środowisko. Zarówno emitowane substancje w procesie eksploatacji środków transportowych, jak i energia akustyczna, mogą w sposób znaczący oddziaływać na środowisko naturalne powodując zanieczyszczenia powietrza, wód i gleby, wzrost hałasu komunikacyjnego i towarzyszące drgania oraz zmiany w mikroklimacie. Dopuszczalny poziom zanieczyszczania środowiska określają przepisy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826). Dlatego też konieczny jest zakup nowych środków transportu, który przyczyni się do zapewnienia wysokiego standardu i jakości w usługach przewozowych. Pojazdy o dużym stażu eksploatacyjnym mogą powodować niepożądany klimat akustyczny oraz drgania. Starsze środki transportowe napędzane silnikami wysokoprężnymi wykazują także zwiększoną emisję spalin oraz hałasu, a ich stan techniczny może przyczyniać się do zanieczyszczenia środowiska. Stąd ważnym celem jest stopniowa wymiana taboru na nowy, bardziej nowoczesny, spełniający ustalone normy emisji spalin (obecnie pojazdy produkowane od 2009 r. zgodnie z normą EURO 5) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Średni wiek taboru autobusowego, jakim obsługiwane są przewozy w województwie wynosi 12 lat, a wykonany przebieg to ok. 1,2 mln km. Niski komfort podróży w takich środkach transportowych jest jedną z przyczyn spadku liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego. Wykaz przewoźników wykonujących przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego (stan na 30.06.2013) zawarto w Studium Transportowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Należy przy tym zwrócić uwagę, że Samorząd Województwa jest właścicielem jednego z

¹² loc. cit.

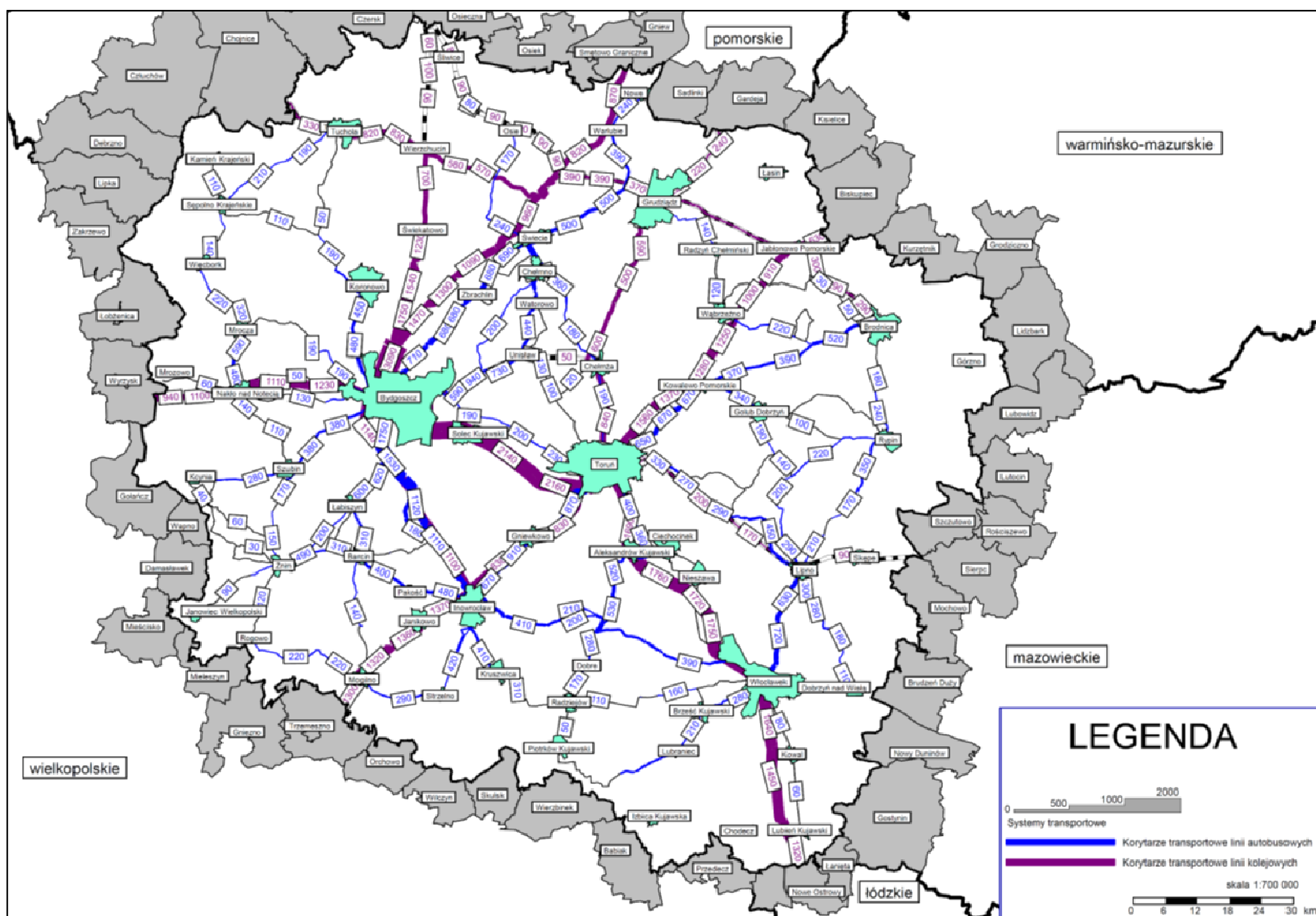
¹³ Op. cit., s. 36

przewoźników – Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A. we Włocławku (powstał w wyniku połączenia 12.04.2012 r. PKS w Brodnicy S.A., PKS w Inowrocławiu S.A., PKS w Lipnie Sp. z o.o., PKS we Włocławku Sp. z o.o.). Szczegółowe informacje dotyczące polityki transportowej województwa względem transportu autobusowego w tym w zakresie organizacji i funkcjonowania przewozów określono w Studium Transportowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego.



Rys.18. Dobowe natężenie potoków pasażerskich w publicznym transporcie autobusowym w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2013

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego



Rys.19. Prognozowane potoki pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym (kolejowym i autobusowym) na rok 2025

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego

II.9. Polityka transportowa

Polityka transportowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego określana jest na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.). Ustawa wskazuje, że podstawowym dokumentem polityki transportowej w zakresie linii komunikacyjnych, których ustawowym organizatorem jest Województwo Kujawsko-Pomorskie jest Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (zwany również Planem Transportowym). Dokument został przyjęty uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” i stanowi obowiązujące prawo miejscowe.

Plan Transportowy określa w szczególności:

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

Przy opracowywaniu Planu Transportowego uwzględniono w szczególności:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - b) planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - d) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 2) sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
- 3) wpływ transportu na środowisko;
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
- 5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- 6) rentowność linii komunikacyjnych;
- 7) w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.

W związku z tym, że Plan Transportowy stanowi obowiązujące prawo miejscowe, wszystkie informacje zawarte w *Planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej* w zakresie transportu publicznego bazują na badaniach, prognozach i wytycznych określonych w Planie Transportowym. Tym samym w *Planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej* pominięto szczegółowe powielanie danych i prognoz z Planu Transportowego, jedynie sygnalizując w wielu miejscach, że źródłem diagnozy i wszelkich założeń jest tenże dokument.

Przywołując Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego należy podkreślić, że odpowiednio ukształtowany układ połączeń transportowych pozwoli na rozwój transportu publicznego, który zapewni pełną i swobodną dostępność mieszkańców całego województwa do właściwych ośrodków i wszystkich rodzajów usług przy uwzględnieniu:

- podziału na trzy poziomy, na których powinna być zapewniona dostępność z każdego ośrodka miejskiego w województwie: do ośrodka gminnego, do ośrodka powiatowego, do ośrodka wojewódzkiego (Bydgoszczy lub Torunia),

- prawidłowo funkcjonującego systemu transportu publicznego, który ze względu na dostępność, szybkość i koszt jest atrakcyjniejszy od transportu indywidualnego, tzn. liczba połączeń oraz ich rozkład dobowy będzie wystarczający dla zaspokojenia potrzeb danej społeczności, a taryfy przejazdowe nie będą stanowiły przeszkody w mobilności,
- dostępności Bydgoszczy i Torunia z uwzględnieniem preferencji dla transportu kolejowego w relacjach, gdzie istnieje techniczna możliwość rozwoju połączeń, poprzez zwiększenie ich liczby na liniach istniejących oraz zwiększenie przepustowości linii poprzez likwidację „wąskich gardeł”.

W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego. Zgodne jest to ze wskazaną w Strategii rozwoju województwa ideą regionalnego systemu transportu publicznego. Tzw. koncepcja „60/90” opiera się na dostępności transportowej Bydgoszczy i Torunia przy założeniu, iż dojazd z ośrodków powiatowych do centrów Bydgoszczy i Torunia powinien być realizowany w ciągu maksymalnie 60 minut, a z pozostałych części województwa – w ciągu maksymalnie 90 minut. Ośrodki powiatowe oraz/lub wybrane inne miejscowości (wskazane na etapie opracowywania szczegółowej koncepcji funkcjonowania transportu publicznego) będą pełnić rolę węzłów przesiadkowych (integracyjnych).

Podstawą do konstruowania planu rozwoju sieci linii komunikacyjnych dla wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej jest Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Przy konstrukcji sieci komunikacyjnej, oprócz znajomości aktualnych i przyszłych potrzeb transportowych mieszkańców przyjęto następujące założenia:

1. Najważniejszym celem analizowanych przewozów jest umożliwienie sprawnego przemieszczania się mieszkańców ze stolic powiatów do stolic województwa i odwrotnie oraz pomiędzy stolicami i ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi powiatów.
2. Układ linii publicznego transportu zbiorowego kursujących w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich stanowi szkielet dla funkcjonowania całego publicznego transportu zbiorowego w województwie. Układ ten winien być zsynchronizowany w zintegrowanych węzłach przesiadkowych z liniami komunikacyjnymi:
 - a) międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich (głównie poprzez strategiczne zintegrowane węzły przesiadkowe zlokalizowane w pięciu miastach prezydenckich);
 - b) powiatowych przewozów pasażerskich (głównie poprzez podstawowe i uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe zlokalizowane w stolicach powiatów); linie te z kolei powinny być zintegrowane z liniami gminnych przewozów pasażerskich.
3. Zgodnie ze *Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego* kluczową rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywa kolej jako środek transportu do sprawnego przemieszczania się mieszkańców na większe odległości.
4. Linie komunikacyjne wojewódzkich przewozów pasażerskich, ze względu na rolę, jaką odgrywają w poszczególnych połączeniach transportowych, dzieli się na trzy rodzaje:
 - a) Strategiczne – linie o kluczowym dla województwa znaczeniu w przewozach pasażerskich, łączące najważniejsze ośrodki gospodarcze województwa oraz województwa i kraju;
 - b) Podstawowe – linie stanowiące podstawową obsługę w połączeniach stolic poszczególnych powiatów ze stolicami województwa oraz wybrane stolice i ośrodki gospodarcze województwa między sobą;
 - c) Uzupełniające – linie o drugorzędnym znaczeniu dla województwa. Zakłada się, iż o uruchomieniu regularnych przewozów pasażerskich na tych liniach decydować będzie organizator przewozów.
5. W obszarach, w których nie ma możliwości, bądź nie są uzasadnione ekonomicznie kolejowe wojewódzkie przewozy pasażerskie, przewiduje się realizację tych przewozów w ramach transportu autobusowego.

6. Ze względu na specyfikę systemu transportu kolejowego przewiduje się wykonywanie przewozów pasażerskich wykraczających poza województwo kujawsko-pomorskie poprzez realizację wojewódzkich przewozów pasażerskich do najbliższej stacji poza granicę województwa, bądź w porozumieniu z organizatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich województw ościennych do uzgodnionej stacji końcowej, w taki sposób, by zapewnić maksymalnie sprawną podróż dla mieszkańców województwa (najlepiej bez przesiadek).

Przyjęto również, że sieć linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego realizujących wojewódzkie przewozy pasażerskie składać się będzie z:

- a) 22 linii kolejowych, w tym: 3 linii strategicznych, 12 linii podstawowych, 7 linii uzupełniających,
- b) 45 linii autobusowych, w tym: 22 linii podstawowych, 23 linii uzupełniających¹⁴.

Jak wynika z obliczeń symulacyjnych przeprowadzonych na potrzeby Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, transportem kolejowym będzie realizowanych ponad 53% podróży w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich i ponad 23% pracy eksploatacyjnej. Natomiast pozostałe – transportem autobusowym. Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych wraz z ich przebiegiem został określony w ww. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego¹⁵.

Polityka taryfowa:

Na liniach niezelektryfikowanych wprowadzono od 2010 r. „Taryfę Kujawsko-Pomorską”, która znacznie obniżyła koszty biletów, które są obecnie najtańsze w Polsce. Bilet normalny kosztuje 2,50 zł za pierwsze 10 km i 13 groszy za każdy następny kilometr. Taryfa uwzględnia wszystkie ulgi ustawowe. Operator stosujący taryfę może wprowadzać własne oferty handlowe, o ile będą one jeszcze bardziej korzystne niż obowiązująca taryfa kujawsko-pomorska. Efektem wprowadzenia taryfy jest systematyczny wzrost liczby podróżnych. . Od 12 grudnia 2015 roku „Taryfa kujawsko-pomorska” obowiązuje również na liniach zelektryfikowanych obsługiwanych przez operatora Przewozy Regionalne Sp. z o.o..

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

Polityka taborowa:

Samorząd Województwa systematycznie dokonywał zakupu taboru kolejowego do obsługi regionalnych połączeń pasażerskich celem poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżnych oraz redukcji kosztów bieżącej eksploatacji i negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

W październiku 2005 r. projekt „Unowocześnienie taboru kolejowego przewozów regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego” uzyskał dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (Priorytet I Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu, działanie 1.1 Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach, poddziałanie 1.1.2 Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych). Projekt SPOT/1.1.2/107/04 został pozytywnie zaopiniowany przez członków Komitetu Sterującego. Całkowita wartość projektu wynosiła 27 474 400,00 PLN, zaś wysokość dofinansowania wyniosła 13 737 200,00

¹⁴ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, str. 59-60

¹⁵ Op. cit, s. 61-68

PLN. Przedmiotem projektu było dokonanie zakupu (w 2005 r. i 2006 r.) 5 autobusów szynowych o charakterystyce technicznej zbliżonej do obecnie eksploatowanych autobusów szynowych w roku 2005. Użytkownikami zakupionych autobusów szynowych są przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na wykonywanie kolejowych przewozów regionalnych. Wyłonieni, zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, przewoźnicy użytkują autobusy szynowe na podstawie zawartych umów, ponosząc koszty utrzymania i eksploatacji autobusów.

W 2008 r. w ramach projektu pn. „Zakup nowoczesnego kolejowego taboru pasażerskiego”, w całości sfinansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach Działania: 1.3, zakupiono 5 wagonów doczepnych. Koszt inwestycji, wyniósł 23 668 000 zł. Wagony doczepne z 78 miejscami siedzącymi, klimatyzacją, monitoringiem i ekologicznymi toaletami, przystosowane są do kursowania w połączeniu z eksploatowanymi na terenie województwa autobusami szynowymi typu 214M (SA106).

W 2012 r. dokonano zakupu i modernizacji czterech elektrycznych zespołów trakcyjnych serii ED72. Zakupione przez Województwo pociągi zostały poddane gruntownej modernizacji. Pojazdy zyskały nowy wygląd, zostały wyposażone w klimatyzację, a ich wnętrze przeszło generalny remont. Przedsięwzięcie zostało sfinansowane ze środków rezerwy celowej i Funduszu Kolejowego. Przebudowa 4 pojazdów kosztowała łącznie 31 mln zł. W ramach przeprowadzonego remontu zmienił się wygląd pojazdów. Zostało zamontowane czoło o nowocześniejszym, opływowym kształcie z panoramiczną szybą czołową. Pojazdy otrzymały też barwy województwa. Składy są klimatyzowane. Dwie składane pochylnie umożliwiają podróż osobom na wózkach inwalidzkich. Specjalne uchwyty (po 4 z każdej strony pojazdu) pozwalają na przewóz rowerów. Jednostki otrzymały nową izolację termiczną i akustyczną. Wymienione zostały wszystkie okna i drzwi. Dzięki zastosowaniu napędu elektrycznego drzwi międzywagonowe są otwierane i zamykane automatycznie. Drzwi boczne zyskały przycisk umożliwiający otwarcie ich przez pasażera. Przebudowie zostały poddane również wnętrza jednostek. Ściany wewnętrzne i panele sufitowe wykonane zostały z tworzyw sztucznych, zamontowano nowoczesne oświetlenie, nowe półki bagażowe oraz stoliki. Każdy pojazd został wyposażony w toaletę zabudowaną w systemie zamkniętym. Kabina jest przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz posiada miejsce do przewijania niemowląt. Komfortową podróż gwarantują nowe, wysokie, ergonomiczne siedzenia ze składanymi podłokietnikami i zagłówkami ze skóry ekologicznej. System sieci bezprzewodowej WiFi umożliwia podróżującym połączenie z internetem. Wnętrze pojazdu jest monitorowane przez system 20 kamer. System informacji audiowizualnej składa się z elektronicznych tablic informacyjnych LED na czołach pojazdu nad szybami i po bokach dachu każdego wagonu i tablic wewnętrznych LCD, które będą wyświetlać bieżącą informację o trasie i lokalizacji pociągu, wraz z możliwością wyświetlania reklam. System informacji uzupełniają głośniki.

W ramach projektu „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City”, który realizowało Województwo Kujawsko-Pomorskie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach Osi VII Transport przyjazny środowisku, Zadanie 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych, zakupiono 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Całkowita wartość projektu wyniosła 83 782 705,22 zł. Projekt miał na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróżnych oraz podniesienie jakości usług przewozowych. Pociągi są dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz są wyposażone w system monitoringu i dostęp do internetu bezprzewodowego. Składy posiadają 200 miejsc siedzących, klimatyzację, urządzenia umożliwiające przewóz niepełnosprawnych, bezprzewodowy internet, system audiowizualny i ekologiczne toalety. Są przy tym ciche, przyjazne środowisku i energetycznie oszczędne, przy rozwijanej prędkości 120 km na godzinę. Zakupowi towarzyszy pięcioletni serwis techniczny producenta. Pierwsze dwa pojazdy zostały dostarczone w połowie 2014 r., natomiast kolejna para w IV kwartale 2014 r. Ostatni pojazd został odebrany w styczniu 2015 r.

Tab.17. Tabor samorządu województwa kujawsko-pomorskiego (użyczony operatorom kolejowym)

Lp.	Typ i numer fabryczny pojazdu szynowego	Seria pojazdu szynowego	Rok produkcji
1	214M-001	SA106-001	2002
2	214M-002	SA106-002	2003
3	214M-004	SA106-004	2003
4	214M-005	SA106-005	2004
5	214M-006	SA106-006	2004
6	214M-010	SA106-010	2005
7	214M-012	SA106-012	2005
8	214M-013	SA106-013	2005
9	214M-014	SA106-014	2006
10	214M-016	SA106-016	2006
11	214M-017	SA106-017	2007
12	214M-018	SA106-018	2007
13	214M-019	SA106-019	2007
14	401M-001	SA123-001	2009
15	401M-002	SA123-002	2009
16	401M-003	SA123-003	2009
17	401M-004	SA123-004	2009
18	401M-005	SA123-005	2009
1	ED72-001		1993
2	ED72-003		1993
3	ED72-007		1994
4	ED72-020		1995
1	EN76-048	E742BNA104 22WEc001	2014
2	EN76-049	E742BNA105 22WEc002	2014
3	EN76-050	E742BNA106 22WEc003	2014
4	EN76-051	E742BNA107 22WEc004	2014
5	EN76-052	E742BNA108 22WEc005	2015

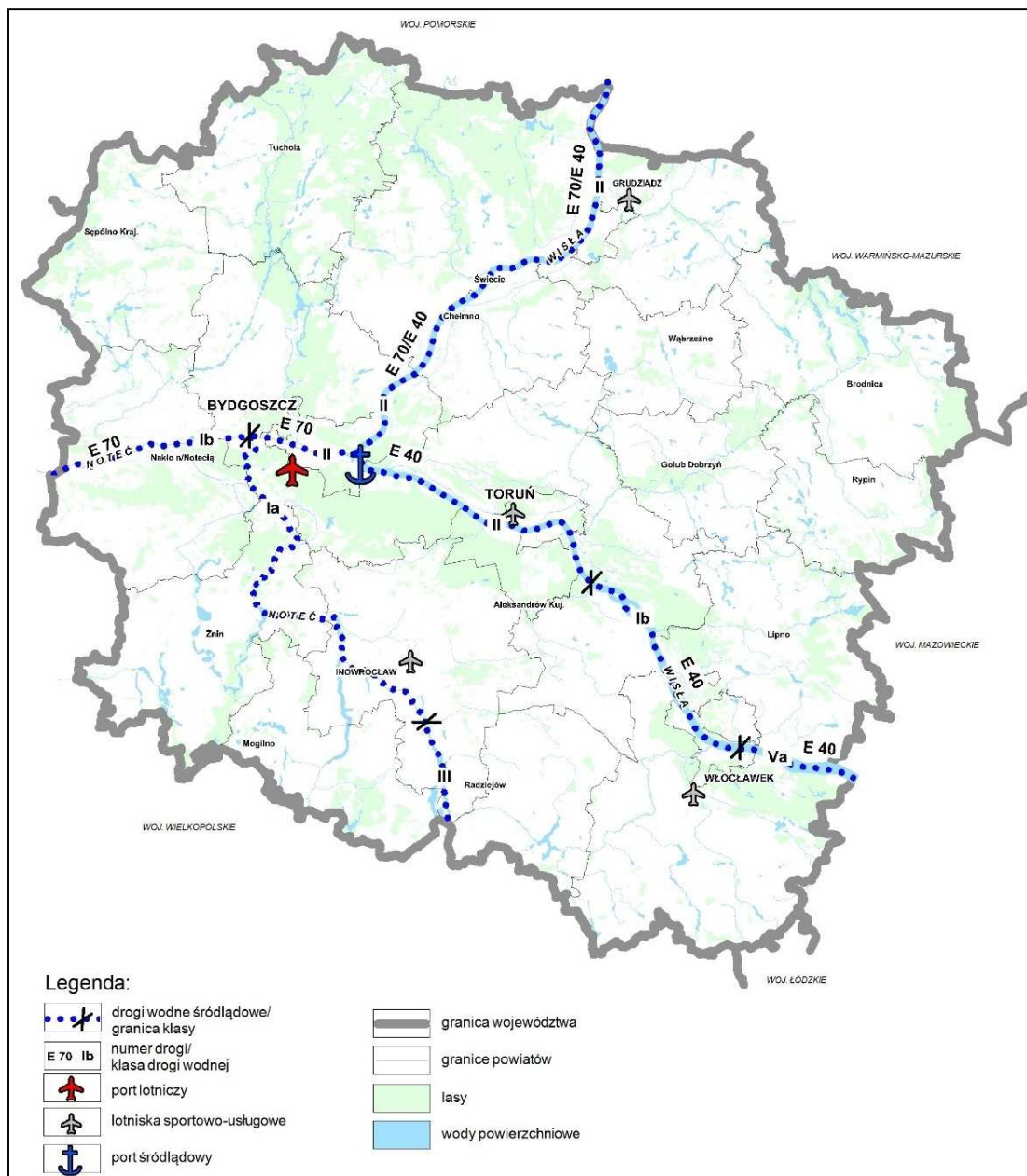
Źródło: opracowanie własne

Biorąc pod uwagę dokonane inwestycje i obecnie wykonywaną na terenie województwa pracę przewozową, należy uznać, że w zakresie obsługi linii niezelektryfikowanych, obecnie eksploatowany tabor pokrywa zapotrzebowanie. W przypadku obsługi połączeń zelektryfikowanych, obsługa tras odbywa się przy udziale taboru będącego własnością operatora kolejowego. Ewentualne zakupy nowych jednostek taborowych w najbliższych latach będą przedmiotem analiz przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych i planowanej pracy eksploatacyjnej.

II.10. Pozostałe rodzaje transportu

Uzupełnieniem sieci transportowej w przypadku województwa kujawsko-pomorskiego jest komunikacja lotnicza, realizowana poprzez port lotniczy w Bydgoszczy, oraz międzynarodowe drogi

wodne E70 i E40. Ze względu na ich charakter (ponadregionalny, krajowy), programową linię demarkacyjną (duże projekty w ramach programów krajowych, np. POLiŚ) oraz zakres finansowania RPO WK-P (brak środków finansowych na tego typu kategorii interwencji), pozostają one poza zakresem tematycznym *Planu*. Jednak ze względu na kompletność i poprawność merytoryczną oraz w celu zapewnienia poprawnego wnioskowania, zostały one ujęte w diagnozie.



Rys.20. Rozmieszczenie lotnisk, dróg wodnych i portu

Źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku

II.10.a. Komunikacja lotnicza

Komunikacja lotnicza województwa realizowana jest w porcie lotniczym w Bydgoszczy, zaliczonym do kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej. Funkcjonuje tam terminal pasażerski, w którym w okresie styczeń – grudzień 2015 roku w odprawiono ponad 341 061 pasażerów, co stanowi 18 proc. wzrost w stosunku do 2014 r. Siatka połączeń nie jest mocno

rozbudowana; loty rejsowe odbywają się do Krakowa (sezonowo) oraz Wielkiej Brytanii (London, Glasgow, Birmingham), Irlandii (Dublin) i Niemiec (Düsseldorf, Frankfurt). Port lotniczy współpracuje z touroperatorami i biurami podróży obsługując loty czarterowe. Na terenie portu lotniczego w 2013 r. zaadaptowano pomieszczenia na terminal cargo – budowa terminala zależna od ilości odprawianych towarów¹⁶.

W województwie istnieje również pięć lotnisk pełniących funkcje sportowo-usługowe. Zlokalizowane są one w: Toruniu, Kruszyńcu, Lisich Kątach, Bydgoszczy i Inowrocławiu.

II.10.b. Transport wodny

Przez obszar województwa przepływa rzeka Wisła, która stanowi szlak wodny o znaczeniu międzynarodowym. Drogi wodne zaliczane do tras międzynarodowych powinny mieć parametry odpowiadające przynajmniej IV klasie (wg Konwencji AGN¹⁷). Przez województwo przebiegają dwie Międzynarodowe Drogi Wodne: E70 i E40. MDW E70 (Antwerpia-Kłajpeda) na terenie województwa kujawsko-pomorskiego przebiega przez odcinek Dolnej Wisły, Brdę, Kanał Bydgoski, Noteć, a dalej łączy Wartę z Odrą. Łączna długość MDW E70 na obszarze województwa wynosi 146 km. Natomiast MDW E40 (Morze Bałtyckie – Morze Czarne) w województwie kujawsko-pomorskim przebiega przez: Grudziądz, Bydgoszcz, Toruń i Włocławek, a jej długość na terenie województwa wynosi 203 km.

Obecnie tę drogę wodną na obszarze województwa można zaliczyć do II klasy, poza odcinkiem Noteci do ujścia rzeki Drawy do połączenia z Kanałem Bydgoskim, gdzie spełnione są jedynie parametry klasy Ib. Niestety MDW E70 na żadnym odcinku nie spełnia umowy AGN. Realizowany projekt rewitalizacji drogi wodnej E70 na jej całym polskim odcinku ma na celu przywrócenie żeglowności trasy i zakwalifikowanie jej do odpowiedniej klasy technicznej. Ponadto projekt ma za zadanie stymulowanie rozwoju gospodarki turystycznej, towarowej, rozbudowę systemu portów i przystani oraz zakłada doprowadzanie do zmian legislacyjnych, które ułatwią korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych.

Należy nadmienić, że państwa członkowskie UE posiadające dostęp do morza (na podstawie nowej ramowej dyrektywy 2008/56/WE w sprawie strategii morskiej) są zobowiązane do opracowania strategii morskich zapewniających dobry stan środowiska regionów i podregionów morskich. Wymagania te powinny również mieć swoje odzwierciedlenie w innych dokumentach, traktujących o infrastrukturze transportowej - zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym. Niniejszy *Plan*, ze względu na położenie województwa z dala morskiej linii brzegowej (brak dostępu do morza), nie uwzględnia tego aspektu funkcjonowania transportu – zapisy wspomnianej dyrektywy nie obowiązują ze względu na specyfikę województwa.

Obecnie znaczenie i wykorzystanie transportu wodnego jest jednak marginalne. Niepodpisanie przez Polskę umowy przyjmującej Konwencję AGN powoduje duże ograniczenie w rozwoju i rewitalizacji dróg wodnych. Konwencja tworzy prawo ułatwiające koordynację planów rozwoju i inwestycji śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym oraz stwarza lepszy dostęp do unijnych środków. Ponadto stan dróg wodnych w Polsce nie pozwala w pełni na ich gospodarcze wykorzystanie. W 2013 r. na terenie województwa przewieziono ok. 400 tys. ton towarów. W przewozach krajowych województwo ma niewielkie znaczenie gospodarcze i ogranicza się jedynie do przewozów lokalnych, którymi transportuje się jedynie kruszywo i piasek. Jednakże pojawiają się możliwości rozwoju transportu kontenerowego na odcinku z Gdańska do Bydgoszczy. Punktem docelowym powinien być port multimodalny (planowany w Bydgoszczy – Łęgnowo) łączący transport drogowy, kolejowy i wodny, spełniający funkcje portu zaplecza dla terminali kontenerowych.

Znacznie lepiej rozwija się żegluga turystyczna i rekreacyjna. Dzięki inicjatywom władz lokalnych, stowarzyszeniom i kapitałowi prywatnemu powstają mariny, przystanie lub porty. Tego

¹⁶ www.plb.pl

¹⁷ Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu, Organizacja Narodów Zjednoczonych, 1996

typu inwestycje powstały m.in. w: Grudziądzu, Włocławku, Bydgoszczy, Nakle nad Notecią, Toruniu. Nie na wszystkich śródlądowych szlakach wodnych w województwie są stworzone odpowiednie warunki do funkcjonowania turystyki wodnej. Zauważalny jest jej stopniowy rozwój, przez co podnosi się również atrakcyjność pobliskich obszarów.

II.11. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
Korzystny układ sieci osadniczej województwa – polegający na centralnym umiejscowieniu dwóch ośrodków stołecznych oraz niewielkiej przeciętnej odległości z terenu województwa do ośrodków stołecznych dobrze dostępnych w sieci drogowej i kolejowej (ułatwiający organizację szybkiego transportu w relacjach dośrodkowych), a także na regularnej sieci miast średnich i ośrodków powiatowych (ułatwiający obsługę transportową na poziomie subregionalnym) Gęsta i w większości województwa równomiernie rozwinięta sieć dróg i linii kolejowych zapewniających możliwość stworzenia sprawnego systemu transportu publicznego Kształt sieci drogowej i kolejowej ułatwiający stosowanie rozwiązań komplementarnych w organizacji transportu publicznego (połączenie komunikacji autobusowej i kolejowej za pomocą węzłów przesiadkowych) Znaczny udział dróg wojewódzkich w sieci drogowej istotnej dla organizacji transportu publicznego (a więc potencjalnie duża możliwość planowania stanu sieci istotnej dla organizacji transportu) Posiadanie wojewódzkiej spółki transportu publicznego Posiadanie przez województwo nowoczesnego taboru kolejowego Bezpośredni dostęp do korytarzy TEN-T i TINA Znaczny ruch tranzytowy skoncentrowany głównie w korytarzu wzdłuż autostrady A1	Aktualnie funkcjonująca sieć połączeń nie zapewnia możliwości wystarczająco szybkiego przemieszczania się – dla celów regularnych dojazdów do pracy i szkół oraz okazjonalnych dojazdów w związku z realizacją potrzeb socjalno-bytowych (jest to inny aspekt zagadnienia opisanego wcześniej jako niewłaściwa organizacja transportu publicznego). Negatywną tego konsekwencją w sferze społecznej jest niski poziom rozwoju społecznego, a w sferze gospodarczej – niski popyt na usługi i dobra oferowane w miastach* ** Stosunkowo zdekapitalizowany i niezapewniający akceptowalnego komfortu podróży tabor autobusowy* Niezadowalający stan infrastruktury dworcowej, niedostosowanej do osób o ograniczonej sprawności ruchowej*** Niedostateczne parametry funkcjonalne i techniczne sieci drogowej, niewystarczająca ilość remontów przeprowadzanych na bieżąco, niewystarczający poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego**** Niezadowalający stan techniczny infrastruktury drogowej, w szczególności jej nawierzchni Brak obejść drogowych dla ruchu tranzytowego Niska jakość i przepustowość sieci drogowej niedostosowanej do istniejących potrzeb Brak spójności wewnętrznej aglomeracji bydgosko-toruńskiej Brak powiązań i uzupełnień różnych form transportu Słaba kondycja dróg, wynikająca z zaniżonych nakładów inwestycyjnych w tym sektorze
Szanse	Zagrożenia
Zmiana organizacji transportu publicznego w celu poprawy jego atrakcyjności dla mieszkańców województwa – dotyczy to zarówno siatki połączeń, jak i polityki taryfowej Wzrost potencjału funkcji regionalnych Bydgoszczy i Torunia (wzrost potencjału instytucji usług	Dalsze obniżanie popytu na transport publiczny będące skutkiem braku jego atrakcyjności dla ludności (braku możliwości pełnienia przez transport publiczny funkcji społeczno-gospodarczych na satysfakcjonującym poziomie)* Ograniczone zdolności finansowe samorządów do

publicznych i komercyjnych, zarówno w aspekcie ilościowym, jak i jakościowym), skutkujący wzrostem regularnych ciężarów dośrodkowych na terenie województwa Poprawa sytuacji gospodarczej województwa skutkująca tworzeniem nowych miejsc pracy i wzrostem potrzeb w zakresie dojazdów do pracy Rewitalizacja lokalnych punktów kolejowej odprawy pasażerskiej przez samorządy lokalne Wzrost krajowych inwestycji transportowych o wysokich parametrach na terenie województwa o wysokich parametrach przepustowości oraz poprawa dostępności województwa w relacjach międzyregionalnych, zwiększające pośrednio atrakcyjność transportu w ujęciu wewnątrzregionalnym Rozwój turystyki i tranzytu w europejskiej przestrzeni gospodarczej, rozwój przedsiębiorczości w zakresie intermodalnego transportu ładunkowego Dokończenie budowy/przebudowy podstawowych ciągów transportowych na których prace rozpoczęto w poprzedniej perspektywie finansowej Poprawa płynności jazdy na ciągach komunikacyjnych Podniesienie do bardzo dobrego i dobrego stanu istniejącej sieci dróg publicznych	organizacji transportu publicznego w formie zapewniającej jego atrakcyjność Niewystarczające środki na inwestycje drogowe w województwie**** Rosnąca liczba użytkowników dróg Ograniczone możliwości finansowe na inwestycje w sektorze drogownictwa Zagrożenia płynące ze zmiany przepisów, jak również brak spójności w dokumentach planistycznych różnych szczebli związanych z przygotowaniem inwestycji drogowych Niewystarczająca kontrola pojazdów ciężarowych przekraczających dopuszczalny nacisk na oś Zwiększający się popyt na przewozy drogowe
--	--

* za „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”

** za „Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”

*** za „Analizę stanu dworców i przystanków kolejowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego”

**** za „Analizę techniczno-ekonomiczną wydatkowania samorządowych środków finansowych na zadania remontowo-inwestycyjne realizowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy w zakresie infrastruktury drogowej województwa kujawsko-pomorskiego w latach 2011-2020” - dr Grażyna Owczarczyk-Szpakowska, dr inż. Krzysztof Szpakowski; Bydgoszcz, październik 2011

za „Materiały planistyczne do projektu Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2016-2038” – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy; Bydgoszcz, sierpień 2015

III. SPÓJNOŚĆ Z DOKUMENTAMI KRAJOWYMI I WOJEWÓDZKIMI

Plan jako dokument programowy poziomu regionalnego, wpisuje się w krajowy i regionalny system programowania rozwoju. Oznacza to, że nie może on funkcjonować w oderwaniu od innych dokumentów programowych, a wręcz musi uwzględniać pewien ich zakres. Wynika to z hierarchicznego (pionowego) układu zależności pomiędzy poszczególnymi poziomami programowania, zarówno krajowego, jak i regionalnego. W celu spełnienia tego wymogu, przeanalizowano zapisy dokumentów nadrzędnych wobec *Planu*, jak również dokumentów powiązanych z nim tematycznie. Dobór wynikał z wzajemnych relacji. Na poziomie krajowym analizie poddano ustalenia dokumentu koncepcyjnego dotyczącego docelowej struktury Polski (w tym

transportowej), dokument programowy w zakresie transportu oraz program finansujący (częściowo) drogi lokalne. Na poziomie regionalnym przeanalizowano ogólny dokument strategiczny oraz szczegółowy plan dotyczący szeroko pojętej sieci transportowej województwa.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (przyjęta 13 grudnia 2011 r. przez Radę Ministrów) jest z założenia dokumentem o dużym poziomie ogólności – nie odnosi się do systemów transportowych województw i koncentruje się na elementach infrastruktury istotnych dla spójności i dostępności w skali całego kraju. Określa jednak założenia rozwoju oraz zadania stawiane przed regionalnymi systemami transportowymi – niezbędne dla realizacji krajowych założeń rozwoju.

W największym stopniu idea ta została wyrażona w KPZK2030 w rozdziale „Wizja przestrzennego zagospodarowania Polski 2030”, gdzie sformułowano między innymi wizję w aspektach rozwoju przestrzennego, przedstawiając następujące założenie stanu docelowego: *„Polska przestrzeń jest zintegrowana i spójna zarówno zewnątrz, jak i wewnątrz, dzięki czemu wszyscy mieszkańcy uczestniczą w procesach rozwojowych”*. Zwraca się tu uwagę na kilka płaszczyzn integracji, jednak w kontekście *Planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej* największe znaczenie ma wymiar lokalny i regionalny. Zgodnie z KPZK2030:

„Integracja polskiej przestrzeni następuje dzięki kilku równoległym procesom na różnych poziomach zarządzania w różnych wymiarach przestrzennych:

- *w skali lokalnej – dotyczy przede wszystkim integracji centrów miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz integracji obszarów wiejskich dokonującej się w oparciu o sieć miast powiatowych,*
- *w skali regionalnej – dotyczy przede wszystkim integracji pomiędzy największymi miastami a ich bezpośrednim zapleczem, czyli miastami subregionalnymi i otaczającymi je obszarami wiejskimi”*

Dla poziomu lokalnego wskazano następujące zadania dla transportu:

„Zintegrowane rozwiązania w zakresie transportu publicznego oraz dostępność infrastruktury społecznej, w tym budownictwa mieszkaniowego i pozostałej infrastruktury, jak też działania związane z rewitalizacją obszarów zdegradowanych, wpływają pozytywnie na mobilność mieszkańców, nie stanowiąc barier przy wyborze miejsca pracy i zamieszkania. Integracja na obszarach funkcjonalnych mniejszych ośrodków miejskich, niepełniących znaczących funkcji krajowych bądź charakteryzujących się specjalizacją funkcjonalną (np. w zakresie turystyki), dokonuje się przede wszystkim dzięki koncentracji przestrzennej procesów urbanizacyjnych oraz dzięki rozbudowie wewnętrznych powiązań transportowych i komunikacyjnych.”

Z kolei na poziomie regionalnym zadania transportu określa się następująco:

„Poprawa dostępności czasowej do miast wojewódzkich sprzyja mobilności mieszkańców: codziennej (dojazdy do pracy, ruch weekendowy) i okresowej (sezonowo-rekreacyjnej) oraz życiowej, czyli możliwości zmiany miejsca zamieszkania w poszukiwaniu lepszych warunków życia i pracy, a przede wszystkim najlepszych ośrodków kształcenia, co jest szczególnie ważne dla ludności żyjącej na obszarach wiejskich.”

Powyższe idee i założenia w realiach województwa kujawsko-pomorskiego realizować będzie *Plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej*. Nie dotyczy on całości zagadnień podejmowanych w KPZK2030, niemniej jednak w tym zakresie, który obejmuje, ustalenia *Planu* są spójne z założeniami KPZK2030.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) jest średniookresowym dokumentem planistycznym (przyjętym 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów), realizującym ideę zintegrowanego systemu strategii rozwoju kraju w aspekcie jednego z najważniejszych zagadnień branżowych – transportu. Istotą SRT jest wskazanie celów oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020).

Zgodnie z założeniami przedstawionymi w Strategii Rozwoju Transportu:
„Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.” Cel ten zamierza się osiągnąć, poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej;
- poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- bezpieczeństwo i niezawodność;
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Zgodnie z założeniami SRT: *„Wymienione cele mają charakter komplementarny, nawzajem się przenikają i krzyżują, co oznacza, że nie można realizować żadnego z nich w oderwaniu od całej strategii. Cele szczegółowe odnoszą się do poszczególnych sektorów transportu i wyznaczają główne założenia w kontekście określonych zmian systemowych (integracja, innowacyjność, ład przestrzenny, minimalizacja skutków środowiskowych, itd.). Ten złożony układ celów sprawia, że realizacja SRT będzie oparta o zasadę subsydiarności, która oznacza, że na niższych szczeblach decyzyjnych będą tworzone programy bardziej szczegółowe.”*

W SRT zidentyfikowano także 10 priorytetowych kierunków interwencji w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury. Wśród nich wskazać należy:

- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi, a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;
- wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko, itp.);
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym;
- rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Są to priorytety w sposób bezpośredni nawiązujące do założeń i ustaleń *Planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej*. Wśród szczegółowych ustaleń, SRT odnosi się przede wszystkim do sieci szkieletowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (między innymi A1, S5, S10, podniesienie prędkości na linii 131 i 353 dla relacji Gdańsk – Bydgoszcz – Inowrocław – Poznań, platforma multimodalna sieci kompleksowej) – jest ona dostrzegana jako kluczowa w dokumentach wojewódzkich, w tym również w *Planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej*.

W kontekście powyższego, *Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej* można uznać za zgodny ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – podobnie jak w przypadku KPZK2030 nie na poziomie konkretnych ustaleń (ze względu na różnice poziomu szczegółowości obydwu opracowań), ale na poziomie realizacji ogólnej wizji i założeń dokumentu.

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 przewiduje nowe działanie skierowane do gmin, powiatów i ich związków dotyczące „Budowy lub modernizacji dróg lokalnych” w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii”. Szczegółowe warunki i tryb przyznawania oraz wypłaty pomocy finansowej na tego typu inwestycje określa rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Zgodnie z kryteriami w nim zawartymi preferowane będą drogi realizowane przez beneficjentów w gminach uboższych, które będą stanowiły drogi dojazdowe do miejscowości istotnych ze względu na lokalizację ważnych obiektów użyteczności publicznej, bądź drogi łączące się z drogą o wyższej kategorii.

W rozporządzeniu tym określone zostały dodatkowe kryteria, zgodnie z którymi dokonuje się oceny wniosków o przyznanie pomocy, które odnoszą się do specyfiki regionu. Dla województwa kujawsko-pomorskiego kryterium to brzmi następująco: „operacja jest zgodna z pierwszą kategorią potrzeb samorządów gminnych i powiatowych województwa określonych w „Analizie potrzeb budowy i modernizacji dróg lokalnych w zakresie PROW 2014-2020 w odniesieniu do wybranych aspektów *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+* przyjętej uchwałą Nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r. w sprawie przyjęcia *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+*”¹⁸.

Instytucją wdrażającą to działanie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego będzie Samorząd Województwa. Pomoc przyznawana będzie w drodze konkursu ogłoszonego przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a kryteria konkursowe będą następujące:

1. podstawowy dochód podatkowy gminy, w której jest planowana realizacja operacji, w przeliczeniu na 1 mieszkańca, obliczanego zgodnie z przepisami o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, opublikowanego przez urząd obsługujący ministra właściwego do spraw finansów publicznych do stosowania w roku, w którym nastąpiło ogłoszenie o naborze;
2. bezrobocie w powiecie, na obszarze którego jest położona gmina, w której jest planowana realizacja operacji, w okresie ostatnich 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o przyznanie pomocy było wyższe lub równe średniej krajowej;
3. operacja jest powiązana z inwestycjami dotyczącymi tworzenia pasywnej infrastruktury szerokopasmowej lub na obszarze realizacji operacji istnieje funkcjonująca sieć szkieletowa;
4. droga objęta operacją prowadzi bezpośrednio do obiektu użyteczności publicznej.

Ponadto Departament Rozwoju Obszarów Wiejskich Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu zebrał informacje (metodą ankietową) od samorządów gminnych i powiatowych na temat potrzeb uwzględniających zarówno specyfikę obszaru województwa kujawsko-pomorskiego, jak i skalę proponowanych przedsięwzięć. Informacje te zawarto w „Analizie potrzeb budowy i modernizacji dróg lokalnych w zakresie PROW 2014-2020 w odniesieniu do wybranych aspektów *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020*”¹⁹.

Niniejszy *Plan* uwzględnia wszystkie powyższe uwarunkowania.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+ (przyjęta uchwałą nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.), wśród ośmiu celów strategicznych, identyfikuje także cel związany bezpośrednio z funkcjonowaniem systemów transportowych – „Dostępność i spójność”. Cel ten ze względu na horyzontalny charakter, ma kluczowe znaczenie dla realizacji wszystkich czterech priorytetów formułowanych w *Strategii* (Konkurencyjna gospodarka, Modernizacja przestrzeni wsi i miast, Silna metropolia, Nowoczesne społeczeństwo).

Idea tego celu została w *Strategii rozwoju województwa* przedstawiona w sposób następujący: „*Podstawowym celem działań projektowanych w ramach celu strategicznego „Dostępność i spójność” jest zapewnienie właściwej dostępności zewnętrznej i spójności wewnętrznej województwa – które pozwolą na prawidłową obsługę mieszkańców oraz prawidłową obsługę dla potrzeb rozwoju gospodarczego. [...] Zapewnienie satysfakcjonującej dostępności i spójności zamierza się osiągnąć poprzez działania na kilku płaszczyznach obejmujących poprawę stanu sieci transportowych i infrastruktury towarzyszącej, ale także organizację transportu.*”

¹⁸ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi (projekt) w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania oraz wypłaty pomocy finansowej na operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014–2020

¹⁹ „Analizy potrzeb samorządów gminnych i powiatowych województwa kujawsko-pomorskiego w zakresie inwestycji związanych z budową i modernizacją dróg lokalnych, możliwych do objęcia wsparciem w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020”, przyjęta przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, uchwałą nr 35/1191/5 z dnia 2.09.2015 r.

Strategia zakłada, że w zakresie dostępności międzyregionalnej podstawowe znaczenie mieć będą drogi ekspresowe (S5 i S10) oraz linie kolejowe osadzające województwo w sieci obecnych lub potencjalnych połączeń kwalifikowanych (18, 131, 201 i 353), a także Port Lotniczy w Bydgoszczy. Ważnym aspektem dostępności zewnętrznej jest zapewnienie powiązań układu wewnętrznego z węzłami autostradowymi i drogami ekspresowymi, a także modernizacja DK91. Rozwój połączeń z drogami najwyższych rang realizować będzie postulat dostępności całego regionu do korytarzy TEN-T (oznacza to, zgodnie z podejściem funkcjonalnym, że drogi prowadzące do sieci TEN-T, niezależnie od klasyfikacji właścicielskiej lub technicznej, odpowiadają za dostępność regionu).

Duże oczekiwania wiąże się z odtworzeniem transportowego znaczenia dróg wodnych (zwłaszcza MDW E-40), co umożliwiłoby rozwój w pełnym zakresie idei transportu multimodalnego, którego głównym węzłem powinien być terminal (platforma multimodalna) w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy-Łęgowo.

Zagadnienie spójności sieci transportowych województwa opiera się na klasyfikacji funkcjonalnej, a nie właścicielskiej – założenie, że priorytetami są: po pierwsze - zapewnienie dostępności z terenu całego regionu obydwu ośrodków stołecznych, a po drugie - zapewnienie dostępności do ośrodków powiatowych, zamierza się zrealizować przy wykorzystaniu nie tylko sieci dróg wojewódzkich, ale także odcinków dróg krajowych i powiatowych. Kluczowe znaczenie, ze względu na stan rozwoju sieci drogowej w województwie, mieć będą głównie drogi wojewódzkie. Deklaruje się jednak działania na całej sieci – łącznie z identyfikacją dróg lokalnych (gminnych) – mających znaczenie dla rozwoju społecznego i gospodarczego.

Strategia podejmuje także zagadnienie rozwiązywania problemów transportowych największych miast województwa: Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia oraz ich styku z obszarami podmiejskimi – i to zarówno w aspekcie funkcjonowania transportu publicznego (w granicach miast oraz w graniach obszarów funkcjonalnych miast, a więc z uwzględnieniem obszarów podmiejskich), jak i ruchu tranzytowego w tych miastach lub ich rejonie.

Innym zidentyfikowanym w *Strategii* polem działania w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, jest rozwój sieci służącej obsłudze terenów inwestycyjnych i przedsięwzięć gospodarczych powiązanych z potencjałami endogenicznymi, inteligentnymi specjalizacjami lub innymi przedsięwzięciami tworzącymi znaczącą liczbę miejsc pracy.

Kolejnym zagadnieniem podejmowanym w *Strategii* jest kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego, dotycząca na przykład realizacji obwodnic oraz separacji ruchu rowerowego (pozwalających na bezpieczne dojazdy do pracy, szkół i węzłów przesiadkowych transportu publicznego). Zagadnienia obwodnic na drogach powiatowych wiążą się z rozwojem gospodarczym, bo zakłada się, że oprócz wyprowadzenia ruchu poza centra miejscowości, powinny one katalizować rozwój stref gospodarczych w ich sąsiedztwie.

Bardzo ważnym zagadnieniem dopełniającym działania inwestycyjne, są działania organizacyjne związane z tworzeniem systemów transportu publicznego – w wymiarze regionalnym (dla obsługi regionu jako całości) i w wymiarze aglomeracyjnym (dla obszarów podmiejskich pięciu największych miast). *Strategia* zakłada stworzenie systemu obsługującego obszar całego regionu w sposób zapewniający swobodne dojazdy w relacjach do Bydgoszczy i Torunia – zgodnie z koncepcją „60/90”, w myśl której z ośrodków powiatowych do jednej (lub obydwu) stolic województwa czas dojazdu w komunikacji publicznej nie powinien przekroczyć 60 minut, a z dowolnej miejscowości na terenie województwa nie powinien przekroczyć 90 minut. Elementem niezbędnym dla funkcjonowania transportu zgodnego z tą ideą jest rozwój infrastruktury przesiadkowej.

W ramach celu Dostępność i spójność określono 16 kierunków działań i 45 konkretnie zidentyfikowanych przedsięwzięć.

W kontekście powyżej przedstawionych założeń *Strategii rozwoju województwa* w aspekcie systemów transportowych, należy stwierdzić, że cel *Planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej* jest zgodny z założeniami *Strategii* – każde ze zidentyfikowanych w *Planie spójności*, imiennie wskazanych przedsięwzięć inwestycyjnych, jest zgodne z ogólnymi i szczegółowymi (wyrażonymi w kierunkach lub przedsięwzięciach) ustaleniami *Strategii*.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (przyjęty uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego w dniu 29 września 2014 r.) jest dokumentem formułującym podstawowe kierunki rozwoju, zasady organizacji i funkcjonowania transportu publicznego w zakresie regularnych przewozów pasażerskich wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Obowiązek opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynika z ustawy z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „Ustawa”) (Dz. U. z 2011r. Nr 5 poz. 13 z późniejszymi zmianami), a także z wytycznych zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. nr 117 poz. 684). Ustawa definiuje publiczny transport zbiorowy jako powszechnie dostępny, regulowany przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Na terenie kraju świadczenie usług przewozu osób środkami transportu publicznego odbywa się zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej, uwzględniając potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Wojewódzkie przewozy pasażerskie, w myśl wymienionej wyżej Ustawy, obejmują przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, realizowany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i:

- nie wykracza poza granice jednego województwa,
- dociera do najbliższej stacji w województwie sąsiednim (w przypadku linii kolejowych), umożliwiając pasażerom dokonanie przesiadki oraz przejazd powrotny, – nie stanowi przewozów o charakterze gminnym, powiatowym, czy międzywojewódzkim.

W Planie transportowym do wojewódzkich przewozów pasażerskich nie zaliczono przewozów realizowanych na granicy dwóch powiatów, w tym przewozów na granicy miast grodzkich i gmin ościennych, uznając, że mają one wyraźnie charakter lokalny. W myśl art. 4 ust. 1 pkt 10 przewozy realizowane w granicach administracyjnych sąsiadujących powiatów mogą być zaliczane do powiatowych przewozów pasażerskich. Powiaty te muszą jednak w tym celu zawrzeć stosowne porozumienie, chyba, że utworzyły wcześniej związek powiatów.

Plan transportowy obejmuje swoim zakresem wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przez które rozumiana jest (zgodnie z definicją z Ustawy, art. 4 ust. 1 poz. 12) „powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze”.

Zgodnie z wymienioną Ustawą, odpowiedzialność za opracowanie Planu spoczywa na wskazanych w Ustawie organach administracji rządowej (ministrze właściwym ds. transportu) oraz organach wykonawczych samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego tym organem jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Ze względu na ciągłą zmianę uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych potrzeb transportowych mieszkańców województwa. Plan transportowy opracowany dla województwa kujawsko-pomorskiego powstał na bazie obszernego Studium transportowego opracowanego dla województwa oraz wyników wieloaspektowych badań, w tym badań wielkości potoków pasażerskich, badań ankietowych mieszkańców i podróżujących różnymi środkami transportowymi. Jest on wynikiem systemowego podejścia do planowania transportu, obejmującego diagnozę stanu, prognozę i syntezę. Diagnoza stanu została opracowana na podstawie analiz wyników wymienionych badań, analiz zachowań transportowych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego oraz analiz różnych procesów i zjawisk mających wpływ na funkcjonowanie transportu w województwie, w tym szczególnie publicznego transportu zbiorowego. W analizach prognostycznych uwzględniano natomiast wszystkie najważniejsze trendy zmian w latach różnych czynników determinujących popyt oraz podaż na publiczne przewozy pasażerskie. W rozważaniach

prognostycznych oraz przy konstruowaniu Planu transportowego uwzględniono także założenia zawarte w Krajowym planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, opracowanego w zakresie linii komunikacyjnych dla międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym oraz wszelkie inne dokumenty strategiczne kraju i Unii Europejskiej, istotne z punktu widzenia realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Ponadto w analizach wzięto pod rozważenie założenia zawarte w Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego i w innych dokumentach strategicznych województwa, a także powiatów i gmin.

Za podstawowy cel opracowania przyjęto „*zapewnienie mieszkańcom województwa świadczenia usług w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich na relatywnie najwyższym poziomie w danych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych*”. Cel ten do roku 2025 (będącego zakresem czasowym Planu transportowego) zostanie osiągnięty m.in. poprzez:

- optymalizację układu linii wojewódzkich przewozów pasażerskich;
- integralność sieci linii wojewódzkich przewozów pasażerskich z liniami przewozów międzynarodowych, międzywojewódzkich i lokalnych (stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych);
- poprawę dostępności do publicznego transportu zbiorowego wojewódzkich przewozów pasażerskich, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, o ograniczonych zdolnościach ruchowych oraz osób nieuprawnionych do prowadzenia samochodu;
- wdrożenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej i systemów taryfowo-biletowych;
- podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej i zintegrowanych węzłów przesiadkowych, wraz z ich przystosowaniem i do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych;
- podniesienie jakości środków transportowych, zapewniających mniejszą szkodliwość oddziaływania na środowisko oraz większy komfort i bezpieczeństwo podróży (wymiana starego i zużytego taboru na nowy, wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży).

W przypadku sieci kolejowej, na wybranych liniach planowane są głównie działania polegające na naprawie linii oraz ich modernizacji związanej z podniesieniem prędkości eksploatacyjnej. Taki profil działań wynika z nadal złego i niezadawalającego stanu infrastruktury kolejowej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Rozwój infrastruktury drogowej dla potrzeb transportu zbiorowego województwa oparty został na realizacji dróg ekspresowych, budowie obwodnic w przebiegu dróg wojewódzkich i krajowych oraz na procesie modernizacji i przebudowy tych dróg. Z punktu widzenia przewozów wojewódzkich skutkować to będzie przede wszystkim poprawą jakości obsługi i bezpieczeństwa ruchu na wybranych drogach. Ponadto pojawi się także możliwość stworzenia nowych, bardziej konkurencyjnych propozycji przewozów w transporcie ponadregionalnym (bardziej atrakcyjne pod względem czasowym, poziomu bezpieczeństwa, czy samego komfortu podróży połączenia m.in. z Poznaniem, Gdańskiem, Łodzią).

W zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich dokument przyjmuje następujące założenia:

- sieć wojewódzkich przewozów pasażerskich stanowić będzie szkielet dla funkcjonowania transportu publicznego na terenie województwa;
- synchronizacja elementów ww. sieci z pozostałymi liniami komunikacyjnymi²⁰ odbywać się będzie za pośrednictwem zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- kluczową rolę w przewozach pasażerskich (wojewódzkich) do przemieszczania się na większe odległości stanowić będzie kolej;

²⁰ Linie komunikacyjne międzynarodowych, międzywojewódzkich i powiatowych przewozów pasażerskich

- w obszarach, w których nie ma możliwości prowadzenia kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich lub jest to nieuzasadnione pod względem ekonomicznym, zakłada się realizację tych przewozów w ramach transportu autobusowego.

W efekcie, zgodnie z założeniami przyjętymi przez Zarząd Województwa sieć komunikacyjną wojewódzkich przewozów pasażerskich tworzyć będą linie kolejowe i linie autobusowe. Ze względu na rolę, jaką będą odgrywać w poszczególnych połączeniach transportowych, zostały one podzielone na trzy rodzaje:

- strategiczne – o kluczowym dla województwa znaczeniu w przewozach pasażerskich, łączące najważniejsze ośrodki gospodarcze województwa oraz województwa i kraju;
- podstawowe – stanowiące podstawową obsługę w połączeniach stolic poszczególnych powiatów ze stolicami województwa oraz wybranych stolic i ośrodków gospodarczych województwa między sobą;
- uzupełniające – o drugorzędnym znaczeniu dla województwa, na których o uruchomieniu regularnych przewozów pasażerskich będzie decydować organizator.

Poza realizacją głównego zadania, jakim było określenie sieci komunikacyjnej *Plan transportowy* przewiduje m.in. stopniowe podnoszenie jakości infrastruktury punktowej towarzyszącej sieci drogowej i kolejowej oraz podnoszenie jakości środków transportowych, głównie poprzez wymianę taboru na nowszy (z uwagi na konieczność ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne i podniesienie poziomu komfortu i bezpieczeństwa podróżnych). Na poziomie jakości usług przeznaczanych dla mieszkańców wpłynie także realizacja projektów przewidujących wdrożenie systemu inteligentnego sterowania ruchem ITS, systemu taryfowo-biletowego, czy ujednoliconego systemu informacji pasażerskiej.

Wobec powyższego, ustalenia *Planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej* pozostają w ścisłej relacji z *Planem transportowym*, stanowiąc jego uszczegółowienie m.in. w zakresie finansowania inwestycji ze środków RPO WK-P.

Uzyskane w ramach Planu Transportowego wyniki analiz pozwoliły na przyjęcie trzech scenariuszy: rozwojowego, stabilizacyjnego i regresywnego. Dane dowodzą, że niezależnie od przyjętego rodzaju scenariusza rozwoju społeczno-gospodarczego, zapotrzebowanie na usługi przewozowe publicznym transportem zbiorowym przyjmuje zdecydowany i podobny trend spadkowy. Najmniejszy regres w długoterminowej prognozie przewiduje się pod tym względem dla scenariusza stabilizacyjnego, w którym, pomimo większego spadku liczby podróży do roku 2020 (–11,5% w transporcie autobusowym i –6,2% w kolejowym), potrzeby przewozowe w roku 2025 będą na poziomie odpowiednio około –12,0% w transporcie autobusowym i –2,3% w transporcie kolejowym w stosunku do roku bazowego (2013). Nieco większy spadek rozważanego popytu na przewozy występuje dla scenariusza rozwojowego (–13,5% w transporcie autobusowym i –5,6% w kolejowym do roku 2020 oraz odpowiednio –14,5% i –1,9% do roku 2025), co wynika głównie z bardziej dynamicznego wzrostu wskaźnika motoryzacji. Oczywiście największe spadki liczby podróży wykonywanych środkami publicznego transportu zbiorowego występują w scenariuszu regresyjnym (–20,6%).

IV. ZAŁOŻENIA

IV.1. Cel i obszary interwencji

Ustanawia się następujący cel *Kujawsko-Pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej*: „Poprawa spójności transportowej województwa kujawsko-pomorskiego”.

Cel ten zamierza się osiągnąć poprzez interwencję prowadzoną w trzech obszarach:

- Obszar interwencji I: Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa;

- Obszar interwencji II: Rozwój infrastruktury kolejowej kluczowej dla spójności województwa;
- Obszar interwencji III: Rozwój pasażerskiej infrastruktury dostępu do sieci transportowej w aspekcie publicznego transportu zbiorowego.

Spójność transportową należy rozumieć przede wszystkim jako zdolność swobodnego dostępu (inaczej – swobodną dostępność) realizowaną na całym terytorium województwa. Oznacza to, że każda część województwa powinna być dostępna za pomocą infrastruktury transportowej w sposób umożliwiający realizację występujących w niej potrzeb społecznych i gospodarczych. Dla realizacji potrzeb społecznych (jak dostępność do usług publicznych i komercyjnych, wśród których podstawowe znaczenie ma dostępność do szkół, instytucji ochrony zdrowia, placówek kultury, instytucji administracji publicznej, ośrodków handlu) podstawowe znaczenie ma transport pasażerski. Dla rozwoju gospodarczego (transport surowców i produktów) – podstawowe znaczenie ma transport towarowy. Spójność transportowa rozpatrywana jest na trzech płaszczyznach terytorialnych: dostępu do siedziby powiatu, dostępu do jednej lub obydwu siedzib województwa (Bydgoszczy i/lub Torunia), dostępu w relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych (a więc dostępu do sieci zapewniającej takie powiązania).

Podkreślić należy, że w kolejnych latach spodziewane jest istotne przemodelowanie funkcjonowania transportu publicznego – związane z wchodzącymi w życie w roku 2017 zmianami prawnymi w zakresie organizacji transportu na poziomie wojewódzkim, które obarczają pewnymi zobowiązaniami w tej dziedzinie także samorządy powiatowe i gminne. W ich wyniku znacznie wzrośnie intermodalność przewozów pasażerskich, czego konsekwencją będzie wzrost zapotrzebowania na infrastrukturę temu służącą oraz na tabor.

Obszar interwencji I: Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa

Celem interwencji w tym obszarze będzie zapewnienie wysokiego stopnia spójności sieci drogowej – rozpatrywanej w ujęciu funkcjonalnym, a nie według kryterium własności. Podejście funkcjonalne oznacza, że podstawą planowania rozwoju i utrzymania sieci jest osiągnięcie lub utrzymanie niezbędnych relacji bez względu na status własnościowy infrastruktury, która tę sieć tworzy. Wartością nadrzędną jest tu więc osiągnięcie zdolności dla realizacji zadań przewozowych w określonych relacjach, a nie kwestie zarządcy infrastruktury. Spójność drogowa ma największe znaczenie dla realizacji celów rozwojowych województwa, ponieważ jest to jedyny rodzaj transportu powszechnie rozwinięty w województwie i ma największe znaczenie w codziennej mobilności mieszkańców.

Od transportu drogowego oczekuje się przede wszystkim realizacji zadań z zakresu dostępności na każdym z poziomów terytorialnych: dostępu do siedziby powiatu, dostępu do jednej lub obydwu siedzib województwa oraz dostępu w relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych i to zarówno w aspekcie rozwoju społecznego, jak i gospodarczego.

Głównym celem inwestowania w infrastrukturę transportową będzie optymalizacja i podniesienie jakości systemu transportowego województwa, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych działalności transportowej, ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę, w tym kosztów związanych z oddziaływaniem transportu na środowisko i zdrowie. Zakłada się także rozwój sieci w ramach długofalowych, spójnych działań – poprzez kontynuację przedsięwzięć, w zakresie których prace rozpoczęto w poprzedniej perspektywie finansowej 2007-2013.

Poprawa stanu nawierzchni dróg oraz standardów, a także inwestowanie w infrastrukturę drogową przyczyni się m.in. do zmniejszenia liczby wypadków oraz umożliwi szybszy i bezpieczniejszy dojazd do ośrodków miejskich, a tym samym ułatwi dostęp do rynku pracy, edukacji, opieki zdrowotnej i kultury, przyczyni się do zwiększania rozwoju społeczno-gospodarczego. Przedsięwzięcia drogowe realizujące ten obszar interwencji opisane są w rozdziale IV.2.a niniejszego opracowania.

W celu uniknięcia głównych problemów ochrony środowiska w tym przede wszystkim zmian klimatycznych należy zwrócić szczególną uwagę (przy projektowaniu i wykonawstwie inwestycji drogowych) na dotrzymanie standardów emisyjnych i rosnących wymagań w zakresie redukcji emisji

jednostkowych oraz w zakresie ograniczania udziału w strukturze głównych źródeł emisji sektora transportu, stanowiącego jedno z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń gazowych (tlenków azotu, dwutlenku węgla) oraz pyłów (pylenie wtórne, emisje z silników) do powietrza.

Niezwykle istotne będzie stosowanie w inwestycjach transportowych nowoczesnych i efektywnych rozwiązań technicznych i systemowych ochrony środowiska, adekwatnych do prognozowanego rodzaju, przedmiotu, charakteru i intensywności związanych z tym oddziaływań. Rozwiązania takie będą charakteryzować się dużą trwałością, efektywnością i skutecznie będą spełniać swoje funkcje w dłuższym horyzoncie czasowym.

Obszar interwencji II: Rozwój infrastruktury kolejowej kluczowej dla spójności województwa

Celem działań podejmowanych w ramach tego obszaru będzie zapewnienie sprawności sieci kolejowej. Ponieważ nie jest to infrastruktura równomiernie rozwinięta terytorialnie, szczególnie duże jest jej znaczenie dla niektórych części województwa i dla niektórych aspektów rozwoju województwa.

Od transportu kolejowego oczekuje się przede wszystkim realizacji zadań z zakresu dostępności na poziomach:

- wzajemnego dostępu w relacjach pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem,
- dostępu do jednej lub obydwu siedzib województwa z wybranych części województwa dostępnych w sieci kolejowej, w tym zwłaszcza z pozostałych największych miast województwa (Włocławek, Grudziądz, Inowrocław) oraz obszarów, gdzie ze względu na niekorzystny kształt sieci drogowej, kolej jest efektywniejszym środkiem transportu (zwłaszcza rejon Borów Tucholskich),
- dostępu (pośrednio) w relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych.

Transport kolejowy istotny jest zarówno w aspekcie rozwoju społecznego, jak i gospodarczego. Należy uwzględnić ponadto fakt, że infrastruktura kolejowa obecna na terenie województwa pełni także istotne role w systemie transportowym całego kraju (tranzytowy charakter województwa w niektórych relacjach międzyregionalnych) – zarówno w zakresie przewozów osób, jak i towarów. Przedsięwzięcia kolejowe realizujące ten obszar interwencji opisane są w rozdziale IV.2.b niniejszego opracowania.

Obszar interwencji III: Rozwój pasażerskiej infrastruktury dostępu do sieci transportowej w aspekcie publicznego transportu zbiorowego

Uzupełnieniem infrastruktury służącej dokonywaniu przewozów, jest infrastruktura dostępu do sieci, w tym infrastruktura intermodalna, pozwalająca na integrację różnych systemów transportowych poprzez stworzenie możliwości wykorzystania różnych rodzajów transportu dla przewozu osób i/lub towarów.

W transporcie pasażerskim infrastruktura dostępu do sieci jest rozbudowana pod względem ilościowym, natomiast cechuje się bardzo różnym standardem, a w dużej części nie spełnia oczekiwań pasażerów w zakresie oferowanego komfortu i funkcjonalności. Oczekuje się uporządkowania zagadnień własnościowych, poprawy standardu zagospodarowania oraz znacznego wzrostu ich funkcjonalności – głównie zdolności intermodalnych. Z diagnozy stanu dworców i przystanków wynika bardzo duża skala potrzeb interwencji, będąca skutkiem z jednej strony wysokiego stopnia dekapitalizacji majątku, ale jednocześnie związana z potrzebą dostosowania wielkości i charakteru tego typu obiektów do rzeczywistych bieżących i prognozowanych potrzeb.

Niezbędnym warunkiem rozwoju transportu publicznego jest także zakup taboru. Nowoczesny tabor jest nie tylko niezbędnym uzupełnieniem stanu w obliczu spodziewanego wzrostu potrzeb przewozowych, ale także cechuje się wysokim komfortem (stanowiącym zachętę do korzystania z transportu publicznego), bezpieczeństwem oraz niskoemisyjnością.

Przedsięwzięcia dotyczące punktów kolejowej odprawy pasażerskiej i publicznego transportu zbiorowego realizujące ten obszar interwencji opisane są odpowiednio w rozdziale IV.2.c i IV.2.d niniejszego opracowania.

Z punktu widzenia celu niniejszego Planu wojewódzka sieć transportu publicznego będzie miała charakter tylko „szkieletowy” – to znaczy z założenia nie będzie zapewniać pełnej obsługi terytorium województwa, a obsługa taka będzie realizowana poprzez jej komplementarność z sieciami powiatowymi i (ewentualnie) gminnymi. Dworce, przystanki i tereny wokół nich (wraz z nie będącymi przedmiotem niniejszego Planu transportem rowerowym, czy miejskimi systemami transportu publicznego, łączącymi ponadlokalny transport kolejowy i samochodowy w postaci np. parkingów P&R oraz K&R) będą natomiast pełniły w dużo większym stopniu zadania węzłów przesiadkowych, w tym w części – także multimodalnych.

IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne

IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe (infrastruktura)

Sieć dróg publicznych ze względu na funkcje w sieci drogowej w Polsce dzieli się na cztery kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne. Niniejszy Plan zawiera wieloaspektową spójność całej sieci drogowej. W województwie kujawsko-pomorskim będą realizowane również zadania inwestycyjne w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 zarówno z listy podstawowej (budowa drogi S5 Bydgoszcz – Mielno, Nowe Marzy-Bydgoszcz, budowa obwodnicy Brodnicy i Inowrocławia DK 15) jak i rezerwowej (budowa obwodnicy Inowrocławia (łącznik), budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego).

Program wskazuje na zakres rzeczowy, jaki planuje zrealizować Zarządca Dróg Krajowych w perspektywie 2014-2023 w zakresie nowych inwestycji drogowych. Szacowany poziom przepływów finansowych na ich realizację, w ramach Krajowego Funduszu Drogowego, określono na poziomie 107 mld zł. W ramach tej kwoty przewiduje się realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic niektórych miejscowości. Wybór zadań będzie wynikał z zapisów właściwych dokumentów strategicznych, takich jak Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), korzyści dla sieci dróg krajowych oraz stanu zaawansowania prac przygotowawczych dla danej inwestycji.

Stworzenie środowiska sprzyjającego wzrostowi atrakcyjności gospodarczej i konkurencyjności regionu w dużej części uzależnione jest od sprawnie funkcjonującej infrastruktury drogowej. Zapewnia ona korzystne i sprawne połączenia pomiędzy węzłami komunikacyjnymi. Usprawnienie sieci dróg uwarunkowane jest realizacją następujących zamierzeń:

- rozbudowa odcinków dróg łączących miasta powiatowe z Bydgoszczą i Toruniem,
- zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy ośrodkami gminnymi i powiatowymi,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla pojazdów, samochodowych, jak i niechronionych uczestników ruchu,
- poprawa jakości infrastruktury.

Wdrożenie powyższych założeń pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych (będących impulsem do wzrostu gospodarczego), zwiększenie mobilności społeczności lokalnych, poprawę warunków dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększenie wykorzystania potencjału turystycznego województwa.

W celu wytypowania konkretnych inwestycji drogowych w ciągu dróg wojewódzkich, zastosowano kryteria wyboru dla projektów przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020 przekazane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju:

- a) kryterium rejestrowanego natężenia ruchu – opiera się o wykonany w 2010 r. Generalny Pomiar Ruchu na drogach wojewódzkich. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynika z odniesienia pomiaru natężenia ruchu na wskazanym odcinku drogi do średniego

dobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich. Dla obliczenia wartości wskaźnika dla danego projektu zastosowano dane opublikowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad²¹;

- b) kryterium funkcji drogi, w ramach którego przyznano punktację za połączenie ośrodków miejskich stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T. Ponadto premiowano usprawnienie połączenia miast regionalnych z miastami wojewódzkimi, połączeń międzyregionalnych, jak również usprawnienie połączeń z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego (w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami), poprzez cztery podkryteria:
- połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdująca się w sieci TEN-T,
 - usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi (ewentualnie pomiędzy miastem regionalnym a wojewódzkim),
 - usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi (ewentualnie pomiędzy miastem subregionalnym a regionalnym),
 - usprawnienie połączenia z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego;
- c) kryterium kontynuacji ciągu, podzielone na dwa podkryteria:
- przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji, którego celem jest premiowanie tworzenia spójnej sieci drogowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryzmu obecnej sieci,
 - kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w trakcie realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu);
- d) kryterium gotowości do realizacji, które ma na celu wyselekcjonowanie zadań najbardziej przygotowanych. W ramach tego kryterium wyróżniono następujące podkryteria:
- uzyskana lub w trakcie pozyskiwania decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji; kryterium to jest spełnione, jeśli uzyskano decyzję lub złożono wniosek o jej wydanie dla co najmniej 80% długości odcinka lub inwestycja nie wymaga uzyskiwania decyzji,
 - uzyskana lub w trakcie pozyskiwania decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji; kryterium to jest spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowuje ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę lub jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej,
 - gotowe lub w trakcie aktualizacji studium wykonalności; kryterium to uważane jest za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji),
 - gotowy lub w trakcie aktualizacji projekt budowlany; kryterium to uważane jest za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji), ponadto jeśli projekt nie wymaga opracowania kompleksowego projektu budowlanego obejmującego wszystkie branże na całym odcinku.

Zastosowanie powyższej metodologii oraz analizy stanu technicznego dróg pozwoliło na wytypowanie grup inwestycji drogowych, które będą realizowane z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Elementem, który był brany pod uwagę przy wyborze do rankingu dróg wojewódzkich, był stan techniczny danej drogi. Wynika to z faktu, iż w poprzedniej perspektywie finansowej na lata 2007-2013 przebudowane odcinki dróg wojewódzkich są obecnie w stanie dobrym i zadowalającym (ocena zgodna z kryteriami oceny wyznaczającymi trzy poziomy decyzyjne stanu technicznego nawierzchni, dla którego wyróżnia się cztery klasy: A, B, C, D wytyczne Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) i nie ma konieczności, pod względem stanu technicznego drogi ich ponownego remontu/przebudowy. Biorąc pod uwagę tylko kryteria MliR remontowane/przebudowywane byłyby nieustannie te same odcinki

²¹ www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010

dróg wojewódzkich. W skład 1 grupy wchodzi 14 przedsięwzięć drogowych. Grupę 2 stanowią planowane zadania w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego o łącznej długości ok. 270 km (VII.1. fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe – drogi wojewódzkie – Grupa 2). Grupa 3 to inwestycje, dla których planuje się przeprowadzenie remontów finansowanych z innych źródeł (obligacje, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo-leasingowy-kapitałowy). Inwestycje z grupy 3 będą realizowane według hierarchizacji potrzeb na podstawie przeprowadzonej analizy DSN.

Diagnostyka stanu nawierzchni (DSN) jest złożonym przedsięwzięciem organizacyjnym. Identyfikacja stanu nawierzchni oraz prace analityczne będą realizowane w ramach kampanii pomiarowych na wybranych drogach. Aktualność danych o stanie nawierzchni, ich kompletność i dokładność zapewniają, że podejmowane na ich podstawie decyzje są uzasadnione, słuszne i wpływają w istotnym stopniu na skuteczność planowanych zabiegów utrzymaniowych. Istotą identyfikacji w ramach DSN są: równość (podłużna i poprzeczna), właściwości przeciwpoślizgowe, cechy powierzchniowe, nośność. Dane o stanie technicznym nawierzchni drogowych należą do najistotniejszych danych w procesie zarządzania siecią drogową i będą wykorzystywane do klasyfikacji drogi do remontu/modernizacji. Identyfikacja uwzględnia wszystkie istotne cechy techniczne nawierzchni, dróg wojewódzkich.

Jedną z ważnych kwestii decydujących w danej mierze o realizacji wskazanych powyżej inwestycji infrastrukturalnych – drogowych przewidzianych w niniejszym Planie będzie pozyskanie gruntów pod inwestycje zgodnie z nowelizacją ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie z dniem 27 października 2015 r. (Dz. U. poz. 1590). Zgodnie z jej nowymi zapisami, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy.

W przypadku zrzeczenia się odszkodowania za nieruchomości:

- a) przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowania nie wszczyna się,
- b) w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się,
- c) po wydaniu decyzji ustalającej wysokość odszkodowania – decyzję wygasza się.

Jak ogólnie wiadomo, budowa i rozwój infrastruktury drogowo-transportowej służy dobru publicznemu i rozwojowi gospodarczo- ekonomicznemu danego regionu. Dlatego też bardzo ważnym czynnikiem decydującym o powodzeniu realizacji danej inwestycji będzie chęć przekazania gruntów przez jednostkę samorządu terytorialnego i Skarb Państwa na rzecz Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Bardzo istotnym elementem funkcjonowania podstawowego układu komunikacyjnego jest budowa obwodnic/obejść miast i miejscowości. Inwestycje realizowane w ramach (obwodnic i obejść) będą miały przede wszystkim charakter umowy partnerskiej z jednostkami samorządu terytorialnego, która będzie polegała na partycypacji w kosztach inwestycji poprzez: udział finansowy oraz przekazanie nieodpłatne gruntów. Planowane w niniejszym dokumencie inwestycje dotyczące obwodnic i obejść miast i miejscowości realizowane będą według przedstawionych poniżej zasad finansowania:

- udział finansowy w inwestycji: 50% środków finansowych województwa (pod pojęciem środki finansowe województwa należy rozumieć środki finansowe pochodzące z RPO WK-P na lata 2014-2020, jak również środki finansowe pochodzące z budżetu województwa. W poprzedniej perspektywie finansowej, RPO WK-P na lata 2007-2013, przyjęto w dniu 24 listopada 2009 r. stanowiskiem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego wartość maksymalnego dofinansowania z budżetu województwa jako iloczyn kwoty 1 640 zł i liczby mieszkańców miejscowości. Kwota 1 640 zł stanowi najwyższą wartość dofinansowania z budżetu województwa w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Dla nowego okresu programowania, tj. RPO WK-P na lata 2014-2020, zostanie zaktualizowane stanowisko

Zarządu Województwa, przy czym metodologia i maksymalna wartość dofinansowania na jednego mieszkańca miejscowości pozostają bez zmian) + 50% JST, przy czym drogi, które po zrealizowaniu inwestycji przejdą w zarząd powiatu/gminy będą wyremontowane na koszt województwa,

- udział finansowy w inwestycji w 100 % województwa – inwestycja przeprowadzona w ciągu drogi wojewódzkiej polegająca na wyłączeniu z remontu/przebudowy dróg wojewódzkich przebiegających przez miasto/miejscowość.

W przypadku, gdy obwodnica/obejście jest w gestii zarządzania przez GDDKiA w ciągu drogi krajowej, a inwestycja stanowi dla Województwa bardzo ważne połączenie drogowe i w sposób funkcjonalny łączy się z inwestycją w ciągu dróg wojewódzkich, takie zadania będą realizowane jako zadania wspólne, pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji zadania. Finansowanie poszczególnych odcinków dróg będzie odbywało się odpowiednio w zakresie i części pozostającej w gestii każdego z zarządców dróg.

W celu realizacji wspólnych priorytetów Planu spójności, istnieje możliwość przekazania dróg lub ich odcinków zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa innemu zarządcy drogi przy obu stronnym wyrażeniu woli (województwo oraz inne JST).

Planowane przedsięwzięcia do realizacji z grupy 2 i 3 będą finansowane z dłużnych instrumentów finansowych (m.in. PPP, obligacje) i środków własnych. Planuje się również utworzenie kujawsko-pomorskiego funduszu pożyczkowo-leasingowo-kapitałowego. Proces zarządzania utrzymaniem dróg wojewódzkich jest procesem cyklicznym, realizowanym przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy na podstawie budżetu jednorocznego. Poprzez cykliczność należy rozumieć planowane prace utrzymaniowe (remonty, modernizacje²²), zgodnie z przygotowywanym przez ZDW w Bydgoszczy harmonogramem zatwierdzanym przez Zarząd Województwa. Dopuszcza się inne formy współpracy szczególnie w zakresie wzajemnego powierzenia określonych czynności związanych z bieżącym utrzymaniem i naprawami dróg.

W zależności od stanu technicznego pozostałej sieci dróg wojewódzkich planuje się wykonywanie remontów w zakresie od 300 tys. zł/km do 1 mln zł/km. Stan techniczny sieci drogowej będzie określany poprzez wykonanie diagnostyki stanu technicznego nawierzchni (DSN).

Pozostałą sieć drogową dróg wojewódzkich (czyli około 1116,48 km dróg) planuje się do realizacji w ramach remontów i modernizacji, z czego zdiagnozowano 657,613 km dróg, które wymagają pilnych remontów. Pozostałe zaś wymagają punktowej przebudowy, tj. zabiegów utrzymaniowych, których ostateczny zakres zostanie poprzedzony analizą DSN.

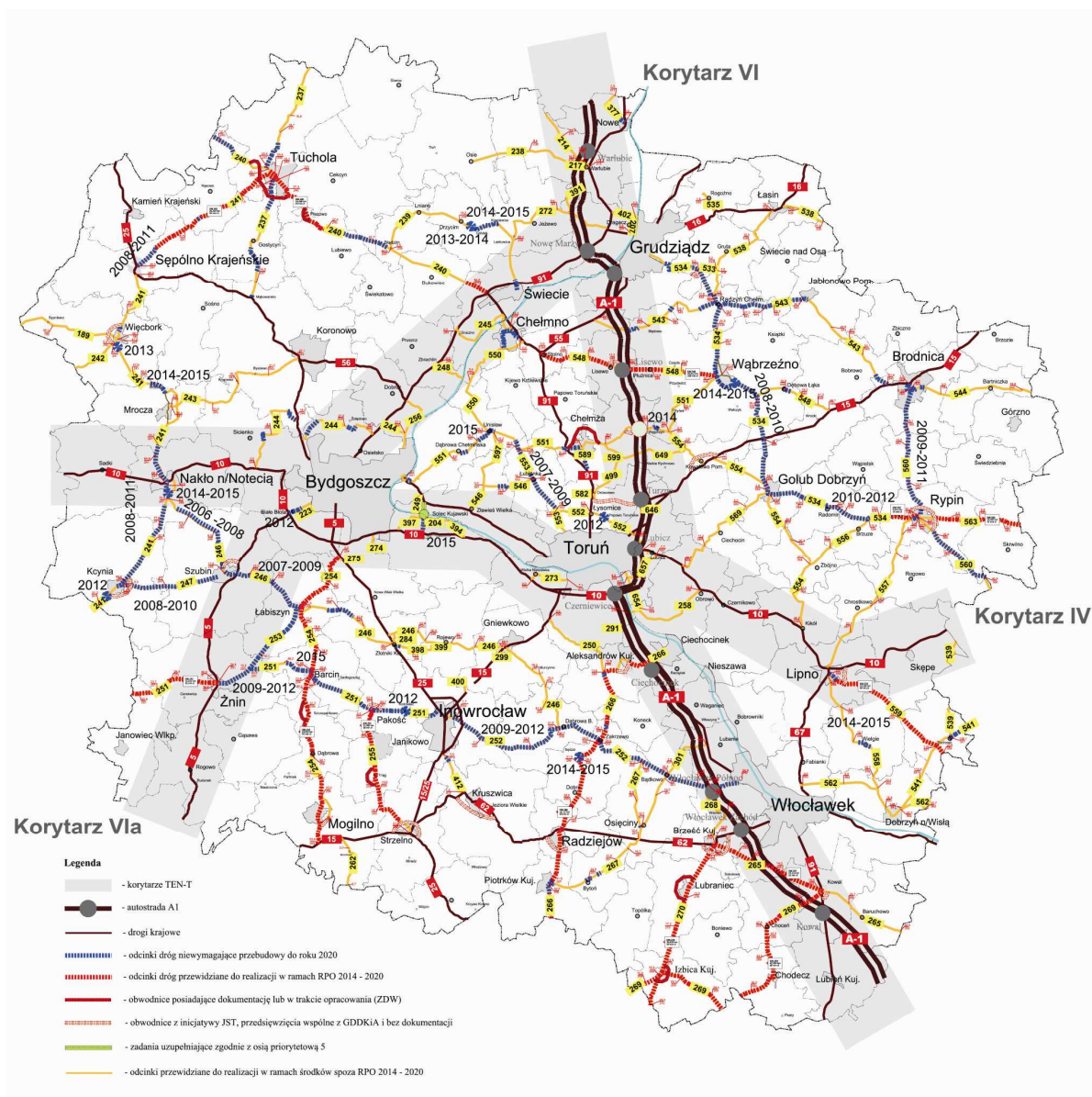
Tab.18. Kryteria wyboru przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie)

Kryteria		Maksymalna liczba punktów
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu		35
Kryterium funkcji drogi		30
Kryterium kontynuacji ciągu		25
Kryterium gotowości projektu do realizacji		10
SUMA		100
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	poniżej 0,5	7
	0,5 – 0,9	14
	0,9 – 1,1	21
	1,1 – 2	28
	powyżej 2	35
Kryterium funkcji drogi	Połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdującą się w sieci TEN-T	12,8

²² pojęcie modernizacja drogi zostanie uszczegółowione i zdefiniowane w trakcie ogłaszania naborów w ramach RPO WK-P na lata 2014-2020

	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi (ew. pomiędzy miastem regionalnym a wojewódzkim)	8,6
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi (ew. pomiędzy miastem subregionalnym a regionalnym)	4,3
	Usprawnienie połączenia z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego	4,3
Kryterium kontynuacji ciągu	Przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	12,5
	Kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w trakcie realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 wg DI do SRT)	12,5
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji – uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	3,3
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji – uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	1,7
	Studium wykonalności – gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	1,7
	Projekt budowlany – gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	3,3

Źródło: opracowanie własne



Rys.21. Spójność planowanych przedsięwzięć drogowych w latach 2014-2023 z siecią TEN-T i drogami krajowymi

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Tab.19. Kryteria techniczne dla całej sieci dróg wojewódzkich

L.p.	Odcinek drogi	Rejestrowanego natężenia ruchu	Funkcji drogi	Kontynuacji ciągu	Gotowości projektu do realizacji	Stan nawierzchni*	Suma
1	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 548 odc. Stolno – Wąbrzeźno	14	25,7	25	10	20	94,7
2	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 240 odc. Tuchola – Bysław – Konopat Polski – Świecie (w tym obwodnica m. Płazowo)	35	17,1	12,5	10	20	94,6
3	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 266	28	21,4	25	0	20	94,4
4	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 254 odc. Brzoza – Łabiszyn – Barcin	28	25,7	12,5	6,7	20	92,9
5	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 251 odc. Żnin – granica województwa	14	21,4	25	10	20	90,4
6	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 559 odc. Lipno – granica województwa	14	25,7	12,5	10	20	82,2
7	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 254 odc. Barcin – Mogilno	14	25,7	12,5	6,7	20	78,9
8	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 odc. Brześć Kujawski – Kowal	14	21,4	12,5	10	20	77,9
9	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 534 odc. Cetki – Rypin	28	17,1	12,5	0	20	77,6
10	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 270 odc. Brześć Kujawski – Koło	14	21,4	12,5	8,3	20	76,2
11	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 269	14	8,6	12,5	10	20	65,1
12	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 255	14	8,6	12,5	10	20	65,1
13	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 563	21	0	12,5	10	20	63,5
14	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 241	7	4,3	12,5	10	20	53,8
15	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 223	35	25,7	12,5	0	-20	53,2
16	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 551	14	25,7	12,5	0	0	52,2
17	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 548 odc. Wąbrzeźno - Płachoty	14	12,9	25	0	0	51,9
18	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 544	28	8,6	12,5	0	0	49,1
19	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 214	14	21,4	12,5	0	0	47,9

20	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 246	7	25,7	12,5	0	0	45,2
21	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 249	7	12,9	25	0	0	44,9
22	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 552	35	17,1	12,5	0	-20	44,6
23	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 240 odc. gr. woj. - Bładowo odc. Bysław – Konopat	35	17,1	12,5	0	-20	44,6
24	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 241 odc. Sępólno Krajeńskie - gr. woj.	21,0	8,6	12,5	0,0	0	42,1
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 odc. Kowal – granica województwa	28	21,4	12,5	0	-20	41,9
26	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 251 odc. Żnin – Inowrocław	28	21,4	12,5	0	-20	41,9
27	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 546	14,0	12,9	12,5	0,0	0	39,4
28	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 243	14,0	8,6	12,5	3,3	0	38,4
29	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 237	21	17,2	0	0	0	38,2
30	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 273	21	17,1	0	0	0	38,1
31	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 554	21	4,3	12,5	0	0	37,8
32	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 558	21	4,3	12,5	0	0	37,8
33	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 412	28	17,2	12,5	0	-20	37,7
34	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 589	28	4,3	0	0	0	32,3
35	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 267	14	4,3	12,5	0	0	30,8
36	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 268	14	4,3	12,5	0	0	30,8
37	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 301	14	4,3	12,5	0	0	30,8
38	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 239	14	4,3	12,5	0	0	30,8
39	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 550	14	4,3	12,5	0	0	30,8
40	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 252	14	21,4	12,5	0	-20	27,9
41	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 244	14	0	12,5	0	0	26,5
42	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 253	14	0	12,5	0	0	26,5
43	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 557	21	4,3	0	0	0	25,3
44	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 654	21	4,3	0	0	0	25,3
45	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 534 odc. Grudziądz - Cetki	28	4,3	12,5	0	-20	24,8
46	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 560	28	4,3	12,5	0	-20	24,8
47	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 217	7	17,1	0	0	0	24,1
48	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 291	7	0	12,5	0	0	19,5

49	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 245	14	4,3	0	0	0	18,3
50	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 256	14	4,3	0	0	0	18,3
51	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 258	14	4,3	0	0	0	18,3
52	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 272	14	4,3	0	0	0	18,3
53	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 538	14	4,3	0	0	0	18,3
54	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 543	14	4,3	0	0	0	18,3
55	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 562	14	4,3	0	0	0	18,3
56	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 569	14	4,3	0	0	0	18,3
57	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 582	14	4,3	0	0	0	18,3
58	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 657	14	4,3	0	0	0	18,3
59	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 262	14	0	0	0	0	14
60	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 377	14	0	0	0	0	14
61	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 247	28	4,3	0	0	-20	12,3
62	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 553	28	4,3	0	0	-20	12,3
63	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 189	7	4,3	0	0	0	11,3
64	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 238	7	4,3	0	0	0	11,3
65	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 391	7	4,3	0	0	0	11,3
66	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 394	7	4,3	0	0	0	11,3
67	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 397	7	4,3	0	0	0	11,3
68	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 549	7	4,3	0	0	0	11,3
69	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 566	7	4,3	0	0	0	11,3
70	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 646	7	4,3	0	0	0	11,3
71	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 250	7	0	0	0	0	7
72	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 200	7	0	0	0	0	7
73	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 204	7	0	0	0	0	7
74	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 207	7	0	0	0	0	7
75	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 242	7	0	0	0	0	7
76	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 248	7	0	0	0	0	7
77	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 274	7	0	0	0	0	7
78	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 275	7	0	0	0	0	7
79	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 284	7	0	0	0	0	7
80	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 299	7	0	0	0	0	7
81	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 398	7	0	0	0	0	7
82	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 399	7	0	0	0	0	7

83	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 400	7	0	0	0	0	7
84	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 402	7	0	0	0	0	7
85	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 499	7	0	0	0	0	7
86	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 533	7	0	0	0	0	7
87	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 535	7	0	0	0	0	7
88	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 539	7	0	0	0	0	7
89	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 541	7	0	0	0	0	7
90	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 556	7	0	0	0	0	7
91	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 572	7	0	0	0	0	7
92	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 576	7	0	0	0	0	7
93	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 578	7	0	0	0	0	7
94	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 586	7	0	0	0	0	7
95	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 597	7	0	0	0	0	7
96	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 599	7	0	0	0	0	7
97	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 649	7	0	0	0	0	7

Źródło: opracowanie własne

* stan niezadowolający: + 20 pkt, stan pośredni: 0 pkt, stan zadowolający: - 20 pkt

Tab.20. Kryteria dostępne przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidywanych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020

Lp.	Odcinek drogi	Klasa drogi	Relacje drogi zgodnie ze <i>Strategią województwa</i>	Połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdującą się w sieci TEN-T	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi	Usprawnienie połączenia z ośrodkami rozwoju społeczno - gospodarczego
1.1	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 548 odc. Stolno – Wąbrzeźno	G	wewnętrzne	łączy Grudziądz oraz Toruń przez drogi krajowe z korytarzem TEN-T poprzez węzeł na autostradzie A1 w m. Lisewo	umożliwi alternatywne połączenie miasta regionalnego (Grudziądza) z miastem wojewódzkim (Toruniem)	nie dotyczy	usprawni komunikację pomiędzy ośrodkami aktywności społecznej i gospodarczej, tzn. pomiędzy Tucholą i Wąbrzeźnem
1.2	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 240 odc. Tuchola – Bysław – Konopat Polski – Świecie (w tym obwodnica m. Płazowo)	G	zewnętrzne	usprawni połączenie pomiędzy Chojnicami a siecią TEN-T	nie dotyczy	połączenie miasta subregionalnego (Chojnic) z miastem wojewódzkim (Toruniem)	usprawni komunikację między ośrodkiem gospodarczym w Świeciu a ośrodkami aktywności gospodarczej w Tucholi i Chojnicach
1.3	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 266	G	wewnętrzne	Bezpośrednie włączenie do sieci TEN-T	Usprawni połączenie pomiędzy dwoma miastami regionalnymi Toruniem i Koninem	nie dotyczy	nie dotyczy
1.4	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo odc. Brzoza – Łabiszyn – Barcin	G	wewnętrzne	usprawni połączenie pomiędzy miastem wojewódzkim (Bydgoszczą) a siecią TEN-T w korytarzu II oraz połączy korytarze TEN-T Ia i TEN-T II	usprawni połączenie pomiędzy Bydgoszczą a Gnieznem i Poznaniem (poprzez DK 15)	nie dotyczy	usprawni komunikację w relacji Bydgoszcz – Łabiszyn – Barcin – Mogilno, w tym również ze Specjalną Strefą Ekonomiczną w Barcinie oraz lotniskiem w Bydgoszczy
1.5	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 251 odc. Żnin – granica województwa	G	wewnętrzne	umożliwia połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) z korytarzem TEN-T (DK 5) poprzez kontynuację przebudowy drogi	nie dotyczy	umożliwi połączenie dwóch miast subregionalnych, jakimi są Inowrocław i Wągrowiec	usprawni komunikację w relacji Żnin – DK 5 i Żnin – Wągrowiec, w tym również ze Specjalną Strefą Ekonomiczną w Barcinie
1.6	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 559 odc. Lipno – granica województwa	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 67	usprawni połączenie pomiędzy Toruniem a Płockiem (poprzez DK 10)	nie dotyczy	usprawni komunikację w relacji Lipno – Płock, w tym również z Płockim Parkiem Przemysłowo-Technicznym

1.7	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo odc. Barcin – Mogilno	G	wewnętrzne	usprawni połączenie pomiędzy miastem wojewódzkim – Bydgoszczą a siecią TEN-T w korytarzu II oraz połączy korytarze TEN-T VIa i TEN-T II	usprawni połączenie pomiędzy Bydgoszczą a Gnieznem i Poznaniem (poprzez DK 15)	nie dotyczy	usprawni komunikację w relacji Bydgoszcz – Łabiszyn – Barcin – Mogilno, w tym również ze Specjalną Strefą Ekonomiczną w Barcinie
1.8	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 odc. Brześć Kujawski – Kowal	G	wewnętrzne	bezpośrednie włączenie do TEN-T	usprawni połączenie pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem (poprzez DK 91 i 62), a Płockiem. DW 265 jest objazdem przeciwpowodziowym DW 62 Włocławek - Płock	nie dotyczy	nie dotyczy
1.9	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 534 odc. Cetki – Rypin	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 15	nie dotyczy	usprawni połączenie pomiędzy miastami subregionalnymi: Grudziądem, Płockiem i Płońskiem	nie dotyczy
1.10	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 270 odc. Brześć Kujawski – Koło	G	zewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 62	nie dotyczy	umożliwi połączenie miasta subregionalnego (Koła) i regionalnego (Włocławka)	usprawni komunikację m. Izbica Kujawska i m. Lubraniec z Włocławkiem – miastem regionalnym
1.11	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 269	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 91	nie dotyczy	umożliwi połączenie miasta regionalnego (Konina) i regionalnego (Włocławka)	nie dotyczy
1.12	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 255	G	Wewnętrzne	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Przebudowa DW 255 będzie miała wpływ na połączenie 2 miast subregionalnych tj. Inowrocław i Gniezno	realizacja projektu usprawni komunikację w relacji Pakość - Strzelno - Inowrocław oraz DK 15

1.13	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 563	G	wewnętrzne	Włączenie do sieci TEN-T przez DK 7	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy
1.14	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 241	G	wewnętrzne	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Realizacja projektu usprawni komunikację pomiędzy ośrodkami aktywności społecznej i gospodarczej tzn. pomiędzy Tucholą, Sępólnem Krajeńskim oraz poprzez lepszą komunikację do DK 25 z Bydgoszczą.
2.1 (grupa 1 poz.1.3.)	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 266	G	wewnętrzne	Bezpośrednie włączenie do sieci TEN-T	Usprawni połączenie pomiędzy dwoma miastami regionalnymi Toruniem i Koninem	nie dotyczy	nie dotyczy
2.2	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 odc. Kowal – granica województwa	G	wewnętrzne	bezpośrednie włączenie do TEN-T	usprawni połączenie pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem (poprzez DK 91 i 62) a Płockiem. DW 265 jest objazdem przeciwpowodziowym DK 62 Włocławek – Płock	nie dotyczy	nie dotyczy
2.3 (grupa 1 poz.1.8.)	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 odc. Brześć Kujawski – Kowal	G	wewnętrzne	bezpośrednie włączenie do TEN-T	usprawni połączenie pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem (poprzez DK 91 i 62), a Płockiem. DW 265 jest objazdem przeciwpowodziowym DW 62 Włocławek - Płock	nie dotyczy	nie dotyczy
2.4 (grupa 1 poz. 1.10.)	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 270	G	zewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T przez DK 62	nie dotyczy	umożliwi połączenie miasta subregionalnego (Koła) i regionalnego (Włocławka)	usprawni komunikację m. Izbica Kujawska i m. Lubraniec z Włocławkiem – miastem regionalnym
2.5	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 252	G	wewnętrzne	bezpośrednie włączenie do sieci TEN-T	usprawni połączenie pomiędzy Inowrocławiem, a Włocławkiem	umożliwi połączenie miasta subregionalnego (Inowrocławia) i regionalnego (Włocławka)	nie dotyczy

2.6 (grupa 1 poz. 1.11.)	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 269	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 91	nie dotyczy	umożliwi połączenie miasta regionalnego (Konina) i regionalnego (Włocławka)	nie dotyczy
2.7	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 267	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 62	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
2.8	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 268	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 62 lub DW 252	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
2.9	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 301	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 91	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
2.10	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 291	G	wewnętrzne	włączenie do sieci TEN-T poprzez DK 91	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
2.11	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 250	G	wewnętrzne	włączenie do TEN-T przez DW 266	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne

** nie uwzględnia realnego natężenia ruchu z autostrady – ze względu na ograniczenie tonażowe 15 ton DMC na długości 30 km*

*** (Grupa 2) – dotyczy oceny kryterialnej przedsięwzięć do grupy zadań zgodnie z wytycznymi MliR-u w przypadku nie zrealizowania przez województwo pilotażowego projektu w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.*

Tab.21. Przedsięwzięcia drogowe przewidziane do realizacji w latach 2014-2023 w ramach RPO WK-P

Lp.	Lokalizacja				Charakter zadania	Szacunkowy koszt zadania [mln zł]	Planowany okres realizacji	Terminy					
	Numer drogi	Pikietaż		Długość [km]				Uzyskanie decyzji środowiskowej	ZRID	Zdolność do ogłoszenia przetargu	Podpisanie umowy	Przekazanie placu budowy	Zakończenie i rozliczenie
		Początkowy	Końcowy										
Grupa – 1													
1.1.	548	0,005 15,146	14,144 29,619	28,612	Zgodnie z załączonymi fiskalami	100	2016-2023	Q 1 2013	Q 2 2014	Q 3 2016	Q 4 2016	Q 4 2016	Q 4 2019
1.2.	240	23,19 62,877	36,817 65,718	16,468		25		Q 4 2012	Q 2 2014	Q 3 2016	Q 4 2016	Q 4 2016	Q 2 2018
1.3.	266	0	57,509	57,509		50		Q 4 2017	Q 2 2019	Q 3 2016 (PFU)	Q 4 2016	Q 2 2019	Q 4 2021
1.4.	254	0,069	22,4	22,331		50		Q 4 2016	Q 2 2018	Q 1 2017	Q 2 2017	Q 2 2018	Q 4 2020
1.5.	251	19,649 34,59	34,2 35,29	15,251		35		Q 4 2011	Q 4 2013 Q 3 2014	Q 2 2016	Q 3 2016	Q 4 2016	Q 2 2018
1.6.	559	1,5	23,6	22,1		40		Q 1 2012	Q 2 2014	Q 3 2016	Q 4 2016	Q 4 2016	Q 4 2018
1.7.	254	22,4	53,814	31,414		45		Q 4 2016	Q 2 2018	Q 1 2017	Q 2 2017	Q 2 2018	Q 4 2020
1.8.	265	0,003	19,117	19,114		32		Q 3 2014	Q 3 2014	Q 3 2016	Q 4 2016	Q 4 2016	Q 2 2018
1.9.	534	76,705	81,719	5,014		10		Q 4 2017	Q 2 2019	Q 3 2016 (PFU)	Q 4 2016	Q 2 2019	Q 4 2021
1.10.	270	0	29,023	29,023		50		Q 3 2016	Q 4 2016	Q 1 2017	Q 2 2017	Q 2 2017	Q 2 2019
1.11.	269	12,170 33,622	28,898 59,194	42,3		60		Q 3 2016	Q 4 2016	Q 1 2017	Q 2 2017	Q 2 2017	Q 2 2020
1.12.	255	0,005	21,91	21,905		30		Q 3 2013	Q 2 2015	Q 3 2016	Q 4 2016	Q 4 2016	Q 4 2018
1.13.	563	2,475	16,656	14,181		25		Q 4 2016	Q 1 2018	Q 1 2017	Q 2 2017	Q 1 2018	Q 4 2020
1.14.	241	0,005	26,36	26,355		45		Q 2 2013	Q 4 2016	Q 1 2017	Q 2 2017	Q 2 2017	Q 2 2019
Razem Grupa 1				351,577		597							

Źródło: opracowanie własne

Tab.22. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023

Lp.	Lokalizacja				Charakter zadania	Szacunkowy koszt zadania [mln zł]	Planowany okres realizacji
	Numer drogi	Pikietaż		Długość [km]			
		Początkowy	Końcowy				
Grupa – 1 w ramach RPO WK-P							
1.1.	548	0,005 15,146	14,144 29,619	28,612	Zgodnie z załączonymi fiskalami	100,0	2016-2023
1.2.	240	23,190 62,877	36,817 65,718	16,468		25,0	
1.3.	266	0,000	57,509	57,509		50,0	
1.4.	254	0,069	22,400	22,331		50,0	
1.5.	251	19,649 34,590	34,200 35,290	15,251		35,0	
1.6.	559	1,500	23,600	22,100		40,0	
1.7.	254	22,400	53,814	31,414		45,0	
1.8.	265	0,003	19,117	19,114		32,0	
1.9.	534	76,705	81,719	5,014		10,0	
1.10.	270	0,000	29,023	29,023		50,0	
1.11.	269	12,170 33,622	28,898 59,194	42,300		60,0	
1.12.	255	0,005	21,910	21,905		30,0	
1.13.	563	2,475	16,656	14,181		25,0	
1.14.	241	0,005	26,360	26,355		45,0	
Razem grupa 1				351,577	597,0		
Grupa – 2 ** pilotażowy projekt pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”							
2.1. (grupa 1 poz. 1.3.**)	266	0,000	57,509	57,509	Zgodnie z załączoną fiskalą	-	2016-2020+
2.2.	265	19,117	34,027	14,910			
2.3. (grupa 1 poz. 1.8.**)	265	0,003	19,117	19,114			
2.4. (grupa 1 poz. 1.10.**)	270	0,000	29,023	29,023			
2.5.	252	21,583	54,744	33,161			
2.6. (grupa 1 poz. 1.11.**)	269	12,170 33,622	28,898 59,194	42,300			
2.7.	267	0,000	31,148	31,148			
2.8.	268	0,000	10,883	10,883			
2.9.	301	0,000	19,226	19,226			
2.10.	291	0,000	2,187	2,187			
2.11.	250	0,000	13,631	13,631			
Razem grupa 2				273,092			
Grupa – 3 Inne źródła finansowania (m.in. obligacje), środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo-leasingowo-kapitałowy							

Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1116,48 km, tj. drogi wojewódzkie nr: 189, 200, 204, 207, 214, 217, 223, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 256, 258, 262, 265, 267, 268, 272, 273, 274, 275, 284, 291, 299, 301, 377, 391, 394, 397, 398, 399, 400, 402, 412, 499, 533, 534, 535, 538, 539, 541, 543, 544, 546, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 556, 557, 558, 560, 562, 563, 566, 569, 572, 576, 578, 582, 586, 589, 597, 599, 646, 649, 654, 657.

W ramach remontów i modernizacji zdiagnozowano 657,613 km dróg, które wymagają pilnych remontów. Pozostałe zaś wymagają punktowej przebudowy, tj. zabiegów utrzymaniowych, których ostateczny zakres zostanie poprzedzony analizą DSN.

Planowane środki będą uzależnione od stanu technicznego danej drogi na podstawie przeprowadzonej diagnostyki stanu technicznego nawierzchni (DSN), w zakresie od 300 tys. zł/km do 1 mln zł/km.

Źródło: opracowanie własne

**** (Grupa 2) – w przypadku niezrealizowania przez województwo pilotażowego projektu w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego inwestycje (poz. 2.1; 2.3; 2.4; 2.6) będą realizowane w ramach Grupy 1, pozostałe natomiast z Grupy 2 realizowane będą w ramach Grupy 3.**

Tab.23. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad

Nazwa zadania	Charakter zadania	Długość [km]	Szacunkowy koszt zadania [mln zł]
Budowa układu komunikacyjnego północno-wschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego – połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1 - odcinek Ostaszewo-Turzno	budowa	11	333,0
Budowa węzła autostradowego w Dźwierznie wraz z budową obwodnicy Dźwierzna i Żelgna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 551	budowa	2,5	250,0
Proponowany program obwodnic i obejść miejscowości na ciągach drogowych w województwie kujawsko-pomorskim			
Strzelno	budowa	4-5	78,0
Kowalewo Pomorskie	budowa	6,3	235,0
Brześć Kujawski	budowa	8,4	150,0
Kruszwica	budowa	ok.7	120,0-130,0

Źródło: opracowanie własne

Tab.24. Proponowany program obwodnic i obejść miejscowości na ciągach drogowych w województwie kujawsko-pomorskim

Lp.	Lokalizacja				Szacunkowy koszt zadania [mln zł]*
	Numer drogi	Miejscowość	Długość [km]	Charakter zadania	
Inwestycje posiadające dokumentację projektową bądź w trakcie przygotowania dokumentacji					
1	240	Tuchola **	12	budowa	78,0
2	551	Chełmża	8,9		57,85
3	270	Lubraniec	5,2		33,8
4	270	Izbica Kujawska	4,5		29,25
5	255	Trląg	2,4		15,6
6	254	Szczepankowo	0,9		5,85
7	240	Płazowo	1,8		11,7
Razem			35,7		232,05
Inwestycje bez dokumentacji (do opracowania koncepcji)					

1	560	Rypin	3,8	budowa	24,70
2	266	Aleksandrów Kujawski	3,3	rozbudowa	21,45
3	265	Kowal	1,5	budowa	9,75
4	548	Lisewo	2,9	budowa	18,85
5	559	Lipno	2,7	rozbudowa	17,55
6	266	Radziejów	2,6	budowa	16,90
7	255	Pakość	4,6	budowa	29,90
8	241	Więcbork	4,0	budowa	26,00
9	246	Szubin	2,8	budowa	18,20
10	254	Mogilno	1,4	budowa	9,10
11	241	Kcynia	5,1	budowa	33,15
Razem			34,70		225,55

Źródło: opracowanie własne

** średnia na podstawie dotychczas zrealizowanych zadań*

*** obwodnica zostanie zrealizowana w kilku etapach, etap I o długości ok. 4 km, czyli połączenie od drogi wojewódzkiej nr 240 do drogi wojewódzkiej nr 241, planowane do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020+*

**Tab.25. Proponowane zadania uzupełniające zgodne z osią priorytetową 5.
Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu**

Zadania uzupełniające			
Nazwa zadania	Charakter zadania	Długość [km]	Szacunkowy koszt zadania [mln zł]
Przeprawa promowa Czarnowo – rz. Wisła – Solec Kujawski rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 249 na odcinku od km 0+000 do km 2+582	rozbudowa	2,6	13,8
Monitorowanie i ochrona dróg przed degradacją w powiązaniu z systemem preselekcji pojazdów	zakup	n/d	1,5
Razem		2,6	15,3

Źródło: opracowanie własne

Planowane inwestycje przyczynią się do zwiększenia dostępności transportowej drogowej województwa. Określono wskaźnik rezultatu bezpośredniego, tj. nośność dróg, do 115 kN/oś, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia. Wpłynie to bezpośrednio na podniesienie standardu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zmniejszy się również podatność danej drogi na koleinowanie oraz odciążona zostanie pozostała sieć dróg wojewódzkich.

Grupę 1 tworzą inwestycje z szacunkowymi kosztami zadania, których łączna wartość przekracza dostępną kwotę alokacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Po przeprowadzonym postępowaniu przetargowym, w przypadku pojawienia się oszczędności, w kolejności będą realizowane inwestycje w ramach tej grupy, a także będzie możliwość realizacji innych inwestycji poprawiających bezpieczeństwo na sieci dróg wojewódzkich, które są w gestii Zarządu Województwa jako zadania własne lub w gestii miast przysienicznych.

Tab.26. Wskaźniki dla przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie i lokalne)

Wskaźniki		Jednostka pomiaru	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)
Produktu	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	nd	nd	184,60*
Rezultatu	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. ludności,	szt	2012	62,90	50,37
	wskaźnik drogowej dostępności transportowej	nd	2013	26,89	32,46
	nośność drogi**	kN/oś	nd	nd	do 115

Źródło: opracowanie własne

* minimalna wartość docelowa, która musi być osiągnięta do 2023 roku.

** zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.

Województwo kujawsko-pomorskie, poza środkami dostępnymi w ramach RPO WK-P 2014-2020, poszukuje nowych modeli finansowania budowy, przebudowy i remontów dróg wojewódzkich, czego wynikiem jest modelowy przykład projektu w partnerstwie publiczno-prywatnym (grupa 2). Nadrzędnym celem projektu jest wypracowanie modelu finansowania, budowy, przebudowy i utrzymania dróg wojewódzkich. Wypracowanie modelu finansowania ma służyć zapewnieniu optymalnego sposobu zarządzania drogami wojewódzkimi, w tym utrzymania właściwych standardów.

Celem wprowadzenia standaryzacji jest określenie jednolitych parametrów technicznych, jakim powinny odpowiadać przebudowywane i nowo realizowane odcinki dróg wojewódzkich, wraz z ich wyposażeniem w towarzyszące urządzenia techniczne. Standaryzacja wyznacza także normy utrzymania dróg wojewódzkich zarówno w okresie zimowym, jak i letnim. Wyznaczenie konkretnego standardu dla drogi wojewódzkiej odbywa się na zasadzie przyporządkowania danego odcinka drogi do określonych kryteriów. Jednym z najważniejszych jest natężenie ruchu zmierzone podczas wykonywania Generalnego Pomiaru Ruchu, uwzględnia się ponadto nośność drogi (fakt zaliczenia do kategorii dróg o nośności w przedziale do 115 kN/oś) oraz czy droga stanowi dojazd do autostrady A1.

Standardy dróg wojewódzkich dotyczą przede wszystkim parametrów techniczno-funkcjonalnych. W pierwszej kolejności uwzględniają powiązania sieci dróg wojewódzkich z europejskimi korytarzami transportowymi (TEN-T), drogami szybkiego ruchu i pozostałymi drogami krajowymi. Standardy dróg wojewódzkich określają również:

- klasę drogi i parametry techniczne pasa drogowego,
- nośność drogi,
- minimalną odległość między skrzyżowaniami,
- sposób obsługi terenów przyległych,
- zakaz lub ograniczenia w lokalizacji zjazdów indywidualnych,
- zróżnicowanie wyposażenia w parkingi dla podróżnych oraz innych urządzeń technicznych pasa drogowego.

Rejon administracyjny utrzymania dróg wojewódzkich (RDW) Włocławek został wybrany jako rejon pilotażowy nowego modelu finansowania budowy, przebudowy i utrzymania dróg wojewódzkich w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (grupa 2). Główną przesłanką takiej decyzji jest aktywizacja gospodarcza i poprawa konkurencyjności miasta Włocławek jako wielofunkcyjnego ośrodka rozwoju. Stworzenie potencjalnie nowych miejsc pracy i zaistnienie nowego systemu budowy i obsługi dróg wojewódzkich w długiej perspektywie będzie dodatkową stymulacją. Dla Włocławka, jako jednego z najważniejszych miast województwa, znaczenia nabiera także fakt związany z szansą dalszego rozwoju przemysłu, przede wszystkim w oparciu o istniejące już

zaplecze przemysłowe. Dodatkowo wybór rejonu Włocławka jako pilotażu był podyktowany koniecznością dokonania zmian w istniejącym podziale na RDW. Rzeka Wisła stanowi naturalną granicę dzielącą dawny rejon na dwie części. Sytuacja taka powodowała duże utrudnienia podczas utrzymania sieci drogowej (szczególnie zimą). Wprowadzenie nowego podziału spowodowało zmniejszenie długości przynależnej sieci dróg do wartości poniżej średniej. W obszarze objętym pilotażem (RDW Włocławek) znajdują się drogi wojewódzkie nr: 250, 252, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 291 i 301; łączna długość dróg objęta projektem PPP wynosić będzie ok. 273,092 km.

W kontekście przebiegu przez rejon Włocławek autostrady A1, ważnym elementem jest poprawa przez wybranego Partnera jakości dróg dojazdowych oraz łączników autostrady z drogami krajowymi oraz drogami wojewódzkimi, ale także poprawa jakości powiązań infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym z krajowym i międzynarodowym układem transportowym.

Uwzględniając przyjęte założenia sprzyjające wzrostowi atrakcyjności gospodarczej i konkurencyjności regionu znalazły się projekty uzupełniające. Projekty te umożliwią m.in.:

- usprawnienie połączeń pomiędzy ośrodkami gminnymi i powiatowymi,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla pojazdów samochodowych, jak i niechronionych uczestników ruchu,
- poprawę dostępności komunikacyjnej,
- przeciwdziałanie degradacji dróg.

Dodatkowo, odrębną kategorię będą stanowiły drogi wojewódzkie w miastach prezydenckich. Drogi te będą wybierane w trybie konkursowym na podstawie wymienionych wcześniej kryteriów wyboru dla projektów przewidzianych do realizacji w ramach RPO przekazanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

W przypadku dróg lokalnych, ich finansowanie w ramach RPO WK-P 2014-2020 warunkowane jest zapisami Umowy Partnerstwa²³. Na tej podstawie, inwestycje w drogi lokalne ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (w ramach CT 7) – zgodnie z obowiązującymi definicjami:

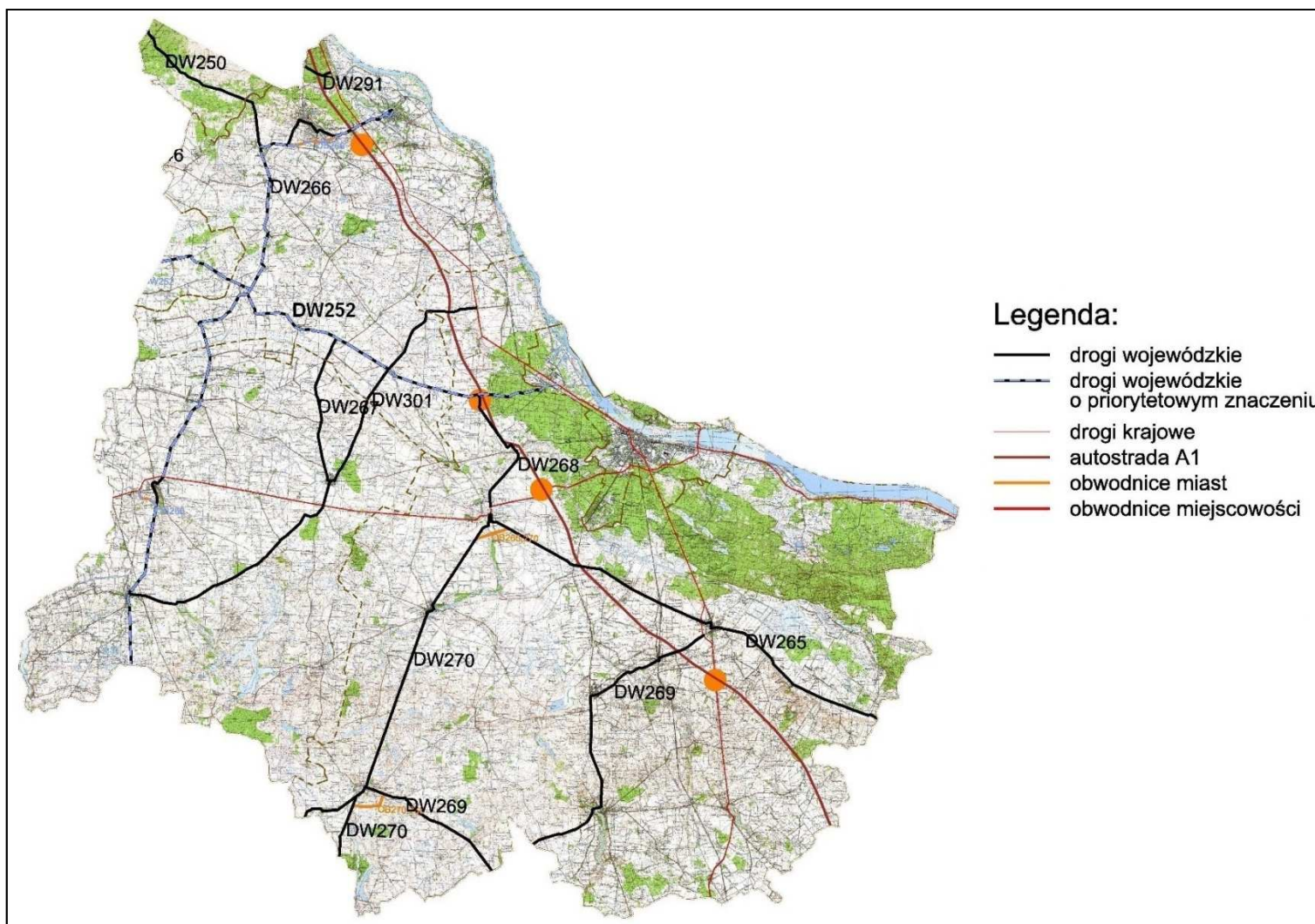
- terminal towarowy²⁴: oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, oraz do tymczasowego składowania towarów, taki jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy;
- centra logistyczne²⁵: wyspecjalizowana struktura gospodarcza grupująca na zwartym obszarze duży zbiór podmiotów specjalizujących się w organizacji i fizycznym przepływie mas towarowych. Ma charakter publiczny. Stanowi punkt styku popytu i podaży usług logistycznych i transportowych. Centrum logistyczne jest zlokalizowane na skrzyżowaniu ważnych (międzynarodowych) arterii transportowych i stanowi punktowy element infrastruktury logistycznej o wysokim stopniu złożoności technicznej i organizacyjnej. Wyposażone jest w takie elementy jak: intermodalny węzeł transportowy, nowoczesne powierzchnie magazynowe, platformy przeładunkowe, nowoczesne obiekty biurowe, posterunek celny, system zaopatrzenia środków transportu w paliwo i energię, punkt technicznej obsługi i napraw środków transportu, infrastrukturę informatyczną, bank, placówkę poczty, biura ubezpieczycieli, obiekty hotelowo-gastronomiczne i inne;
- platformy logistyczne²⁶: oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych.

²³ Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – Umowa Partnerstwa; MliR; 2014

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE)

²⁵ Słownik pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

²⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE)



Rys.22. Rozmieszczenie przedsięwzięć drogowych zaplanowanych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (Grupa 2)

Źródło: Analiza techniczno-ekonomiczno-finansowa i prawna modelu finansowania budowy, przebudowy i utrzymania dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim, Warszawa kwiecień 2013, DHV Polska sp. z o.o.

Jednocześnie, dopuszcza się również inwestycje w drogi lokalne ze środków EFRR, jeżeli zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub planowanymi (nowymi) terenami inwestycyjnymi (tj. tereny już funkcjonujące, w trakcie tworzenia lub zaplanowane do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020) w ramach projektów komplementarnych CT 7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT 3 zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa.

Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo²⁷. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/”nie”):

- droga lokalna zapewnia konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, portem lotniczym, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi;
- droga lokalna zapewnia konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub planowanymi (nowymi) terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych CT 7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT 3 zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa;
- nośność drogi objętej projektem do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie §151 rozporządzenia;
- wpływ realizacji zadania na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez: zastosowanie normatywnej szerokości pasa ruchu wraz z oznakowaniem pionowym i poziomym (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 nr 6 poz. 124) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.).

W drugim etapie zastosowane będą kryteria merytoryczne (powiązane z oceną punktową):

- gotowość projektu do realizacji – ostateczna decyzja pozwolenie na budowę lub zgłoszenie robót budowlanych, ZRID lub potwierdzenie ogłoszenia przetargu (wydruk z Biuletynu Zamówień Publicznych);
- partnerstwo samorządowe (partnerstwo pomiędzy: gminami, powiatami lub miastami prezydenckimi);
- wpływ realizacji zadania na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez usunięcie stałych obiektów z pobocza drogi lub osłonięcie stałych obiektów barierami sprężystymi;
- dostosowanie infrastruktury technicznej do wymogów przewidzianych przepisami prawa – w obszarach zabudowanych²⁸:
 1. separacja ruchu pieszego i rowerowego na drogach (chodnik, ścieżka rowerowa, ciąg pieszo-rowerowy, wyznaczony pas dla rowerów na drodze w strefie uspokojonego ruchu)
 2. budowa lub modernizacja oświetlenia drogowego (zwłaszcza w obrębie przejść dla pieszych)
 3. granica obszaru zabudowanego pokrywa się (jest tożsama) z infrastrukturą towarzyszącą określoną w pkt 1 i 2
- stan nawierzchni dróg (na podstawie protokołu aktualnego przeglądu stanu technicznego drogi, zgodnie z art. 62 Prawa budowlanego);

²⁷ Kryteria formalne i merytoryczne wyboru przedsięwzięć drogowych (drogi lokalne) wskazane w *Kujawsko-pomorskim planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej* będą podlegały zatwierdzeniu przez Komitet Monitorujący RPO WK-P 2014-2020

²⁸ zgodnie z sugestiami i uwagami Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

W odniesieniu do kryterium położenia, punkty przyznawane są dla odcinków, które łączą się z siecią TEN-T przebiegającą przez teren województwa. Odcinki łączące się z siecią TEN-T otrzymały 100 punktów, pozostałe – 0 punktów. Przez województwo kujawsko-pomorskie przebiega linia kolejowa nr 131, która jest ujęta w sieci TEN-T. Należy dążyć, aby lokalne linie kolejowe miały jak najlepszy dostęp do tras magistralnych, które zapewniają połączenia do większości głównych ośrodków miejskich w kraju. Ponadto, poprawa stanu technicznego tras powiązanych z siecią TEN-T, zapewni zwiększone potoki na głównych liniach dzięki zasilaniu ich przez linie lokalne.

W odniesieniu do kryterium ruchowego, punkty przyznawano za liczbę pociągów, kursujących obecnie na danym odcinku. Priorytet otrzymały inwestycje znajdujące się na liniach najbardziej obciążonych ruchem. 100 punktów otrzymywały linie, po których kursuje więcej niż 14 pociągów w ciągu doby, natomiast pozostałe – 0 punktów. Powszechnie uważa się, że minimalna oferta przewozowa na linii kolejowej to 8 par pociągów na dobę. Umożliwia to skonstruowanie rozkładu jazdy, który zapewni dojazdy i powroty do szkół i miejsc pracy. Przy specyfice podróży, czasami liczba par jest mniejsza jeśli nie ma zapotrzebowania na połączenia o określonych porach. Priorytetem winny być te inwestycje, gdzie są duże potoki podróżnych, co ma odzwierciedlenie w ilości połączeń pasażerskich. Realizacja takich inwestycji poprawi dostępność transportową znacznej ilości osób, aniżeli w przypadku tras, które mają uboższą ofertę przewozową.

W przypadku kryterium kontynuacji, punkty przyznawane są za kontynuację działań inwestycyjnych, realizowanych w ramach środków budżetowych, RPO 2007-2013 oraz środków POIiŚ 2007-2013. W zależności od zakresu przeprowadzonych działań, przyznano 0, 30, 70 lub 100 punktów. Celem tego kryterium jest stworzenie spójnej sieci kolejowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryczności obecnej sieci. Przez eliminację tzw. „wąskich gardeł” należy rozumieć likwidację punktowych ograniczeń prędkości. W szczególności dotyczy to przejazdów drogowych, na których przekroczono iloczyn ruchu lub nie ma zachowanych trójkątów widoczności.

Za wąskie gardła należy też uznać miejsca na szlakach kolejowych, gdzie zwolnienia wynikają ze złego stanu obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) oraz naturalnych przeszkód ograniczających widoczność (szata roślinna, wzniesienia). Przez przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub w trakcie realizacji należy rozumieć kontynuację modernizacji szlaków tak, aby w pełni wykorzystać efekty wykonanych już prac. Tylko kompleksowe remonty całych ciągów komunikacyjnych zapewnią spójną i dobrą ofertę przewozową.

Planowane inwestycje przyczynią się do skrócenia czasu jazdy, zwiększenia przepustowości tras, dostosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, poprawy komfortu podróży i wzrostu ilości pasażerów. Ponadto, celem inwestycji jest zmniejszenie odsetka osób korzystających z transportu indywidualnego, a tym samym redukcja emisji spalin. Rewitalizacja tras umożliwi zwiększenie ilości połączeń pasażerskich, a tym samym lepsze dostosowanie oferty przewozowej do oczekiwań podróżnych. Poprzez powiązanie planowanych inwestycji z projektami realizowanymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na głównych liniach kolejowych, zwiększy się dostępność do sieci TEN-T, a tym samym do głównych ośrodków miejskich w kraju.

Tab.27. Kryteria wyboru przedsięwzięć kolejowych (infrastruktura liniowa)

Kryteria		Punkty	Maksymalna liczba punktów
Położenia	Połączenie z siecią TEN-T	100	100
	inne odcinki	0	
Ruchowe	co najmniej 14 pociągów na dobę	100	100
	poniżej 14 pociągów na dobę	0	
Kontynuacji	Przedłużenie odcinka oraz eliminacja tzw. „wąskich gardeł”	100	100
	Przedłużenie odcinka	70	
	Eliminacja tzw. „wąskich gardeł”	30	
	Pozostałe	0	

Źródło: opracowanie własne

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria oraz planowane inwestycje ze środków krajowych, należy poddać rankingowaniu wszystkie linie kolejowe w regionie za wyjątkiem dwóch grup (ujętych w poniższych tabelach):

Tab.28. Linie kolejowe lub odcinki linii kolejowych, które zostały zmodernizowane lub wyremontowane ze środków krajowych bądź regionalnych w latach 2007-2014

Linia	Źródło finansowania	Wartość [mln PLN]	Nazwa zadania
18	POLiŚ	225,9	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno- Piła na odcinku Toruń- Bydgoszcz
131	Budżet Państwa	451,0	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory
207	RPO WK-P	78,4	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wsch. - Malbork na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża - Grudziądz
353	POLiŚ	263,4	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)
353	Budżet Państwa	19,8	Rewitalizacja linii kolejowej nr 353 Poznań-Skandawa (odcinek Janikowo-Inowrocław tor nr 1 i 2 - Euro 2012)

Źródło: opracowanie własne

Tab.29. Linie kolejowe lub odcinki linii kolejowych, które zaplanowano do remontu bądź rewitalizacji na lata 2014-2020 (przewidziane do realizacji w Krajowym Programie Kolejowym ze środków krajowych)

Linia	Źródło finansowania	Szacunkowa wartość [mln PLN]	Lista	Nazwa zadania
201	Fundusz Spójności w ramach POLiŚ i CEF	1 250	podstawowa	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I
131	Fundusz Spójności w ramach POLiŚ i CEF	1 000	podstawowa	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo
201	Fundusz Spójności w ramach POLiŚ i CEF	367	podstawowa	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II
18	Fundusz Spójności w ramach POLiŚ i CEF	350	rezerwowa	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna
18	Fundusz Spójności w ramach POLiŚ i CEF	150	rezerwowa	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny
131	Fundusz Spójności w ramach POLiŚ i CEF	700	rezerwowa	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew

Źródło: opracowanie własne

Na tej podstawie określono listę linii kolejowych, które zostały poddane ocenie wg. określonych powyżej kryteriów wyboru przedsięwzięć kolejowych:

Tab.30. Analiza kryterialna linii kolejowych

Linia	Odcinek	Kryterium położenia [waga 20%]	Kryterium ruchowe [waga 40%]	Kryterium kontynuacji [waga 40%]	Suma punktów
207	Toruń Wsch. - Chełmża	0	100	100	80,0
208	Wierzchucin - Tuchola	0	100	100	80,0
207	Grudziądz - Gardeja	0	100	100	80,0
208	Brodnica - Jabłonowo Pom.	100	100	0	60,0
208	Mełno - Grudziądz	100	100	0	60,0
208	Grudziądz - Grupa	100	100	0	60,0
208	Grupa - Laskowice Pom.	100	100	0	60,0
208	Jabłonowo Pom. - Mełno	100	100	0	60,0
208	Tuchola - Silno (gr. woj.)	0	100	0	40,0
209	Bydgoszcz Fordon - Bydgoszcz Wsch.	0	100	0	40,0
208	Laskowice Pom. - Wierzchucin	100	0	0	20,0
27	Sierpc (gr. woj.) - Skępe	0	0	0	0,0
27	Skępe - Lipno	0	0	0	0,0
27	Lipno - Czernikowo	0	0	0	0,0
27	Czernikowo - Lubicz	0	0	0	0,0
27	Lubicz - Toruń Wsch.	0	0	0	0,0
209	Chełmża - Unisław Pom.	0	0	0	0,0
209	Unisław Pom. - Bydgoszcz Fordon	0	0	0	0,0
215	Laskowice Pom. - Osie	0	0	0	0,0
215	Osie - Śliwice	0	0	0	0,0
215	Śliwice - Szlachta	0	0	0	0,0

Źródło: opracowanie własne

Ponadto powyższe odcinki linii kolejowych skonfrontowano z potokami pasażerskimi. Przy przyjęciu kryterium potokowego, klasyfikacja odcinków linii przedstawia się następująco:

Tab.31. Ranking odcinków linii ze względu na potok pasażerski

Linia	Odcinek	Długość [km]	Potok dobowy	Linia komunikacyjna
207	Toruń Wsch. - Chełmża	19,172	1054	podstawowa
208	Wierzchucin - Tuchola	19,13	679	podstawowa
208	Brodnica - Jabłonowo Pom.	23,304	383	uzupełniająca
208	Mełno - Grudziądz	13,914	378	uzupełniająca
207	Grudziądz - Gardeja	19,708	347	podstawowa, uzupełniająca
208	Grudziądz - Grupa	9,106	339	podstawowa, uzupełniająca
208	Grupa - Laskowice Pom.	12,412	332	podstawowa, uzupełniająca
208	Jabłonowo Pom. - Mełno	16,371	327	podstawowa, uzupełniająca
208	Tuchola - Silno (gr. woj.)	11,967	319	podstawowa
209	Bydgoszcz Fordon - Bydgoszcz Wsch.	5,215	285	uzupełniająca
209	Unisław Pom. - Bydgoszcz Fordon	18,968	163	uzupełniająca
209	Chełmża - Unisław Pom.	15,035	138	uzupełniająca
215	Laskowice Pom. - Osie	17,749	134	uzupełniająca
27	Czernikowo - Lubicz	17,291	132	uzupełniająca
27	Lubicz - Toruń Wsch.	9,205	128	uzupełniająca
215	Osie - Śliwice	19,198	128	uzupełniająca
27	Lipno - Czernikowo	18,587	115	uzupełniająca
215	Śliwice - Szlachta	7,107	111	uzupełniająca

27	Sierpc (gr. woj.) - Skępe	10,858	92	uzupełniająca
27	Skępe - Lipno	11,249	92	uzupełniająca
208	Laskowice Pom. - Wierzchucin	26,38	63	podstawowa, uzupełniająca

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego

Mając na uwadze co powyższe, za zadania priorytetowe należy uznać następujące przedsięwzięcia:

- a) rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża (Inwestycja uzasadniona zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich). Inwestycja stanowi kontynuację dla zrewitalizowanego odcinka Chełmża – Toruń Wschodni. Remont przyczyni się do skrócenia czasu dojazdu pasażerów oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przyczyni się do poprawy dostępności kolejowej Grudziądz i Chełmży i zwiększenia roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich;
- b) rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Grudziądz – granica województwa (tj. Grudziądz – Gardeja). Realizacja tej inwestycji w połączeniu z planowaną przez województwo Pomorskie rewitalizacją odcinka granica województwa – Kwidzyn – Malbork, umożliwi powstanie spójnego i atrakcyjnego dla pasażerów ciągu komunikacyjnego. Inwestycja jest zasadna zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich;
- c) rewitalizacja linii nr 208 Działdowo – Chojnice, podzielona na dwa etapy: Jabłonowo – Grudziądz oraz Grudziądz – Laskowice Pomorskie. Realizacja tych inwestycji zapewni lepsze skomunikowanie Grudziądz i pośrednich miejscowości z Bydgoszczą, Trójmiastem oraz Olsztynem, a także będzie stanowić alternatywę wobec autostrady A2. Inwestycja jest zasadna zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich;
- d) rewitalizacja linii nr 208 Działdowo – Chojnice na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie oraz Wierzchucin – Tuchola. W pierwszym przypadku zasadność realizacji jest podyktowana uzupełniającym charakterem inwestycji wobec zrealizowanego remontu linii nr 353 Poznań Wschód – Skandawa oraz planowaną rewitalizacją odcinka Jabłonowo – Grudziądz. Przedsięwzięcie przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej powiatu brodnickiego, poprawie bezpieczeństwa oraz skróceniu czasu przejazdu. Z kolei rewitalizacja odcinka Wierzchucin – Tuchola stanowić będzie uzupełnienie planowanej ze środków krajowych modernizacji linii nr 201. Obie inwestycje są zasadne zarówno pod kątem przyjętych kryteriów jak również dobowych natężeń potoków pasażerskich.

W przypadku linii kolejowych, na których nie jest prowadzony ruch pasażerski w toku przeprowadzonych konsultacji społecznych zgłoszono wiele postulatów dotyczących rewitalizacji linii kolejowych w zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego celem przywrócenia ruchu pasażerskiego. Postulaty dotyczyły przede wszystkim dwóch odcinków linii kolejowych: 281 Oleśnica – Chojnice na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią oraz 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna na odcinku granica województwa – Bydgoszcz Główna. Połączenia byłyby komplementarne dla zrealizowanej na terenie województwa wielkopolskiego rewitalizacji linii nr 356 na odcinku od Poznania do Wągrowca.

Proponuje się ujęcie rewitalizacji wyżej wymienionych tras na liście podstawowych zadań do realizacji w ramach środków RPO WK-P w dwóch wariantach realizacyjnych, (wariant I - ciąg komunikacyjny Nakło nad Notecią – Kcynia – granica województwa, wariant II - ciąg komunikacyjny Bydgoszcz – Szubin – Kcynia – granica województwa). Środki na realizację zadania pochodziłyby z oszczędności poprzetargowych na pozostałych zadaniach inwestycyjnych (linie 207 i 208). Proponuje się elastyczny model finansowania projektu rewitalizacji kolejowego ciągu komunikacyjnego

Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa. Polegałby on na wykorzystaniu pozostałych środków RPO WK-P i środków własnych zarządcy infrastruktury, które przeznaczy na to zadanie, bądź po uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury innego poziomu dofinansowania dla wszystkich projektów infrastrukturalnych. Realizacja inwestycji uwarunkowana jest zawarciem porozumienia ws. wspólnego finansowania kolejowych przewozów pasażerskich przez samorządy lokalne położone wzdłuż przebiegu rewitalizowanego odcinka, ponieważ Województwo Kujawsko-Pomorskie nie ma możliwości objęcia tego zadania samodzielnym finansowaniem.

Tab.32. Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020 (kolejności od najbardziej priorytetowego)

Lp.	Harmonogram realizacji									
	Nazwa zadania	Długość odcinka [km]	Całkowity koszt [mln zł]	Współfinansowanie [%]	Źródło finansowania	Studium wykonalności (wybór wariantu)	Uzyskanie decyzji środowiskowej (na podstawie KIP)*	Przetarg na roboty budowlane (w systemie PiB)	Pozwolenie na budowę (uzyskane w ramach umowy PiB)	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
1	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa	43,7	39,3	85	RPO WK-P 2014-2020	Q 2 2016	Q 4 2016	Q 2 2017	Q 4 2018	Q 4 2019
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża	18,5	45,4	85	RPO WK-P 2014-2020	Q 1 2016	Q 3 2016	Q 1 2017	Q 3 2018	Q 4 2019
3	Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica	57,0	59,1	85	RPO WK-P 2014-2020	Q 2 2016	Q 4 2016	Q 2 2017	Q 4 2018	Q 3 2020
4	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Grudziądz – gr. woj.	21,0	43,6	85	RPO WK-P 2014-2020	Q 2 2015	Q 4 2015	Q 2 2016	Q 4 2017	Q 2 2019
5	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa	25,960/49,560	52	85	RPO WK-P 2014-2020	Q 2 2017	Q 4 2017	Q 2 2018	Q 1 2018	Q 3 2020
Razem		166,160/189,76	239,4							

Źródło: opracowanie własne

*W przypadku projektów rewitalizacji linii kolejowych termin określono przy założeniu uzyskania decyzji środowiskowej na podstawie KIP

Tab.33. Wskaźniki dla przedsięwzięć kolejowych (infrastruktura liniowa)

Zadanie	Wskaźnik produktu	Wskaźnik rezultatu							
		Zwiększenie prędkości maksymalnej		Zwiększenie przepustowości linii		Skrócenie czasu przejazdu			
	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12)	wartość							
		docelowa	początkowa	docelowa		początkowa	docelowa		początkowa
Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa	26,86 km	do 120 km/h	60/80 km/h	a) prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich relacji Grudziądz – Laskowice Pom. w układzie cyklicznym równoodstępowym co 30 min, zestawem pojazdów SA106+SA123 b) prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich relacji Wierchucin – Tuchola . w układzie cyklicznym równoodstępowym co 30 min, zestawem pojazdów SA106+SA123.		30 min	1. Grudziądz – Laskowice Pom. -pociąg zestawiony z pojazdów: a) SA106+SA123, po rewitalizacji 27min b) SA106, po rewitalizacji 21 min w obu przypadkach postoje na wszystkich stacjach i przystankach wynieść powinny 0,5 min. 2. Wierchucin– Tuchola -pociąg zestawiony z pojazdów: a) SA106+SA123, po rewitalizacji 19,5 min b) SA106 , po rewitalizacji 17 min w obu przypadkach postoje na wszystkich stacjach i przystankach wynieść powinny 0,5 min		1. a) kwiecień 2015 – 28,5min 1. b) kwiecień 2015 – 24min 2. a) marzec 2015 – 22,5min 2. b) marzec 2015 – 20,5min
Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża		do 120 km/h	70-100 km/h	a) prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich relacji Grudziądz – Toruń Gł. w układzie cyklicznym równoodstępowym co 60 min, zestawem pojazdów SA106+SA123 b) prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich relacji Chełmża – Toruń Gł. w układzie cyklicznym równoodstępowym co 30 min, zestawem pojazdów SA106+SA123		120 min Grudziądz - Toruń	1. Grudziądz – Toruń Wsch. -pociąg zestawiony z pojazdów: a) SA106+SA123, po rewitalizacji 68min b) SA106 , po rewitalizacji 59 min w obu przypadkach postoje na wszystkich stacjach i przystankach wynieść powinny 0,4 min oprócz mijanek Łysomice i Kornatowo gdzie należy przyjąć 2 min postój 2. Chełmża – Toruń Wsch. -pociąg zestawiony z pojazdów: a) SA106+SA123, po rewitalizacji 20,5 min b) SA106, po rewitalizacji 19 min w obu przypadkach postoje na wszystkich stacjach i przystankach wynieść powinny 0,4 min oprócz mijanek Łysomice i Kornatowo gdzie należy przyjąć 2 min postój		1. a) marzec 2015 – 74,5min 1. b) marzec 2015 – 67 min 2. a) marzec 2015 – 27 min 2. b) marzec 2015 – 27 min
Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica		do 120 km/h	80km/h	prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich w układzie cyklicznym równoodstępowym, zestawem pojazdów SA106+SA123		60 min	1. Jabłonowo Pom. – Grudziądz - 29 min dla zestawu pojazdów SA106+SA123, postoje na wszystkich stacjach i przystankach 0,5 min 2. Jabłonowo Pom. – Brodnica - 20min dla zestawu pojazdów SA106+SA123, postoje na wszystkich stacjach i przystankach 0,5 min. Odcinek Brodnica – nowy przystanek Brodnica Południowa – po przeprowadzeniu analizy zasadności - skrócenie czasu		1. rj 2014/15 - 33 min 2. rj. 2014/15 - 24 min

						przejazdu do 4-5min.	
Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Grudziądz – gr. woj.		do 120 km/h	20-80 km/h	prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich w układzie cyklicznym równoodstępowym	60 min	-	-
Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa		do 120 km/h	0-40 km/h	-	przed zawieszeniem ruchu możliwa była częstotliwość 60min	-	-

Źródło: opracowanie własne

IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej

Inwestycjom na liniach kolejowych towarzyszyć będą również inwestycje związane z punktami kolejowej odprawy pasażerskiej. Wybór konkretnych lokalizacji i rozwiązań będzie uzależniony od zgłaszanych (w procedurze konkursowej) wniosków. Również i te projekty będą wybierane do realizacji na podstawie oceny wielokryterialnej. Beneficjentami tych projektów będą różne podmioty, zarówno spółki kolejowe, jak i samorządy lokalne, możliwe są również ich partnerstwa związane w celach projektowych. Ze względu na zróżnicowanie beneficjentów, jak i lokalizacji danych inwestycji, niezbędnym było określenie standardów dla wyposażenia technicznego – zapewni to odpowiednią jakość stosowanych rozwiązań, jak również ich spójność w obrębie całego województwa.

Standardy wyposażenia technicznego punktów kolejowej odprawy pasażerskiej zostały zróżnicowane na cztery kategorie, na podstawie przyszłej eksploatacji: ze względu na podmiot realizujący usługi na danym punkcie po zakończeniu realizacji inwestycji oraz ze względu na charakter tych usług.

Kategoria 1: Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej proponowane do modernizacji z pozostawieniem w zarządzie PKP lub podmiotów powiązanych.

Propozycje działań rekomendowanych do realizacji dla adaptacji do współczesnych potrzeb:

- budowa/przebudowa sieci telekomunikacyjnej (nagłośnienie);
- budowa systemu monitoringu wraz z zasilaniem;
- budowa/przebudowa peronu/peronów;
- przebudowa sieci oświetleniowej;
- budowa wiat peronowych zadaszonych wraz z siedziskami;
- budowa wiaty dla rowerów;
- montaż tablic informacyjnych i piktogramów;
- budowa parkingu dla samochodów;
- montaż koszy na śmieci;
- elementy małej architektury przed/wokół przystanku.

Modernizacja punktu kolejowej odprawy pasażerskiej na cele obsługi ruchu kolejowego: inwentaryzacja pokazała, iż przeważnie są one w bardzo złym stanie technicznym, zatem konieczny jest ich generalny remont połączony z modernizacją. Poprawi to komfort podróży osób przebywających na terenie punktu jak i zmieni wizerunek miejscowości wśród osób przejeżdżających przez daną miejscowość.

Monitoring: zakłada się budowę systemu monitoringu wraz z zasilaniem. Ilość kamer zostanie dostosowana do powierzchni terenu i peronów tak, aby zarówno perony oraz teren okołoprzystankowy pokryty został monitoringiem. Wpłynie to bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa podróżnych i osób przebywających na terenie stacji/przystanku.

Perony: budowa/przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów i systemu monitoringu. Budowa wejść/zejść na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych i istniejącej infrastruktury. Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987), wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów budowanych i modernizowanych – 0,55 m.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych. Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. W związku z tym, rekomenduje się zakup nowych wiat, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Nowe wiaty będą estetyczne i zintegrowane razem z ławkami. Ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami. Wiaty mogą mieć zintegrowany punkt sprzedaży biletów, prasy i napojów.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojeżdżaniach do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu jak najbliżej peronów. Możliwość pozostawienia samochodu na parkingu przy dworcu zachęci część osób do skorzystania z komunikacji kolejowej.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi dworca kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Elementy małej architektury przed/wokół przystanku/stacji: przewiduje się zagospodarowanie terenu wokół dworca w takie elementy małej architektury, jak: ławki, lampy, itp.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich stacjach należy zapewnić jednopoziomowe, utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowią będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.

Kategoria 2: Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej proponowane do przekazania samorządom w celu ich modernizacji z pozostawieniem funkcji obsługi ruchu kolejowego jako wiodącej.

Propozycje działań rekomendowanych do realizacji dla adaptacji do współczesnych potrzeb:

- budowa/przebudowa sieci telekomunikacyjnej (nagłośnienie);
- budowa systemu monitoringu wraz z zasilaniem;
- budowa/przebudowa peronu/peronów;
- przebudowa sieci oświetleniowej;
- budowa wiat peronowych zadaszonych wraz z siedziskami;
- budowa wiaty dla rowerów;
- montaż tablic informacyjnych i piktogramów;
- budowa parkingu dla samochodów;
- montaż koszy na śmieci.

Modernizacja punktów kolejowej odprawy pasażerskiej na cele obsługi ruchu kolejowego: inwentaryzacja pokazała, iż przeważnie są one w bardzo złym stanie technicznym, zatem konieczny jest ich generalny remont połączony z modernizacją. Poprawi to komfort podróży osób przebywających na terenie punktu, jak i zmieni wizerunek miejscowości wśród osób przejeżdżających przez daną miejscowość.

Monitoring: zakłada się budowę systemu monitoringu wraz z zasilaniem. Ilość kamer zostanie dostosowana do powierzchni okołoprzystankowej i peronów tak, aby zarówno teren około dworcowy, jak i perony oraz teren łączący je pokryty został monitoringiem. Wpłynie to bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa podróżnych i osób przebywających na terenie kolejowego punktu odprawy pasażerskiej.

Perony: budowa/przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz z doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów i systemu monitoringu. Budowa wejść/zejść na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych oraz istniejącej infrastruktury. Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów budowanych i modernizowanych – 0,55 m.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych. Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. W związku z tym, rekomenduje się zakup nowych wiat, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Nowe wiaty będą estetyczne i zintegrowane razem z ławkami. Ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojazdach do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu możliwie jak najbliżej peronów. Możliwość pozostawienia samochodu na parkingu przy peronach zachęci część osób do skorzystania z komunikacji kolejowej.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi dworca kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich stacjach należy zapewnić: jednopoziomowe utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowiąc będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.

Kategoria 3: Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej proponowane do przekazania samorządom w celu ich adaptacji na cele niezwiązane z obsługą ruchu kolejowego.

Propozycje działań rekomendowanych do realizacji dla adaptacji do współczesnych potrzeb:

- budowa wiat peronowych zadaszonych wraz z siedziskami;
- budowa wiaty dla rowerów;
- budowa/przebudowa peronu/ peronów;
- przebudowa sieci oświetleniowej;
- montaż tablic informacyjnych i piktogramów;
- budowa parkingu dla samochodów;
- montaż koszy na śmieci.

Modernizacja punktów kolejowej odprawy pasażerskiej na cele własne samorządu: zakłada się, że w budynkach dworców przekazanych samorządom mogłyby mieć siedzibę jednostki samorządowe realizujące zadania publiczne, np. biblioteka, przychodnia, itp. Inwentaryzacja dworców pokazała, iż przeważnie są one w bardzo złym stanie technicznym, zatem konieczny jest ich generalny remont

połączony z modernizacją i adaptacją dla nowych funkcji. Wskazane jest (jeśli to możliwe), aby z modernizacją budynku dworca wiązało się wydzielenie małego pomieszczenia na poczekalnię dla pasażerów, co jest szczególnie istotne w sezonie zimowym i co zdecydowanie podnosi komfort podróżowania.

Perony: budowa/przebudowa peronu/peronów do wymiarów 4 m szerokości oraz wysokości 0,55 m, długość w zależności od lokalizacji wraz z doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów i systemu monitoringu. Budowa wejść/zejść na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych oraz istniejącej infrastruktury. Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów budowanych i modernizowanych – 0,55 m.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych. Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. W związku z tym, rekomenduje się zakup nowych wiat, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Nowe wiaty będą estetyczne i zintegrowane razem z ławkami. Ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami. Wiaty mogą mieć zintegrowany punkt sprzedaży biletów, prasy i napojów.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojeżdżaniach do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu jak najbliżej peronów. Możliwość pozostawienia samochodu na parkingu przy przystanku zachęci część osób do skorzystania z komunikacji kolejowej.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi przystanku kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich przystankach należy zapewnić: jednopoziomowe utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowić będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.

Kategoria 4: Przystanki osobowe proponowane do modernizacji przez samorządy.
Propozycje działań rekomendowanych do realizacji dla adaptacji do współczesnych potrzeb:

- budowa wiat peronowych zadaszonych wraz z siedziskami;
- budowa wiaty dla rowerów;
- budowa/przebudowa peronu/ peronów;
- przebudowa sieci oświetleniowej;
- montaż tablic informacyjnych i piktogramów;
- budowa parkingu dla samochodów;

- montaż koszy na śmieci.

Perony: budowa/przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów i systemu monitoringu. Budowa wejść/zejsć na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych (nowo powstałe przystanki) oraz istniejącej infrastruktury (przystanki modernizowane). Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów budowanych i modernizowanych – 0,55 m.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych. Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. W związku z tym, rekomenduje się zakup nowych wiat, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Nowe wiaty będą estetyczne i zintegrowane razem z ławkami. Ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami. Wiaty mogą mieć zintegrowany punkt sprzedaży biletów, prasy i napojów.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojeżdżających do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu przy przystanku. Możliwość pozostawienia samochodu na parkingu przy peronach zachęci część osób do skorzystania z komunikacji kolejowej.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi przystanku kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich przystankach należy zapewnić jednopoziomowe utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowiąc będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.

Tab.34. Kryteria wyboru przedsięwzięć modernizacji punktów kolejowej odprawy pasażerskiej

Nazwa kryterium	Punktacja	Opis kryterium	Opis
Integrowanie przez projekt różnych środków transportu	0-3	Kryterium to ma różnicować projekty pod względem wpływu na integrację różnych środków transportu publicznego. Ocena będzie uzależniona od rodzaju występujących w projekcie elementów integrujących oraz zakresu (liczby) integrowanych środków transportu. Jako	W przypadku gdy w projekcie zostanie wybudowany lub zorganizowany węzeł przesiadkowy integrujący: – 3 lub więcej środków transportu – 2 punkty, – 2 środki transportu – 1 punkt, – brak integracji – 0 punktów. Przyznanie 0 punktów nie powoduje

		odrębny środek transportu należy traktować: kolej, tramwaj, autobus miejski i podmiejski, komunikację autobusową regionalną i dalekobieżną (PKS i inni przewoźnicy), prywatną miejską i podmiejską komunikację mikrobusową i autobusową (busy) nieobjętą kontraktowaniem przez jednostki samorządu terytorialnego, samochód osobowy (wyłącznie w przypadku realizacji systemów Park&Ride).	usunięcia projektu z dalszej oceny.
Komplementarność z inwestycjami liniowymi	0-2	Kryterium to ma za zadanie dopełnić dotychczas realizowane inwestycje kolejowe (w szczególności liniowe) o niezbędną infrastrukturę pasażerską, która była pominięta przy dotychczasowych projektach.	2 pkt – modernizacja/budowa infrastruktury pasażerskiej przy liniach kolejowych zmodernizowanych/zrewitalizowanych w ramach innych działań. Jeżeli ocena nie mieści się w ramach ww. charakterystyki, należy przyznać ocenę 0 punktów.
Podniesienie standardu świadczonych usług	0-2	Efektem realizacji projektu będzie podniesienie standardu świadczonych usług poprzez budowę na peronach oraz na terenach wokół przystanku (plac dworcowy, parking) elementów małej architektury rozumianej jako wiaty peronowe, kosze na śmieci, ławki, itp.	2 pkt – budowa na peronach oraz na terenach wokół peronów/dworca elementów małej architektury rozumianej jako wiaty peronowe, kosze na śmieci, ławki itp. 1 pkt – budowa na peronach (bez terenów wokół dworca) elementów małej architektury rozumianej jako wiaty peronowe, kosze na śmieci, ławki, itp. Jeżeli ocena nie mieści się w ramach ww. charakterystyki, należy przyznać ocenę 0 punktów.
Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej	0-3	Wybudowana infrastruktura przewiduje dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.	3 pkt – infrastruktura przewidziana w ramach projektu jest w pełni dostępna dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, rozwiązania w tym zakresie przewidziane są m.in. w dokumentacji technicznej projektu; 2-1 pkt – projekt przewiduje częściowe dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, niektóre elementy projektu uwzględniają możliwość korzystania z niego przez osoby niepełnosprawne i o ograniczonej sprawności ruchowej (punktację należy zróżnicować w zależności od stopnia dostosowania

			infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych). Jeżeli ocena nie mieści się w ramach ww. charakterystyki dla punktacji na poziomie 1-3, należy przyznać ocenę 0 punktów.
Wprowadzenie łańcuchów ekomobilności	0-3	Realizacja projektu umożliwi integrację systemów transportu publicznego z komunikacją rowerową i/lub pieszą na terenie węzła integracyjnego.	3 pkt – projekt przewiduje wdrożenie rozwiązań integrujących całkowicie systemy transportu publicznego z komunikacją rowerową i pieszą; 2-1 pkt – projekt przewiduje realizację rozwiązań umożliwiających częściową integrację systemów transportu publicznego z komunikacją rowerową i/lub pieszą (punktację należy zróżnicować w zależności od stopnia integracji systemów transportu publicznego z komunikacją rowerową i/lub pieszą). Jeżeli ocena nie mieści się w ramach ww. charakterystyki dla punktacji na poziomie 1-3, należy przyznać ocenę 0 punktów.
Ułatwienia dla pasażerów	0-2	Efektom realizacji projektu będzie m.in. szereg rozwiązań ułatwiających pasażerom korzystanie z komunikacji zbiorowej (np. dostęp do bieżących informacji o komunikacji zbiorowej, zapowiedzi megafonowe, itp.).	2 pkt – projekt obejmuje szereg kompleksowych rozwiązań ułatwiających korzystanie z transportu kolejowego i lokalnego, dostarczających pasażerom np. uaktualnianych na bieżąco informacji o komunikacji zbiorowej, korzystanie z infokiosków, itp.; 1 pkt – stworzony w ramach projektu system transportu publicznego obejmuje wybrane usprawnienia niestanowiące kompleksowych rozwiązań ułatwiających pasażerom korzystanie z transportu kolejowego i lokalnego. Jeśli ocena nie mieści się w ramach ww. charakterystyki dla punktacji na poziomie 1-2, należy przyznać ocenę 0 punktów
Wpływ projektu na poprawę bezpieczeństwa pasażerów	0-2	Wprowadzenie, nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych (poprawa sposobu sterowania i płynności ruchu, itp.), budowa nowej i optymalizacja dotychczasowej infrastruktury (przebudowa infrastruktury pod kątem ograniczenia liczby wypadków, wydzielenie odrębnych pasów dla komunikacji zbiorowej, pieszej, itp.), wymienne wpłynie na poprawę bezpieczeństwa, co w rezultacie	2 pkt – projekt przewiduje wprowadzenie kompleksowych rozwiązań, które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa pasażerów; 1 pkt – w ramach projektu zaproponowano częściowe rozwiązania, które wpłyną na poprawę bezpieczeństwa pasażerów/ruchu. Jeżeli ocena nie mieści się w ramach ww. charakterystyki dla punktacji na poziomie 1-2, należy przyznać ocenę 0 punktów.

		przyczyni się do ograniczenia liczby wypadków.	
Dostępność	0-1	Efektem realizacji projektu będzie budowa nowych przystanków kolejowych lub relokacja istniejących w miejscach bardziej dostępnych dla pasażerów	1 pkt – budowa nowych przystanków lub relokacja istniejących w miejsca, do których zasięg dojścia pieszego z centrum danej miejscowości jest mniejszy lub równy 1 km. Jeżeli ocena nie mieści się w ramach ww. charakterystyki, należy przyznać ocenę 0 punktów.

Źródło: opracowanie własne

Tab.35. Wskaźniki dla przedsięwzięć dotyczących kolejowych punktów odprawy pasażerskiej

Wskaźniki		Jednostka	Rok 2013 (bazowy)	Rok 2020 (docelowy)
Produktu	Liczba zmodernizowanych/zrewitalizowanych punktów kolejowej odprawy pasażerskiej	szt.	0	16
	Liczba zmodernizowanych/wybudowanych parkingów przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej	szt.	0	16
	Liczba zmodernizowanych/wybudowanych wiat rowerowych przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej	szt.	0	16
Rezultatu	Dodatkowa dobową liczbą pasażerów obsłużonych przez zmodernizowany punkt kolejowej odprawy pasażerskiej	Pas./doba (%)	100	105

Źródło: opracowanie własne

IV.2.d. Publiczny transport zbiorowy

Od stycznia 2017 r. zmieni się sposób organizacji transportu publicznego, w tym transportu autobusowego. Na marszałku województwa spoczywać będzie ustawowy obowiązek planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa. Linie autobusowe, na których realizowane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, określone są w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W dokumencie tym założono, że kluczową rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywać będzie kolej, natomiast transport autobusowy pełnić ma rolę uzupełniającą. Dlatego też konieczna jest integracja transportu kolejowego i autobusowego.

Jak wskazuje przepis art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), istnieją trzy możliwości wyboru operatora, który świadczyć będzie na rzecz województwa usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, tj. w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.),
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015 r., poz. 113),
- art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), czyli w oparciu o uregulowania 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Urz.UEL.2007.315.1).

W ramach zapewnienia wysokiego poziomu standardu jakości w usługach przewozowych, zakłada się stopniową wymianę autobusów i kolejowych środków transportowych świadczących wojewódzkie usługi przewozu pasażerów na nowe lub kilkuletnie, spełniające wszystkie zakładane standardy. Średnia wieku wszystkich środków transportowych dla transportu autobusowego powinna być systematycznie zmniejszana. Postuluje się preferowanie ekologicznych środków transportowych, w przypadku autobusów – z napędem LNG, CNG lub hybrydowym, szczególnie na liniach transportowych w terenach przyrodniczo chronionych, jak np. obszary Borów Tucholskich. Nowe środki transportu drogowego powinny być wyposażone w odpowiednie systemy bezpieczeństwa minimalizujące prawdopodobieństwo zaistnienia niebezpiecznego zdarzenia.

W związku z powyższym, zakłada się zakup przez organizatora publicznego transportu zbiorowego nowych autobusów, spełniających wyżej wymienione wymagania. Z uwagi na znaczną ilość taboru autobusowego w niezadowalającym stanie technicznym, będącego w posiadaniu przewoźników, nie jest możliwa jednorazowa wymiana całego taboru przeznaczonego do obsługi połączeń wojewódzkich. Stąd też przewiduje się, że w latach 2014-2020 w ramach środków finansowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego zostanie zakupione do 40 nowych pojazdów.

Należy zdawać sobie sprawę, że inwestycja ta nie rozwiąże wszystkich problemów dotyczących niskiego standardu przewozów autobusowych. Wynika to z wieloletniego niedoinwestowania tego sektora transportu. Niemniej jednak będzie stanowić istotny wkład województwa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego w wyznaczaniu kierunków standaryzacji jakości usług i bezpieczeństwa przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewiduje się, że w kolejnych latach zostanie podjęty dalszy szereg działań mający na celu dalsze podnoszenie standardów usług przewozowych w wojewódzkich przewozach autobusowych.

Planowany zakup środków transportu przeznaczonych do obsługi przewozów (taboru) stanowić będzie element finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 50 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Realizację projektu zakupu taboru autobusowego należy uznać za zadanie niezbędne, celem wyznaczenia odpowiedniego i docelowego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Wyznaczenie docelowego - wysokiego poziomu jakości tych usług przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Wpłynie również korzystnie na wzrost zadowolenia pasażerów z przebiegu podróży oraz wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

Efektom realizacji projektu będzie przede wszystkim:

- integracja transportu autobusowego i kolejowego - podniesienie jakości przewozów w województwie kujawsko-pomorskim;
- skrócenie czasu podróży pasażerów;
- podwyższenie komfortu podróżowania;
- zwiększenie bezpieczeństwa podróży;
- zwiększenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do transportu indywidualnego;
- redukcja barier w dostępie do publicznego transportu zbiorowego;
- poprawa wizerunku transportu publicznego;
- wskazanie dobrych praktyk dla przewoźników autobusowych.

Zakup nowego taboru autobusowego przyczyni się do poprawienia jakości, a więc podniesienia atrakcyjności podróży, na wielu płaszczyznach:

- ochrona środowiska: planuje się zakup autobusów o niskiej emisji spalin (spełniające normę EURO 6) oraz przestrzeganie norm hałasu;
- wyposażenie środków transportu w system informacji pasażerskiej;
- zwiększenie prędkości komunikacyjnej i poprawa punktualności;

- zwiększenie dostępności czasowej publicznym transportem zbiorowym realizującym wojewódzkie przewozy pasażerskie do stolic województwa (Bydgoszczy i Torunia) ze stolic powiatów;
- poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym: wyposażenie w systemy zapobiegające poślizgowi kół w momencie ruszania (ASR), blokowania kół w trakcie gwałtownego hamowania (ABS), wyślizgiwania się kół podczas pokonywania łuków (ESP);
- zwiększenie dostępności poprzez dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (zgodnie z obowiązującymi przepisami);
- podnoszenie komfortu podróży: klimatyzacja, długość autobusu w zależności od liczby miejsc (7-8,7 m dla autobusu o 30 miejscach siedzących + 12 miejscach stojących; powyżej 12 m dla autobusu o 50 miejscach siedzących + 25 miejscach stojących), pojemność bagażnika (autobus o 30 miejscach siedzących – powyżej 3 m, autobus o 50 miejscach siedzących – powyżej 5,5 m), wywietrzniki dachowe min. 2, szyby częściowo uchylne, gniazda USB;
- zwiększenie funkcjonalności autobusu poprzez udostępnienie miejsca na kasę fiskalną.

Tab.36. Wskaźniki dla przedsięwzięcia dotyczącego zakupu taboru autobusowego

	Wskaźniki	Jednostka	Podstawa
Produktu	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym	szt.	protokoły zdawczo-odbiorcze
	Liczba pasażerokilometrów	tys. km	raporty beneficjenta
Rezultatu	Redukcja emisji spalin po 10 tys. przebiegu pojazdów	%	raporty beneficjenta

Źródło: opracowanie własne

V. ZMIANY KLIMATU I ŁAGODZENIE ICH SKUTKÓW

Elementem składowym zasady zrównoważonego rozwoju jest kwestia dostosowania do zmian klimatu i łagodzenia ich skutków oraz powiązania z nią odporności na klęski żywiołowe oraz zapobieganie ryzyku ich wystąpienia i zarządzanie tym ryzykiem. Ryzyko związane z klęskami żywiołowymi i klimatem ma znaczny wpływ na gospodarkę, a także na bezpieczeństwo i dobrostan obywateli. W ostatnich latach narażenie na klęski żywiołowe znacznie wzrosło z powodu zmiany klimatu, gwałtownej i nieplanowanej urbanizacji, presji demograficznej, budów i bardziej intensywnego użytkowania gruntów na zagrożonych obszarach, utraty różnorodności biologicznej i degradacji ekosystemów. W kontekście odporności na klęski żywiołowe oraz zapobiegania ryzyku ich wystąpienia kluczowe jest planowanie przestrzenne oraz podejmowanie inwestycji infrastrukturalnych z uwzględnieniem ww. kwestii. Wszystkie inwestycje infrastrukturalne, w tym duże projekty²⁹ muszą być analizowane nie tylko pod kątem wpływu na środowisko, ale także odporności na skutki zmian klimatu i powiązane z tym zagrożenia klęskami żywiołowymi (zwiększone ryzyko powodziowe, susze, upały, ekstremalne zjawiska powodziowe).

Wymóg uwzględniania potrzeb dotyczących dostosowania do zmian klimatu i łagodzenia skutków zmian klimatu o łagodzenia zmian klimatu, a także odporności na klęski żywiołowe wskazane w rozporządzeniu ogólnym, nie jest szczególnym wymaganiem ograniczonym do dużych projektów – te same elementy są wskazane w art. 8 cytowanego rozporządzenia ogólnego jako zasada horyzontalna mająca zastosowanie przy przygotowaniu i wdrażaniu umowy partnerstwa i programów. Ten sam warunek jest wskazany w podpunkcie 5.6 WRS (Wspólne Ramy Strategiczne) umieszczonego w załączniku I ww. rozporządzenia ogólnego. Dodatkowo zgodnie z art. 96 ust. 7 lit. a cytowanego rozporządzenia ogólnego każdy program operacyjny ma zawierać nie tylko przywołanie

²⁹ art. 101 lit. f. rozporządzenia ogólnego „Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

ogólnej zasady, ale konkretne działania mające na celu uwzględnienie tych wymogów przy wyborze projektów – bez różnicowania, czy są to projekty duże, czy nie. Nie będzie obowiązywać to programów dotyczących wyłącznie pomocy technicznej lub programów, gdzie takie informacje ze względu na ich treść i cele nie mają specjalnego związku z tą horyzontalną zasadą, (takich programów nie będzie wiele i w ramach negocjacji z Komisją zostanie rozstrzygnięte, których programów ewentualnie to wyłączenie mogłoby dotyczyć).

Przez łagodzenie zmian klimatu należy rozumieć taki sposób planowania realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia, który nie przyczynia się do pogłębienia zmian klimatu. Przez adaptację do zmian klimatu, należy rozumieć taki sposób planowania, realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia, aby było one optymalnie przystosowane do postępujących zmian klimatu, jak również by nie powodowało zwiększenia wrażliwości 8 elementów środowiska na zmiany klimatu.

Obowiązek uwzględnienia łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian dotyczy:

- projektów dokumentów (planów, programów, strategii wymienionych w ustawie ooś) w trakcie przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,
- planowanych przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko³⁰ w trakcie oceny oddziaływania na środowisko.

Przyjęty dla Polski w dniu 29.10.2013 roku przez Radę Ministrów „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu” dotyczy bezpośrednio adaptacji do zachodzących zmian klimatu. Głównym celem SPA2020 jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa, wskazano priorytetowe kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć do 2020 roku w najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu dziedzinach, to jest: gospodarka wodna, rolnictwo, leśnictwo, różnorodność biologiczna, zdrowie, energetyka, budownictwo, obszary zurbanizowane, transport, obszary górskie i strefy wybrzeży.

Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu wprowadza działania mające na celu przede wszystkim zapewnienie trwałości infrastruktury transportowej oraz ograniczenia sytuacji kryzysowej w transporcie wynikających ze zmian klimatu. Realizacja działań wpłynie na poprawę jakości sieci transportowej poprzez dostosowanie standardów budowlanych do panujących warunków. W efekcie zwiększy to jej żywotność. Monitoring pozwoli na szybsze reagowanie służb technicznych, co zwiększy funkcjonalność infrastruktury transportowej. Harmonogram utrzymania przejezdności umożliwi szybszą realizację zadań służb drogowych, co wpłynie zarówno na przepustowość, jak i żywotność sieci. Efekt ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pośredni i bezpośredni ma zostać osiągnięty poprzez optymalizację logistyki, zwiększenia efektywności energetycznej pojazdów i integrację różnych systemów transportu.

Kujawsko-Pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej nie jest z założenia dokumentem szczegółowym, ponieważ jego głównym celem jest określenie polityki rozwoju potrzeb transportowych i priorytetów w obszarze inwestycyjnym dla tego obszaru, to jest dla rozwoju dróg i kolei. Ze względu na brak podstawowych parametrów przedsięwzięć inwestycyjnych, nie jest możliwe ocenienie ich oddziaływania na zmiany klimatu i adaptację na skutki takich zmian klimatu. Dlatego ważnym będzie, aby poszczególne przedsięwzięcia zostały zaprojektowane z uwzględnieniem zmian klimatycznych. Każde przedsięwzięcie będzie wymagało uwzględnienia w trakcie projektowania oraz w trakcie jego oceny (w tym strategicznej oceny oddziaływania na środowisko) indywidualnego traktowania w zakresie niżej podanym, dotyczącym zarówno łagodzenia zmian klimatu (mitygacji) oraz zakresu adaptacji do zmian klimatu.

Łagodzenie zmian klimatu (mitygacja) - w projektowaniu przedsięwzięć i ich ocenie należy uwzględnić następujące elementy (to jest czy przedsięwzięcie nie będzie przyczyniać się do pogłębiania zmian klimatu):

- bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowane przez przedsięwzięcia (np.: dwutlenek węgla, tlenek di azotu, metan, inne gazy cieplarniane objęte Ramową

³⁰ Dz. U. Nr 213, poz. 1397, z późn. zm.

Konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu w tym np.: sposób ogrzewania, sposób nawożenia – ograniczanie wykorzystania azotu w nawozach, zarządzanie metanem (z fermentacji jelitowej i obornikowej),

- bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowane przez działania towarzyszące przedsięwzięciu (wytworzenie odpadów, gospodarowanie odpadami, energia ze spalania odpadów lub wytworzenie biogazu ze ścieków i odpadów wylesianie- utrata siedlisk powodujących sekwestrację węgla,
- bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowane przez transport towarzyszący przedsięwzięciu (lokalizacja, transport materiałów na teren budowy, transport na etapie eksploatacji np.: transport towarów, transport odpadów, podróże osób – ich liczba i długość, dostęp do transportu publicznego, transport rowerowy, wspólna jazda samochodem, pojazdy elektryczne),
- działania skutkujące pochłanianiem gazów cieplarnianych (np.: zalesienia, zmiana sposobu użytkowania terenu, ochrona terenów zielonych, podmokłych, pozyskiwanie metanu do produkcji biogazu),
- działania skutkujące zmniejszeniem emisji gazów cieplarnianych (np.: technologie, korzystanie z odnawialnych źródeł energii, wykorzystanie materiałów budowlanych pochodzących z recyklingu/odzysku),
- pośrednie emisje gazów cieplarnianych związane z zapotrzebowaniem na energię towarzyszącym przedsięwzięciu (np.: związane ze stosowaną technologią na potrzeby ogrzewania czy chłodzenia budynków, oświetlenia, zastosowania naturalnej izolacji, okien skierowanych na południe, pasywnej wentylacji, czy żarówek energooszczędnych, inne elementy energochłonne).

Adaptacja do zmian klimatu - w projektowaniu przedsięwzięć i ich ocenie należy uwzględnić następujące elementy to jest czy przedsięwzięcie przystosowane jest do postępujących zmian klimatu:

- powódzie, poprzez np.: lokalizację, konstrukcję awaryjne zasilanie w energię, wodę, sieć teleinformatyczną a także organizację służb kryzysowych, zapewnienie dróg ewakuacyjnych,
- pożary, poprzez np.: konstrukcję, zagospodarowanie terenu – przecinki, systemy awaryjne, ognioodporne materiały budowlane, służby kryzysowe, drogi ewakuacyjne,
- fale upałów, poprzez np.: konstrukcję, zagospodarowanie terenu – zacienienie, dach pokryty roślinnością, klimatyzację (co wiąże się ze zwiększeniem zapotrzebowania na energię i wodę), ochronę zbiorów, ochronę przeciwpożarową, zapewnienie wody dla zwierząt, ingerencję w obieg powietrza, pochłanianie lub generowanie wysokich temperatur – wyspy ciepła, emisje lotnych związków organicznych i tlenków azotu, materiały budowlane odporne na wysokie temperatury, materiały pochłaniające lub odbijające światło słoneczne, ich rodzaj, kolor,
- susze, poprzez np.: systemy oszczędzania wody – technologiczne i bytowe, gromadzenie wód deszczowych i roztopowych, przygotowanie na mniejszą dostępność i gorszej jakości wody oraz zwiększone zapotrzebowanie na wodę, ochronę zbiorów, ochronę przeciwpożarową, lokalizację na obszarze o dużym zagrożeniu pożarowym, zapewnienie wody dla zwierząt, ochronę krajobrazu (ochrona zieleni), zachowanie ciągłości siedlisk, retencję wodną, zapotrzebowanie przedsięwzięcia na wodę, wpływ na warstwy wodonośne, instalacje oczyszczania ścieków umożliwiające odzysk wody, obieg wód technologicznych,
- nawałne deszcze i burze, poprzez np.: konstrukcję, odprowadzanie wody, wpływ na retencję powierzchniową, stopień izolacji terenu, zagospodarowanie terenu – zalesienia, tereny zielone, awaryjne zasilanie – energia, woda, sieć teleinformatyczna, ochronę przed podtopieniami lokalizację, piorunochrony, ryzyko wycieku

zanieczyszczeń, wbudowanie zasuw burzowych do systemów odwadniających w celu ochrony przed zalaniem na skutek cofnięcia się ścieków, właściwe odwodnienie terenu przedsięwzięcia, służby kryzysowe, drogi ewakuacyjne,

- silne wiatry, poprzez np.: konstrukcję, ryzyko przewrócenia obiektów w sąsiedztwie np.: drzew, awaryjne zasilanie - energia, woda, sieć teleinformatyczna, służby kryzysowe,
- katastrofalne opady śniegu, poprzez np.: konstrukcję, jej stabilność, awaryjne zasilanie,, eksploatację np.: usuwanie śniegu z dachów, sposób usuwania śniegu z chodników i jezdni (i ich wpływ na wody, gleby i roślinność), ochrona przed lawinami,
- fale mrozu, poprzez np.: konstrukcję, awaryjne zasilanie – energia, woda, sieć teleinformatyczna, materiały budowlane odporne na niskie temperatury, ochrona przed szkodami wywołanymi zamarzaniem i odmrażaniem – wodociągi, drogi,
- osuwiska, poprzez np.: konstrukcję, lokalizację, ochronę powierzchni ziemi (np.: poprzez roślinność – hydroobsiew, zadarnienie, drzewa), kanały i dreny odwadniające.

Dla województwa kujawsko-pomorskiego, za szczególnie istotne i rekomendowane kierunki działań adaptacyjnych uznaje się³¹:

- ochronę przeciwpowodziową obszarów położonych na ternach zalewowych,
- ochronę gleb przed suszą i erozją, szczególnie na obszarach użytkowanych rolniczo (Kujawy),
- przygotowanie programów zabezpieczenia w wodę dobrej jakości w warunkach dłuższych okresów suszy i niedoborów wody zwłaszcza na mniejszych rzekach,
- kształtowanie sieci osadniczej i eksponowanie roli miast (Bydgoszcz, Toruń, Inowrocław, Włocławek) z uwzględnieniem w ich planach rozwoju zwiększenia obszarów zieleni i wodnych, zapewnienie przewietrzania miast, rozwój systemu odbioru i gromadzenia wód opadowych i roztopowych, poprawę stanu sanitarnego powietrza,
- zabezpieczenie urządzeń energetyki wiatrowej przed oczekiwanym wzrostem zagrożeń wynikających z większej częstotliwości występowania oblodzenia łopát wirników oraz przedłużających się okresów bezwietrznych,
- rozpoznanie możliwości uprawy roślin ciepłolubnych, takich jak kukurydza czy sorgo w celu zwiększenia możliwości przygotowania wysokowydajnych pasz dla zwierząt.

Analiza przewidywanych zmian klimatu w aspekcie funkcjonowania transportu wskazuje na następujące trendy zmian klimatu:

- nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych,
- zmniejszy się okres zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie,
- zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnymi,
- wskazane w opracowaniu parametry klimatu będą się charakteryzowały dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy, jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotnie

³¹ <http://klimada.mos.gov.pl/blog/2013/04/25/wojewodztwo-kujawsko-pomorskie-2/>

przechodzenie przez punkt 0 st. C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Realizacja planowanych przedsięwzięć drogowych i kolejowych spowoduje pozytywne oddziaływanie na klimat. Zagadnienie to należy rozpatrywać jako bilans/różnicę emisji gazów do powietrza w stanie obecnym oraz w stanie docelowym, postrzeganym jako zrealizowane planowane przedsięwzięcia drogowe i kolejowe. Na części przeznaczonych do przebudowy dróg wojewódzkich występują obecnie utrudnienia w ruchu pojazdów, związane ze złym stanem nawierzchni jezdni, wąskimi jezdniami (nawet tylko 5,5 m szerokości), brakiem wydzielonych pasów na lewoskręty, itp. Brak obwodnic i obejść miast oraz miejscowości skutkuje bardzo dużą emisją gazów do powietrza. Emisja ta, skumulowana z emisją energetyczną, powoduje utworzenie „wysp ciepła” w centrach miast.

Realizacja przedsięwzięć drogowych wskazanych w Planie pozwoli na poprawę warunków klimatycznych. Przebudowa odcinków dróg wojewódzkich pozwoli na bardziej płynny ruch pojazdów - wydzielenie dodatkowych pasów na jezdni w obrębie skrzyżowań nie będzie powodować opóźniania ruchu pojazdów. Budowa nowych obwodnic spowoduje co prawda powstanie nowych lokalnych źródeł emisji gazów do atmosfery, jednak wyprowadzenie ruchu pojazdów z centrów miast (zwłaszcza ruchu tranzytowego) spowoduje znaczne zmniejszenie emisji gazów i poprawę jakości powietrza. Złagodzi to występujące obecnie uciążliwości. Biorąc pod uwagę skumulowane oddziaływanie poprawią się warunki klimatyczne w centrach miast, zmniejszy się emisja gazów mających wpływ na zwiększanie się efektu cieplarnianego, a tym samym ocieplanie klimatu. Warto zwrócić uwagę na możliwe korzystne zmiany klimatu w skali ponadregionalnej. Realizacja przedsięwzięć z zakresu infrastruktury drogowej i kolejowej w innych regionach, przyczyni się do poprawy warunków klimatycznych w skali kraju, a nawet Europy.

Sektor transportu jest najbardziej narażony na występowanie następujących zjawisk pogodowych i klimatycznych: powódź i podtopienia, silne i porywiste wiatry, gradobicia, osunięcia gruntu, szadź, opady śniegu, oblodzenie. Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewę, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Wrażliwość i wpływ zmian klimatu na transport można analizować w odniesieniu do poszczególnych typów transportu.

Transport kolejowy jest równie wrażliwy, szczególnie na incydentalne zjawiska klimatyczne. Silne wiatry i huragany oraz ulewne deszcze, które powodują podtopienia i osuwiska, których częstotliwość występowania będzie się nasilać, mogą uszkadzać elementy infrastruktury kolejowej. Wraz z postępującym procesem ocieplania wzrosnąć mogą przypadki deformacji torów oraz pożarów zaplecza kolejowego, a jednocześnie pogorszą się warunki pracy oraz komfort podróżowania. Planowane działania w zakresie rewitalizacji linii kolejowych również będą miały pozytywne oddziaływanie na warunki klimatyczne. Zwłaszcza skrócenie czasu przejazdu transportem kolejowym i poprawa warunków podróżowania spowodują, iż część osób zrezygnuje z własnych środków transportu samochodowego (indywidualnych) na rzecz tej formy transportu publicznego (zbiorowego).

Prawidłowe funkcjonowanie sektora transportu może być zagwarantowane tylko wtedy, gdy będą uwzględnione czynniki klimatyczne. Ocena wpływu zmian klimatycznych wykorzystuje jako poziom odniesienia dla prognozowanych wartości klimatycznych wartości tych elementów, które obecnie stanowią podstawę obowiązujących przepisów technicznych. Klimat oddziałuje w sposób bardzo podobny na wszystkie rodzaje infrastruktury transportowej. Natomiast budownictwo w sektorze transportowym podlega takim samym oddziaływaniom, jak pozostałe rodzaje budownictwa.

Ważne będzie dla projektów, aby określić dla całego cyklu trwania projektu (na wszystkich jego etapach), jak przyczynia się do łagodzenia (mitygacja) oraz jak jest uodporniony (adaptacja) na zmieniający się klimat (uwzględniając jego trendy zmian). Ważnym będzie również w projekcie i jego ocenie określenie: podatności i ryzyka projektu oraz poziomu ryzyka i prawdopodobieństwa wystąpienia poziomu ryzyka na klimat i jego zmiany. Projekty transportowe realizowane ze środków

UE będą również musiały posiadać opis i ocenę, jak realizują m.in. trzy cele klimatyczne określone w Strategii Europa 2020 oraz jak projekt wypełnia strategię krajową i regionalną.

VI. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U.

z 2016 r., poz. 353) w art. 46 pkt 2 nakłada obowiązek przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (sooś) dla programów w dziedzinie transportu.

Z przeprowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że większość planowanych zadań jest korzystnych z punktu widzenia ochrony środowiska, a tym samym realizacja *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020* nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań (również na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000).

W trakcie procedury sooś uzyskano pozytywne opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy dla projektu *Planu* oraz prognozy oddziaływania na środowisko. Organy te nie zgłosiły uwag. Nie było więc konieczności modyfikacji treści dokumentu ani prognozy.

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, zgodnie z art. 54 ust. 2 w związku z art. 39 ww. ustawy, zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020*.

Konsultacje społeczne projektu *Planu* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko odbyły się w terminie od 18 lutego 2016 r. do 10 marca 2016 r.

O możliwości udziału społeczeństwa w procedurze sooś Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego informował w gazecie o zasięgu regionalnym (Gazeta Pomorska) w dniu 18 lutego 2016 r., na stronie Biuletynu Informacji Publicznej (BIP) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu oraz wywiesił na czas od 18 lutego 2016 r. do 10 marca 2016 r. stosowną informację na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu oraz jego przedstawicielstw w Bydgoszczy, Grudziądzu, Inowrocławiu i Włocławku.

Każdy zainteresowany miał możliwość zapoznania się z projektem *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020* oraz prognozą oddziaływania na środowisko w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu oraz na stronie internetowej: www.bip.kujawsko-pomorskie.pl. Uwagi i wnioski można było składać w terminie od 18 lutego 2016 r. do 10 marca 2016 r. w formie pisemnej, ustnie do protokołu w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu (Departament Rozwoju Regionalnego, Plac Teatralny 2, pokój 347a, 87-100 Toruń) lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres

e-mail: plan.komunikacji@kujawsko-pomorskie.pl. W celu ułatwienia składania uwag i wniosków na ww. stronie internetowej oraz w siedzibie Urzędu udostępniono również formularz konsultacji społecznych.

Dodatkowo, w trakcie trwania konsultacji społecznych, w dniu 24 lutego 2016 r. w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu zorganizowano konferencję konsultacyjną projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

W wyniku konsultacji społecznych 21 podmiotów zgłosiło łącznie 61 uwag i wniosków. Wszystkie uwagi i wnioski dotyczyły bezpośrednio projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności*

komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020 i zostały uwzględnione w możliwie najszerszym zakresie. Nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko. Natomiast sama prognoza nie rekomendowała jakichkolwiek zmian w treści *Planu*.

VII. WDRAŻANIE I MONITORING

W związku z horyzontalnym charakterem *Planu*, w system jego realizacji zaangażowanych jest wiele podmiotów, które działają autonomicznie. Taka sytuacja wymaga wzmocnienia mechanizmów koordynacji. Podstawa modelu wzajemnych relacji opiera się na współpracy i współodpowiedzialności za osiągnięte wyniki, czemu służyć będzie otwarta metoda koordynacji. Metoda ta respektuje niezależność poszczególnych podmiotów w realizacji swoich zadań, a jednocześnie tworzy dogodne ramy dla współdziałania w realizacji wspólnego celu, zgodnie z przyjętymi założeniami i standardami, przy jednoczesnym zapewnieniu stałego dostępu do rzetelnych informacji. W procesie wdrażania dokumentu niezbędne jest:

- ukierunkowanie rozproszonych działań na osiągnięcie wspólnych celów,
- wykreowanie mechanizmów horyzontalnej koordynacji w celu zapewnienia komplementarności i spójności działań realizowanych przez różne podmioty publiczne,
- poszanowanie autonomii podmiotów uczestniczących w systemie realizacji *Planu*, przy jednoczesnym zobowiązaniu do ścisłej współpracy na rzecz wykonania ustaleń *Planu*,
- określenie roli dyrektora departamentu odpowiedzialnego za infrastrukturę drogową oraz dyrektora departamentu odpowiedzialnego za publiczny transport zbiorowy jako Podmiotu Koordynującego,
- poszanowanie zasady partnerstwa przez wzmocnianie mechanizmów współpracy, wymiany doświadczeń i opinii między wszystkimi podmiotami działającymi na rzecz wdrożenia *Planu*.

Za realizację *Planu* odpowiada Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, który powierza koordynację realizacji całości ustaleń dokumentu Podmiotowi Koordynującemu, w skład którego wchodzi: dyrektor departamentu odpowiedzialnego za infrastrukturę drogową oraz dyrektor departamentu odpowiedzialnego za publiczny transport zbiorowy. Jednocześnie, do ścisłej współpracy zobowiązani zostają dyrektorzy innych departamentów i jednostek organizacyjnych Urzędu Marszałkowskiego.

Do zadań Podmiotu Koordynującego należy wykonywanie zadań wynikających ze *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego*, które realizowane są w ramach *Planu*, a w szczególności:

- a) koordynowanie i inicjowanie działań na rzecz realizacji ustaleń *Planu*,
- b) czuwanie nad prawidłowym przebiegiem działań rozwojowych w obszarze objętym *Planem*,
- c) monitorowanie postępów w realizacji ustaleń *Planu* oraz przedstawianie Zarządowi Województwa rocznych raportów z realizacji *Planu* do zatwierdzenia,
- d) rekomendowanie zmian do *Planu* i przedstawianie ich Zarządowi Województwa do zatwierdzenia,
- e) proponowanie rozstrzygnięć Zarządowi Województwa.

Podmiot Koordynujący wykonuje swoje zadania przy pomocy Zespołu Wdrażającego, w skład którego wchodzi:

- a) przedstawiciel(e) departamentu odpowiedzialnego za infrastrukturę drogową,
- b) przedstawiciel(e) departamentu odpowiedzialnego za publiczny transport zbiorowy,
- c) przedstawiciel(e) departamentu odpowiedzialnego za programowanie i zarządzanie RPO WK-P 2014-2020,
- d) przedstawiciel(e) Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku.

Posiedzenia Zespołu Wdrażającego zwoływane są przez Podmiot Koordynujący i odbywają się nie rzadziej niż raz na kwartał lub częściej w zależności od potrzeb.

Do zadań Zespołu Wdrażającego należy w szczególności:

- a) monitorowanie postępów realizacji ustaleń *Planu* oraz przygotowywanie rocznych raportów z realizacji *Planu*,
- b) zapewnienie bieżącego realizowania ustaleń *Planu*,
- c) przygotowywanie projektów zmian *Planu* (wraz z uzasadnieniem),
- d) przygotowywanie informacji oceniających stopień realizacji SRW w zakresie wynikającym z *Planu* (informacje niezbędne m.in. do rocznych raportów z realizacji SRW),
- e) współpraca z podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu *Planu* w zakresie pozyskiwania informacji i danych niezbędnych do oceny stopnia realizacji *Planu*.

Decyzję o zmianie *Planu* podejmuje Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego z własnej inicjatywy lub na wniosek Podmiotu Koordynującego. Wspomniana decyzja może zostać podjęta w każdym czasie, w szczególności na skutek wniosków płynących z rocznych raportów realizacji *Planu*. Procedura zmiany *Planu* jest analogiczna jak jego uchwalenie. Za zmianę *Planu* wymagającą renegotjacji umowy z KE oraz zmieniającą inne aspekty strategiczne z wyłączeniem procedury uproszczonej odpowiedzialny jest Departament Rozwoju Regionalnego. W uzasadnionych przypadkach może ona jednak zostać uproszczona, tj. odstąpienie od oceny ex-ante, prognozy oddziaływania na środowisko, konsultacji społecznych. Decyzję o uproszczeniu procedury zmiany *Planu* podejmuje Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego na wniosek Podmiotu Koordynującego. Dokonanie zmiany *Planu* na podstawie uproszczonej procedury może jedynie dotyczyć korekt i aktualizacji niemających wpływu na główne rozstrzygnięcia *Planu*.

Monitorowanie realizacji *Planu* jest elementem systemu monitorowania polityki rozwoju województwa i powinno spełniać standardy pozwalające na sprawne i efektywne prowadzenie zaplanowanych przedsięwzięć. W związku z tym powinno się odbywać na podstawie sprawozdawczości realizowanej na wszystkich poziomach wdrażania *Planu*, a sprawozdawczość winna być realizowana terminowo i cyklicznie. Podstawowym narzędziem monitorowania wykonania ustaleń *Planu* będą roczne raporty realizacji *Planu*, które będą przyjmowane przez Zarząd Województwa. Podmiot Koordynujący jest zobowiązany do przygotowania ww. raportu i przedstawienia go Zarządowi Województwa najpóźniej do końca I kwartału roku następującego po okresie, którego dotyczy. Raporty realizacji *Planu* mają służyć ocenie postępów we wdrażaniu celów, stopnia wykonania poszczególnych przedsięwzięć wskazanych w *Planie* oraz identyfikacji problemów związanych z realizacją polityki komunikacyjnej w regionie, i tym samym stanowić podstawę do podejmowania odpowiednich działań korygujących.

System monitorowania ma ponadto służyć wspomaganiu dyskusji na temat efektywności mechanizmów wykonawczych *Planu* prowadzonej wśród podmiotów zaangażowanych w jego realizację. Celem tej dyskusji powinno być wskazanie najlepszych praktyk i wzorców, wymiana doświadczeń oraz porównanie efektów wdrażania.

VIII. ZDOLNOŚĆ ADMINISTRACYJNA ORGANÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA REALIZACJĘ PLANU

Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020, wskazując najważniejsze dla rozwoju województwa przedsięwzięcia komunikacyjne i transportowe, odnosi się także do procesu ich przygotowania, wdrożenia, monitorowania oraz rozliczania.

Zgodnie z wymogami ustawowymi dokument ten został poddany ewaluacji ex ante³², która potwierdziła wysoką spójność, trafność, logikę i czytelność zapisów *Planu*. Ocena ta odnosi się

³² Ewaluacja ex ante projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020*. Raport Końcowy. (<http://bip.kujawsko-pomorskie.pl/ogloszenie-zarzadu-wojewodztwa-informujace-o-przyjeciu-kujawsko-pomorskiego-planu-spojnosci-komunikacji-drogowej-i-kolejowej-2014-2020/>)

zarówno do systemu realizacji *Planu* (wdrażanie i monitoring, plan finansowy), jak i analizy ryzyk oraz występujących barier wdrażania *Planu*. Wyniki przeprowadzonego badania pozwalają stwierdzić, że system organizacji i wdrożenia *Planu* został zaprojektowany w sposób umożliwiający poprawną realizację założonych w nim zadań. Zidentyfikowane ryzyka i bariery dotyczące wdrażania i realizacji *Planu* mają przede wszystkim charakter wewnętrzny i odnoszą się do wyzwań organizacyjnych w procesie zarządzania *Planem*, a także związanych z pozyskaniem danych na potrzeby monitoringu i sprawozdawczości.

W ramach ewaluacji *ex ante* przeprowadzono także analizę potencjału administracyjnego departamentów zaangażowanych w realizację tego zadania, tj. przede wszystkim Departamentu Rozwoju Regionalnego, jak również Departamentu Inwestycji i Infrastruktury Drogowej oraz Departamentu Nadzoru Właścicielskiego, Transportu i Cyfryzacji (do ścisłej współpracy zaangażowani zostaną ponadto dyrektorzy innych departamentów i jednostek organizacyjnych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego). Wywiady pogłębione pozwoliły wykazać, że potencjał tych departamentów jest wystarczający, a nakłady pracy zaplanowane do realizacji w ramach wdrożenia *Planu* odpowiadają ich zadaniom. Rozmówcy pozytywnie ocenili także potencjał jednostek samorządowych odpowiedzialnych za generowanie danych sprawozdawczych, tj. m.in. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Mając jednak na uwadze doświadczenia z perspektywy 2007-2013 w zakresie realizacji programów operacyjnych, Instytucja Zarządzająca RPO świadoma jest głównych barier i zagrożeń dotychczasowego systemu wdrażania, które – o ile nie zostaną podjęte odpowiednie działania – mogą wystąpić ponownie w nowym okresie programowania 2014-2020:

- wysoki poziom biurokratyzacji wdrażania;
- częste zmiany dokumentów dotyczących wdrażania, a także ich obszerność;
- złożoność i przewlekłość procedur związanych z zamówieniami publicznymi,
- trudności związane z wdrażaniem wymogów środowiskowych;
- przeciążenie pracowników i ich nierównomierne obciążenie w różnym czasie;
- słabość systemów monitorowania, zwłaszcza wskaźników;
- dość hermetyczny język dokumentów stosowanych w ramach komunikacji wewnętrznej oraz zewnętrznej (np. dokumentacji konkursowych).

Ponadto obszarem wymagającym szczególnego wsparcia jest przygotowanie i realizacja inwestycji, jako dziedzina wymagająca fachowej wiedzy i dobrej orientacji w przepisach prawa. Z badań wynika, że beneficjenci oczekują w tym zakresie konkretnego wsparcia, w szczególności w postaci praktycznej wiedzy (dobre praktyki i doświadczenia innych, przykłady najczęściej popełnianych błędów) przekazywanej w formie szkoleń, doradztwa, konsultacji, wymiany doświadczeń. Dlatego IZ RPO zamierza kontynuować i w dalszym ciągu wspierać beneficjentów w postaci różnorodnych, wyżej wymienionych form.

W przypadku realizacji projektów infrastruktury transportowej, analizując mogące wystąpić ryzyka, stwierdzono, że można je podzielić na dwa: wynikające z istoty danego przedsięwzięcia (technologia, finansowanie) oraz funkcjonowania samego podmiotu realizującego dany projekt (jego struktura organizacyjna, kompetencje i umiejętności pracowników).

Głównymi beneficjentami środków wskazanych w *Planie* będą PKP PLK S.A., Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, jak też jednostki samorządu terytorialnego (powiaty, gminy, miasta prezydenckie). W odniesieniu do przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych wdrażanych przez PKP PLK S.A. wszystkie zidentyfikowane problemy wraz z niezbędnymi działaniami zaradczymi w tym zakresie określa Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Realizacja inwestycji drogowych wynikających z zapisów *Planu* będzie w dużej mierze bazować na doświadczeniach zdobytych w trakcie wdrażania projektów transportowych w perspektywie finansowej 2007-2013. Należy podkreślić, że w okresie tym nie występowały istotne

problemy związane z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem projektów drogowych. Można jedynie wskazać na braki w wzajemnej komunikacji między beneficjentami a IZ RPO, jak też wciąż za mały zakres działań informacyjno-szkoleniowych. W związku z tym podjęte zostaną w tym zakresie działania organizacyjne, które powinny w istotnej mierze usprawnić proces wdrażania przedsięwzięć wynikających z *Planu*.

Wszystkie projekty wybrane do wsparcia będą przechodziły procedury zgodne z zapisami systemu oceny projektów, a wypracowane kryteria wyboru projektów pozwolą m.in. na sprawdzenie zgodności projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska, prawidłowości określenia wkładu własnego, trwałości operacji, zweryfikowanie wykonalności technicznej, technologicznej i instytucjonalnej projektu, a także wykonalności finansowej i ekonomicznej projektu. Dodatkowo wypracowany system wnioskowania o płatność zawiera część sprawozdawczą, która umożliwia aktualną ocenę tempa realizacji projektów, a tym samym *Planu*. W związku z tym możliwe staje się bieżące podejmowanie środków zaradczych mających na celu eliminację pojawiających się problemów poprzez m.in. udzielanie wsparcia informacyjnego, organizację szkoleń (choćby w zakresie ocen oddziaływania na środowisko, prawa zamówień publicznych).

Warto dodać, że analizując możliwości wdrażania *Planu* wykorzystano również wnioski wynikające z dokumentu pn. „Ewaluacja ex ante kujawsko-pomorskiego regionalnego programu operacyjnego na lata 2014-2020”, w ramach której przeprowadzona została analiza potencjału administracyjnego systemu zarządzania RPO WK-P 2007-2013 oraz obciążeń administracyjnych dla beneficjentów³³. Częścią tej analizy była ocena systemu wdrażania (w podziale na poszczególne etapy życia projektu) oraz proponowanych działań mających na celu wprowadzenie ułatwień w procesie aplikowania i rozliczania wsparcia w województwie.

Należy podkreślić, że zgromadzone doświadczenia, a także potencjał kadrowy i organizacyjny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego i jednostek podległych zapewni prawidłowe i optymalne działanie w sferze zamówień publicznych, wdrażania wymogów środowiskowych, finansowania i zarządzania projektami, zapewnienia trwałości projektów, których koszty utrzymania i eksploatacji po zakończeniu ich realizacji pokrywane będą ze środków własnych beneficjentów.

Przygotowanie zawodowe oraz zdolności organizacyjne i techniczne kadr administracyjnych zapewnią sprawną realizację przedsięwzięć ujętych w *Planie*. Dodatkowo planowane są systematyczne formy doskonalenia urzędników w zakresie procedur, systemu zarządzania oraz weryfikacji i oceny projektów. Konieczna jest aktualizacja posiadanej wiedzy oraz podnoszenie kwalifikacji pracowników poprzez uczestniczenie w szkoleniach.

IX. PLAN FINANSOWY

Środki na realizację *Kujawsko-Pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej* pochodzić będą w głównej mierze z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Zakres inwestycji zawartych w *Planie spójności* realizuje zapisy osi priorytetowej 5 w zakresie Priorytetów Inwestycyjnych:

- 7b Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,
- 7c Rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu

³³ Załącznik pn. „Analiza potencjału administracyjnego systemu zarządzania RPO WK-P 2007-2013 i regionalnego komponentu POKL oraz obciążeń administracyjnych dla beneficjentów” do dokumentu „Ewaluacja ex ante kujawsko-pomorskiego regionalnego programu operacyjnego na lata 2014-2020”

morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej,

- 7d Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

Alokacje finansowe na powyższe priorytety inwestycyjne zostały wynegocjowane z Komisją Europejską, podczas negocjacji Regionalnego Programu Operacyjnego.

W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego w osi priorytetowej 5 znalazły się następujące Działania:

- Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa,
- Działanie 5.2 Rozwój pozamiejskiego transportu publicznego,
- Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa,

które realizują odpowiednie ww. priorytety inwestycyjne.

W ramach Działania 5.1 realizowane mogą być projekty polegające na budowie, rozbudowie, przebudowie, modernizacji dróg, węzłów, skrzyżowań wraz z infrastrukturą towarzyszącą, inwestycje w bezpieczeństwo ruchu drogowego (np. elementy uspokojenia ruchu, zjazdy, zatoki przystankowe, chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, sygnalizacja świetlna, bariery ochronne, oświetlenie, kładki dla pieszych, przejścia podziemne, inne elementy infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego):

- a) inwestycje w drogi wojewódzkie poza TEN-T, wiążące regionalny układ transportowy, pozwalające na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T, wypełniające luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, miastami nie będącymi stolicami województwa (regionalnymi i subregionalnymi),
- b) inwestycje w drogi lokalne (gminne, powiatowe), zapewniające konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, portem lotniczym, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi,
- c) inwestycje w drogi lokalne zapewniające konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub planowanymi (nowymi) terenami inwestycyjnymi (tj. tereny już funkcjonujące, w trakcie tworzenia lub zaplanowane do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020) w ramach projektów komplementarnych CT 7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT 3 zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa.

Na realizację Działania 5.1 alokacja środków UE wynosi 140 119 297 EUR. Maksymalny poziom dofinansowania ze środków UE wynosi 85%, zatem minimum 15% wartości projektów musi pochodzić ze środków prywatnych/krajowych (inne niż UE). Zatem całkowita kwota na realizację tego Działania wynosi minimum 164 846 232 EUR. Na zadania związane z budową, rozbudową, przebudową, modernizacją dróg lokalnych maksymalnie może zostać przeznaczona 15% alokacji na drogi (co wynika z zapisów Umowy Partnerstwa oraz RPO WK-P 2014-2020), tzn. ok. 21 mln EUR (ze środków UE). Z pozostałej alokacji przeznaczonej na drogi tj. 119 mln EUR, wyodrębniono pulę 15% (tj. 18 mln EUR) na realizację projektów związanych z budową, rozbudową, przebudową, modernizacją dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich. Maksymalna kwota, o którą miasta prezydenckie będą mogły ubiegać się w konkursie w ramach RPO, będzie zależna od liczby mieszkańców danego miasta.

Planowane przedsięwzięcia do realizacji z grupy 2 i 3 będą finansowane z dłużnych instrumentów finansowych (m.in. PPP, obligacje) i środków własnych. Planuje się również utworzenie kujawsko-pomorskiego funduszu pożyczkowo-leasingowo-kapitałowego. Proces zarządzania utrzymaniem dróg wojewódzkich ma charakter cykliczny i jest realizowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich na podstawie budżetu jednorocznego. Poprzez cykliczność należy rozumieć planowane prace utrzymaniowe (remonty, modernizacje), zgodnie z przygotowywanym przez ZDW harmonogramem zatwierdzanym przez Zarząd Województwa.

W zależności od stanu technicznego pozostałej sieci dróg wojewódzkich planuje się wykonywanie remontów w zakresie od 300 tys. zł/km do 1 mln zł/km. Stan techniczny sieci drogowej będzie określany poprzez wykonanie diagnostyki stanu technicznego nawierzchni (DSN).

Pozostałą sieć drogową dróg wojewódzkich (czyli około 1116,48 km dróg) planuje się do realizacji w ramach remontów i modernizacji z czego zdiagnozowano 657,613 km dróg, które wymagają pilnych remontów. Pozostałe zaś wymagają punktowej przebudowy tj. zabiegów utrzymaniowych, których ostateczny zakres zostanie poprzedzony analizą DSN opisaną poniżej.

Na realizację Działania 5.2 alokacja środków UE wynosi 15 mln EUR. Maksymalny poziom dofinansowania ze środków UE wynosi 85%, zatem minimum 15% wartości projektów musi pochodzić ze środków prywatnych/krajowych (inne niż UE). Zatem całkowita kwota na realizację tego Działania wynosi minimum 17 647 059 EUR. W ramach Działania 5.2 realizowane będą projekty polegające na zakupie taboru autobusowego spełniającego co najmniej normę emisji spalin EURO VI oraz zakupie taboru autobusowego o alternatywnych systemach napędowych (np. elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem). Celem realizacji tych projektów jest spowolnienie spadku korzystania z komunikacji publicznej przez mieszkańców obszarów pozamiejskich.

Na realizację Działania 5.3 alokacja ze środków UE wynosi 50 853 781 EUR. Maksymalny poziom dofinansowania ze środków UE wynosi 85%, zatem minimum 15% wartości projektów musi pochodzić ze środków prywatnych/krajowych (inne niż UE). Zatem całkowita kwota na realizację tego Działania wynosi minimum 59 827 978 EUR.

W ramach Działania 5.3 realizowane będą projekty z zakresu modernizacji, rewitalizacji, rehabilitacji sieci kolejowej i infrastruktury przystankowej poza siecią TEN-T o znaczeniu regionalnym, a także inwestycje punktowe przeznaczone do obsługi transportu pasażerskiego (np. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych oraz inne obiekty inżynieryjne) oraz inteligentne systemy transportowe.

Na projekty z zakresu linii kolejowych przeznaczone zostanie ok. 75% środków przewidzianych w ramach Działania 5.3 tzn. 38 082 500 EUR (środki UE). Na realizację projektów z zakresu infrastruktury punktowej przeznaczonej do obsługi pasażerów przewidziano ok. 18% środków tzn. 9 271 281,00 EUR (środki UE). Pozostała część alokacji w ramach Działania (3 500 000 EUR) przeznaczona będzie na tworzenie inteligentnych systemów transportowych.

X. ZAŁĄCZNIKI

X.1. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe

Drogi wojewódzkie – grupa 1

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 548 Stolno – Wąbrzeźno
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 548 Stolno – Wąbrzeźno zlokalizowana jest w północnej części województwa kujawsko-pomorskiego na terenie gmin: Stolno, Lisewo, Płużnica i Wąbrzeźno. Stanowi połączenie drogi krajowej nr 55 w m. Stolno, poprzez węzeł autostradowy w m. Lisewo z drogą wojewódzką nr 534 w m. Wąbrzeźno oraz lokalne połączenie z drogami powiatowymi i gminnymi. Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 548 na długości 28,612 km od km 0+005 do km 14+144 oraz od km 15+146 do km 29+619 (z wyłączeniem węzła autostradowego Lisewo od km 14+144 do km 15+146).
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków ruchu drogowego.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	Decyzja o realizacji inwestycji drogowej nr 6/ZRID/2014 z dnia 25 czerwca 2014 r.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi

Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	100.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	100.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice – Świecie
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 240 zlokalizowana jest w granicach administracyjnych Województwa kujawsko-pomorskiego w powiatach: tucholskim i świeckim, na terenach gmin: Tuchola, Cekcyn, Lubiewo, Świecie. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 obejmuje dwa odcinki. Początek odcinka I zlokalizowany jest w km 23+190 w m. Tuchola. Koniec odcinka I zlokalizowano w km 36+817 na wjeździe do m. Bysław. Odcinek nr I zlokalizowany jest w powiecie tucholskim i przebiega przez gminy: Tuchola, Cekcyn, Lubiewo. Początek odcinka nr II zlokalizowany jest w km 62+877 w m. Konopat Polski, natomiast koniec odcinka w km 65+718 na skrzyżowaniu z DK 91. Odcinek nr II zlokalizowany jest w powiecie świeckim w gm. Świecie.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przyczyni się do poprawy warunków jazdy. Realizuje cele polityki zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nr 7/ZRID/2014 z dnia 25 czerwca 2014 r.
<u>dotyczy przedsięwzięć</u>	

<u>inwestycyjnych</u>	
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	25.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	25.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 266 Ciechocinek – Służewo – Radziejów – Sompolno – Konin
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry	Droga wojewódzka nr 266 Ciechocinek – Służewo – Radziejów – Sompolno – Konin zlokalizowana jest w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego na terenie powiatu aleksandrowskiego (gminy: Ciechocinek, Aleksandrów Kujawski, Koneck, Zakrzewo) i powiatu radziejowskiego (gminy: Dobrze, Piotrków Kujawski, Radziejów. Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 266 na długości 57,509 km, od km 0+000 do km 57+509.

techniczne inwestycji	
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków ruchu drogowego.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia	Planowane w najbliższych latach opracowanie dokumentacji technicznej
<u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2017 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2017 do 2023
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	50.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	50.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo
Opis/Zakres problemowy/	Inwestycja zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części

rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie bydgoskim, żnińskim i mogileńskim. Droga wojewódzka nr 254 stanowi połączenie dróg krajowych nr 25 w m. Brzoza i nr 15 w m. Wylatowo. Jest alternatywnym traktem dla drogi krajowej nr 5 na odcinku od Bydgoszczy do granicy województwa. Łączna długość odcinka objętego projektem – 22,331 km. Projektowana inwestycja ma na celu dostosowanie istniejącej drogi do przeniesienia zwiększonego ruchu pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych, doprowadzenia istniejącej drogi do zgodności z warunkami technicznymi stawianymi drodze klasy G oraz poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 254 obejmuje odcinek od 0+069 km do 22+400 km.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przyczyni się do poprawy warunków jazdy. Realizuje cele polityki zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	W trakcie opracowania PFU wraz z decyzją środowiskową.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2017 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2017 do 2023
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	50.000.000 zł.
Koszty kwalifikowane	50.000.000 zł.
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%.

	Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 251 Kaliska – Inowrocław na odcinku od km 19+649 (od granicy województwa kujawsko-pomorskiego do km 34+200 oraz od km 34+590,30 do km 35+290) wraz z przebudową mostu na rzece Gąsawka w miejscowości Żnin
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Inwestycja zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie żnińskim na terenie gmin: Janowiec Wielkopolski, gminy i miasta Żnin, Junczewo, Świątkowo, Ustaszewo, Słębowo, Sarbinowo, Żnin Wieś, Miasto Żnin. Droga wojewódzka nr 251 Wągrowiec – Żnin – Inowrocław stanowi ważny element sieci drogowej, jest połączeniem drogi krajowej nr 11 z drogą krajową nr 5 (w m. Żnin) oraz z drogą krajową nr 25 (w m. Inowrocław). Łączna długość odcinka objętego projektem – 15, 251 km. Obejmuje rozbudowę dwóch odcinków: od km 19+649 (od granicy województwa kujawsko-pomorskiego) do km 34+200 i od km 34+590 do km 35+290 wraz z przebudową mostu na rzece Gąsawka w miejscowości Żnin. Projektowana inwestycja ma na celu dostosowanie istniejącej drogi do przeniesienia zwiększonego ruchu pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych, doprowadzenia istniejącej drogi do zgodności z warunkami technicznymi stawianymi drodze klasy G oraz poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przyczyni się do poprawy warunków jazdy.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nr 11/ZRID/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, do 115 kN/oś zgodnie z

	rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	35.000.000 zł.
Koszty kwalifikowane	35.000.000 zł.
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 559 Lipno – Kamień Kotowy – granica Województwa.
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 559 Lipno – Kamień Kotowy – granica województwa stanowi połączenie drogi krajowej nr 67 i nr 10 w m. Lipno z drogą krajową nr 60 w m. Płock. Rozbudowa obejmuje odcinek drogi wojewódzkiej nr 559 od km 1+500 do km 23+600, dł. 22,100 km na terenie gmin: Lipno, Skępe, Wielgie, Tłuchowo.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków jazdy. Projekt realizuje cele polityki zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nr 5/ZRID/2014 z dnia 20 czerwca 2014 r.

dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych	
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	40.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	40.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Wylatowo
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 254 zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego w powiatach: bydgoskim, żnińskim i mogileńskim, na terenach gmin: Nowa Wieś Wielka, Łabiszyn, Barcin, Mogilno. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 254 obejmuje odcinek o długości 31,414 km. Początek odcinka zlokalizowany jest w km 22+400 w m. Barcin. Koniec odcinka zlokalizowany w km 53+814 w m. Wylatowo.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przyczyni się do poprawy warunków jazdy. Realizuje cele polityki zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska.
Opis zgodności projektu z celami	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego

Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia: <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	W trakcie opracowania PFU wraz z decyzją środowiskową
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2017 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych.
Termin realizacji rzeczowej	od 2017 do 2023
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg.
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną.
Szacunkowy koszt zadania	45.000.000 zł.
Koszty kwalifikowane	45.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/ Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 265 Brześć Kujawski – Gostynin od km 0+003 do km 19+117.
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele	Planowana przebudowa drogi wojewódzkiej nr 265 obejmuje przebudowę drogi na odcinku od km 0+003 do km 19+117 Brześć Kujawski – Kowal, remont mostu w km 12+421,45 w m. Nakonowo. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie powiatu włocławskiego, w gminie Brześć Kujawski oraz Kowal. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi 19,114 km.

przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przyczyni się do poprawy warunków jazdy.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nr 10/ZRID/2014 z dnia 30 lipca 2014 r.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	32.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	32.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia

Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 534 Grudziądz – Wąbrzeźno – Golub-Dobrzyń – Rypin od km 76+705 do km 81+719.
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 534 Grudziądz – Wąbrzeźno – Golub-Dobrzyń – Rypin zlokalizowana jest w północno-wschodniej części Województwa kujawsko-pomorskiego. Łączy Grudziądz z Rypinem. Droga przebiega przez pięć powiatów: grodzki Grudziądz, grudziądzki (gminy: Grudziądz, Gruta i Radzyń Chełmiński), wąbrzeski (gminy: Wąbrzeźno i Dębowa Łąka), golubsko-dobrzyński (gminy: Golub-Dobrzyń i Radomin) i rypiński (gminy Brzuze i Rypin). Planowany do rozbudowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 534 długości 5,014 km zlokalizowany jest na terenie gminy Rypin
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków jazdy. Projekt realizuje cele polityki zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia: <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	Planowane w najbliższych latach opracowanie dokumentacji technicznej.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2017 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2017 do 2023
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014- 2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014- 2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014- 2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	10.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	10.000.000 zł

Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023.
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 270 zlokalizowana jest w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego w powiecie włocławskim. Przebiega przez gminy: Izbica Kujawska, Lubraniec. Planowana przebudowa obejmuje odcinek drogi o długości 29,023 km.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przyczyni się do poprawy warunków jazdy.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	Na obecnym etapie przygotowano: projekt wstępny, dokumentację geotechniczną, audyt BRD dla stanu istniejącego, wykonano rozpoznanie uwarunkowań środowiskowych, złożono wnioski do RDOŚ O/ Bydgoszcz o wydanie decyzji środowiskowej, przeprowadzono konsultacje społeczne dla rozwiązań ujętych w projekcie.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków

	technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	50.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	50.000.000 zł.
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 269 Szczerkowo – Kowal od km 12+170 do km 28+898 oraz od km 33+622 do km 59+194
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 269 zlokalizowana jest w południowo-wschodniej części województwa w powiecie włocławskim, na terenie gmin: Izbica Kujawska, Chodecz, Chocień, Kowal. Planowana przebudowa obejmuje odcinek drogi o długości 42,300 km.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków ruchu drogowego.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	Na obecnym etapie przygotowano: projekt wstępny, dokumentację geotechniczną, audyt BRD dla stanu istniejącego, wykonano rozpoznanie uwarunkowań środowiskowych, złożono wnioski do RDOŚ O/ Bydgoszcz o wydanie decyzji środowiskowej, przeprowadzono konsultacje społeczne dla rozwiązań ujętych w projekcie.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych

Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	60.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	60.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 255 Pakość – Strzelno
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	Droga wojewódzka nr 255 Pakość – Strzelno zlokalizowana jest w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego. Stanowi połączenie drogi wojewódzkiej nr 251 w m. Pakość z drogą krajową nr 15 w m. Strzelno. Rozbudowa obejmuje odcinek drogi wojewódzkiej nr 255 od km 0+005 do km 21+910, dł. 21,905 km na terenie powiatu inowrocławskiego (gminy Pakość i Janikowo) oraz mogileńskiego (gminy Mogilno i Strzelno)
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków ruchu drogowego.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.

Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	Decyzja o realizacji inwestycji drogowej nr 2/ZRID/2015 z dnia 23 czerwca 2015 r.
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	30.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	30.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 563 Rypin – Żuromin – Mława od km 2+475 do km 16+656
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry	Droga wojewódzka nr 563 Rypin – Żuromin – Mława zlokalizowana jest we wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego w powiecie rypińskim na terenie gmin: Rypin i Skrwilno. Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 563 na długości 14,181 km od 2+475 do km 16+656.

techniczne inwestycji	
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków ruchu drogowego.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia	W trakcie opracowania PFU wraz z decyzją środowiskową.
<u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2017 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2017 do 2023
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	25.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	25.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
Nazwa przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 241 Tuchola – Rogoźno od km 0+005 do km 26+360 na odc. Tuchola – Sępólno Krajeńskie
Opis/Zakres problemowy/	Rozpatrywany odcinek drogi wojewódzkiej nr 241 Tuchola – Rogoźno

rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/zaangażowanie partnerów/opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji	zlokalizowany jest w północno - zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego na terenie powiatu tucholskiego (gminy: Tuchola, Gostycyn, Kęsowo) i sępoleńskiego (gmina Sępólno Krajeńskie). Odcinek drogi objęty inwestycją długości 26,355 km stanowi połączenie drogi wojewódzkiej nr 240 w m. Tuchola z drogą krajową nr 25 w m. Sępólno Krajeńskie.
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków ruchu drogowego.
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Inwestycja realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	W trakcie uzyskiwania decyzji ZRID
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Prawa Zamówień Publicznych
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2020
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców, wskaźnik drogowej dostępności transportowej, nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych:	7b
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Projekt nie jest objęty pomocą publiczną
Szacunkowy koszt zadania	45.000.000 zł
Koszty kwalifikowane	45.000.000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu ze środków z Unii Europejskiej 85%. Minimalny wkład własny z budżetu województwa jako % wydatków kwalifikowanych 15%.

Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Drogi wojewódzkie – grupa 2

pilotażowy projekt pn. „ Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”

Opis przedsięwzięcia																															
Przedmiot/Podmioty zgłaszające:		Województwo Kujawsko-Pomorskie Plac Teatralny 2 87-100 Toruń NIP 956-19-69-536																													
Nazwa przedsięwzięcia:		Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego																													
Opis/Zakres problemowy/rzeczowy i inne: np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/ zaangażowanie partnerów/ opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji		Nadrzędnym celem pilotażowego projektu jest wypracowanie modelu finansowania, budowy, przebudowy i utrzymania dróg wojewódzkich w województwie kujawsko–pomorskim. Wypracowanie modelu finansowania ma służyć zapewnieniu optymalnego sposobu zarządzania drogami wojewódzkimi w tym utrzymania właściwych standardów. Jedną z przyczyn realizacji pilotażowego projektu jest zły stan techniczny infrastruktury drogowej. Na podstawie przeprowadzonej w roku 2013 analizy wybrano rejon RDW Włocławek. Wybór rejonu pilotażowego zakładał ujednolicenie sieci dróg wojewódzkich w porównaniu do istniejącego podziału na RDW w zakresie długości i stopnia degradacji (stanu dróg). Główną przesłanką takiej decyzji jest aktywizacja gospodarcza i poprawa konkurencyjności miasta Włocławek, jako wielofunkcyjnego ośrodka rozwoju. Stworzenie potencjalnie nowych miejsc pracy i zaistnienie nowego systemu budowy i obsługi dróg wojewódzkich w długiej perspektywie będzie dodatkową stymulacją. Dla Włocławka, jako jednego z najważniejszych miast województwa, znaczenia nabiera także fakt związany z szansą dalszego rozwoju przemysłu, przede wszystkim w oparciu o istniejące już zaplecze przemysłowe. W kontekście przebiegu przez rejon Włocławek autostrady A1, ważnym elementem jest poprawa przez wybranego Wykonawcę, jakości dróg dojazdowych oraz łączników autostrad z drogami krajowymi oraz drogami wojewódzkimi, ale także poprawa jakości powiązań infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym z krajowym i międzynarodowym układem transportowym. Zakres rzeczowy pilotażowego projektu obejmuje: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lp.</th><th>Nr drogi</th><th>Nazwa drogi</th><th>Pikietaż</th><th>Długość [km]</th><th>I standard tech.</th><th>II standard tech.</th><th>III standard tech.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>250</td><td>SUCHATÓWKA – SŁUŻEWO</td><td>0+000 - 13+631</td><td>13,631</td><td></td><td></td><td>13,631</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>252</td><td>INOWROCŁAW – ZAKRZEWO – RÓZINOWO</td><td>21+583 - 54+744</td><td>33,161</td><td>33,161</td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>						Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Pikietaż	Długość [km]	I standard tech.	II standard tech.	III standard tech.	1.	250	SUCHATÓWKA – SŁUŻEWO	0+000 - 13+631	13,631			13,631	2.	252	INOWROCŁAW – ZAKRZEWO – RÓZINOWO	21+583 - 54+744	33,161	33,161		
Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Pikietaż	Długość [km]	I standard tech.	II standard tech.	III standard tech.																								
1.	250	SUCHATÓWKA – SŁUŻEWO	0+000 - 13+631	13,631			13,631																								
2.	252	INOWROCŁAW – ZAKRZEWO – RÓZINOWO	21+583 - 54+744	33,161	33,161																										

	3.	265	BRZEŚĆ KUJAWSKI – KOWAL – GOSTYNIN	0+003 - 34+027	34,024	34,024		
	4.	266	CIECHOCINEK – SŁUŻEWO – RADZIEJÓW – SOMPOLNO – KONIN	0+000 - 57+509	57,509	57,509		
	5.	267	UJMA DUŻA – OSIĘCINY – PIOTRKÓW KUJAWSKI	0+000 - 31+148	31,148		31,148	
	6.	268	BRZEZIE – WIENIEC – BRZEŚĆ KUJAWSKI	0+000 - 10+883	10,883		10,883	
	7.	269	SZCZERKOWO – IZBICA KUJAWSKA – CHODECZ – CHOCEŃ – KOWAL	12+170 - 28+898 33+622 - 59+194	42,300			42,300
	8.	270	BRZEŚĆ KUJAWSKI – IZBICA KUJAWSKA – KOŁO	0+000 - 29+023	29,023	29,023		
	9.	291	STACJA KOLEJOWA OTŁOCZYN – DROGA NR 91	0+000 - 2+187	2,187			2,187
	10.	301	(DROGA NR 91) JANOWISKA – TADZIN – BĄDKOWO – KROTOSZYN – OSIĘCINY	0+000 - 19+226	19,226			19,226
	Suma:					153,717	42,031	77,344
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu	Realizacja pilotażowego projektu przyczyni się do poprawy stanu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przyczyni się do poprawy warunków jazdy. Realizuje cele polityki zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska.							
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Zakres rzeczowy pilotażowego projektu realizuje cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 +. Projekt wpisuje się w oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.							
Kryteria dostępowe	Realizacja pilotażowego projektu usprawni połączenie pomiędzy Włocławkiem a siecią TEN-T. Budowa, przebudowa i utrzymanie wskazanego zakresu rzeczowego pilotażowego projektu umożliwi połączenie miasta subregionalnego, jakim jest Włocławek z miastami wojewódzkimi, jakimi są Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz. Realizacja projektu usprawni komunikację między ośrodkami gospodarczymi a ośrodkami aktywności gospodarczej w Toruniu, Bydgoszczy, Grudziądzu. Przyczyni się również do rozwinięcia wysokiej aktywności gospodarczej wzdłuż autostrady A1, tj. pasma przy węzłach: Warlubie, Nowe Marzy, Grudziądz, Lisewo, Turzno, Lubicz, Ciechocinek, Włocławek Północ, Włocławek Zachód i Kowal.							
Stan przygotowania	- Obecnie prowadzony jest dialog konkurencyjny, który ma na celu wyłonienie Wykonawcy pilotażowego projektu.							

do realizacji przedsięwzięcia <u>dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych.</u>	- Dla pilotażowego projektu RDW Włocławek zostały zlecone badania dotyczące diagnostyki stanu technicznego nawierzchni jezdni oraz poboczy i odwodnienia dróg wojewódzkich. - Dla drogi wojewódzkiej nr 269 i 270 w opracowaniu są projekty budowlane i wykonawcze, rozpoczęto procedury w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, a także wnioski o wydanie decyzji ZRID. - Dla drogi wojewódzkiej nr 265 opracowano dokumentację techniczną, która obejmuje tylko odcinek Brześć Kujawski – Kowal. Wydana decyzja ZRID (nieprawomocna). Pozostałe dokumentacje techniczne dla dróg objętych pilotażowym projektem, zgodnie z przyjętymi warunkami do umowy PPP i prowadzonymi negocjacjami, opracuje Partner Prywatny, zgodnie z przyjętymi standardami przez Zarząd Województwa (Protokół ustaleń Nr 46/2012 z posiedzenia Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w dniu 14 listopada 2012 roku).
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego	Planowana data złożenia wniosku zgodnie z harmonogramem od 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Projekt realizowany na podstawie Ustawy Prawo zamówień publicznych. Podmiot Publiczny prowadzi w trybie dialogu konkurencyjnego procedurę wyboru partnera prywatnego dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Rodzaj zamówienia – przetarg nieograniczony.
Termin realizacji rzeczowej	od 2016 do 2023
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	Oś priorytetową 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	7b
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Nośność drogi do 115 kN/oś zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151 rozporządzenia. Wskaźnik drogowej dostępności transportowej.
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: Po zrealizowaniu projektu do końca 2020 r. zostanie osiągnięty wskaźnik produktu – długość przebudowanych dróg ok. 90,437 km
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych	7b
Wartość całkowita przedsięwzięcia	Wstępnie oszacowana kwota na 400 mln zł. Ostateczna wartość projektu będzie znana po podpisaniu umowy PPP z partnerem prywatnym.
Koszty kwalifikowalne	Wstępnie oszacowana kwota na 400 mln zł. Ostateczna wartość projektu będzie znana po podpisaniu umowy PPP z

	partnerem prywatnym.
Koszty niekwalifikowalne	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego	- Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. - Budżet Województwa. - Środki własne partnera prywatnego. Wynagrodzeniem Partnera Prywatnego będzie opłata za dostępność przekazywana cyklicznie przez Podmiot Publiczny, która zostanie określona w umowie PPP.
Osoba do kontaktu	Dyrektor Departamentu Inwestycji i Infrastruktury Drogowej UMWK-P w Toruniu.
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	Marszałek Województwa, Wicemarszałek Województwa, Skarbnik Województwa.

X.2. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia kolejowe

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Nazwa przedsięwzięcia	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/ zaangażowanie partnerów/ opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji min. 1 strona, max. 2 strony	Jedną z przyczyn realizacji projektu jest zły stan techniczny niektórych elementów infrastruktury kolejowej na przedmiotowym dwóch odcinkach linii nr 208 Grudziądz – Laskowice Pomorskie oraz Wierzchucin - Tuchola. W największym stopniu dotyczy to: a) mostu kolejowo-drogowego przez rzekę Wisłę, gdzie ze względu na jego bardzo zły stan techniczny występuje ograniczenie prędkości do $V=50$ km/h i jest zagrożenie jej zwiększenia do nawet $V=20$ km/h, b) odcinka linii pomiędzy stacjami Wierzchucin i Tuchola gdzie w stan nawierzchni kolejowej gdzie ze względu na jej stan techniczny występuje ograniczenie prędkości do $V=60$ km/h i jest zagrożenie jej zwiększenia do nawet $V=20$ km/h, Odcinek ten jest częścią jednej z trzech tras regionalnych w województwie najbardziej obciążonych ruchem pasażerskim z wciąż wzrastającą liczbą pasażerów. Powodować to będzie dalsze wydłużenie czasu jazdy. Perony dla obsługi podróżnych są niskie, nie wyposażone w dojścia łączące z istniejącymi już ciągami pieszymi, często nadmiernie oddalone od głównych punktów komunikacyjnych (np. przystanków autobusowych) czy szkół. Dodatkowo są niedostosowane dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Zakres rzeczowy projektu obejmuje rewitalizację linii kolejowej nr 208 Działdowo - Chojnice na odcinkach: a) Grudziądz – Laskowice Pomorskie o długości ok. 24,6 km. b) Wierzchucin – Tuchola o długości ok. 19,1 km W ramach rewitalizacji przewiduje się: • szlifowanie szyn • wymianę wybranych rozjazdów kolejowych wraz z napędami; • naprawę bieżącą toru, co pozwoli na osiągnięcie lepszych parametrów eksploatacyjnych. Wymiana wybranych rozjazdów na rozjazdy o wyższych parametrach; • remont obiektów inżynierskich ze szczególnym uwzględnieniem mostu kolejowo-drogowego przez rzekę Wisłę; • remont przejazdów kolejowych, likwidacja przejazdów, które mogą zostać za pomocą nowej drogi dojazdowej „podłączone” do innego przejazdu o lepszych parametrach technicznych. Przebudowa oświetlenia ; • budowę nowych peronów Grudziądz Centrum i Tuchola Budowlanych – po przeprowadzeniu analizy zasadności • przebudowę peronów, zmianę lokalizacji wybranych peronów wraz z oświetleniem i wyposażeniem; • budowa nowych dojazdów do peronów • remont urządzeń elektroenergetycznych (oświetlenie oraz EOR); • częściową przebudowę urządzeń telekomunikacyjnych (budowę urządzeń głośnikowych na peronach) Ostateczny zakres rzeczowy projektu zostanie określony na etapie opracowania dokumentacji projektowej. Dla realizacji projektu niezbędne jest wcześniejsze pozyskanie Studium Wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści i kosztorysem

	inwestorskim oraz dokumentacji projektowej. Realizacja przedsięwzięcia wymaga także zaangażowania wykonawcy nadzoru inwestorskiego. Priorytetowymi celami projektu inwestycyjnego jest osiągnięcie: • podwyższenia prędkości maksymalnej dla autobusów szynowych do V=80-100 na całym odcinku; dla pociągów pasażerskich V=80-120km/h • zwiększenia przepustowości linii kolejowej w sposób: a) pozwalający prowadzić ruchu pociągów pasażerskich relacji Grudziądz – Laskowice Pom. w układzie cyklicznym równoodstępowym co 30 min, zestawem pojazdów SA106+SA123. b) pozwalający prowadzić ruchu pociągów pasażerskich relacji Wierzchucin – Tuchola . w układzie cyklicznym równoodstępowym co 30 min, zestawem pojazdów SA106+SA123. • zwiększenia niezawodności transportu kolejowego i lepszego powiązania go z transportem publicznym w szczególności na terenie miasta Grudziądz; • poprawy dostępności dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się; • poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków; • zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko poprzez przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego) • poprawy dostępności regionów peryferyjnych. Efektom realizacji projektu będzie między innymi: • Skrócenie czasu podróży na trasach: 1. Grudziądz – Laskowice Pom. -pociąg zestawiony z pojazdów: a) SA106+SA123 (kwiecień 2015 – 28,5min), po rewitalizacji 27min b) SA106 (kwiecień 2015 – 24min), po rewitalizacji 21 min 2. Wierzchucin– Tuchola -pociąg zestawiony z pojazdów: a) SA106+SA123 (marzec 2015 – 22,5min), po rewitalizacji 19,5 min b) SA106 (marzec 2015 – 20,5min), po rewitalizacji 17 min w obu przypadkach postoje na wszystkich stacjach i przystankach wynieść powinny 0,5 min. podwyższenie komfortu podróżowania rozumianego także poprzez lepsze powiązanie komunikacji kolejowej z komunikacją miejską w Grudziądzu; • zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do innych form transportu; • zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury. Miejsce realizacji projektu: powiat grudziądzki, świecki. Projekt o znaczeniu regionalnym, realizowany poza siecią TEN-T.
Partnerstwo w ramach przedsięwzięcia	
Opis strategicznego charakteru przedsięwzięcia	
Wpływ przedsięwzięcia na realizację polityki rozwoju regionalnego: - odniesienie do Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-	Priorytet: 1. Konkurencyjna gospodarka 2. Modernizacja przestrzeni wsi i miast 3. Silna metropolia

Pomorskiego do roku 2020, Plan modernizacji 2020+ (SRW), - stopień realizacji wskaźników strategicznych. Jeżeli dotyczy : - odniesienie do Regionalnej Strategii Innowacji, - inne Programy z poziomu regionalnego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (PT), uchwalony w dniu 29.09.2014 r.	4. Nowoczesne społeczeństwo. Cel strategiczny: <i>Dostępność i spójność.</i> <i>Cel ten realizuje zadania istotne dla wszystkich w/w 4 priorytetów. W ramach tego celu podkreślono, że „ważnym zagadnieniem jest zapewnienie dostępności kolejowej Grudziądza w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej) – miasto leży poza przebiegiem linii służących do realizacji tego typu relacji, ale może być obsługiwane za pomocą węzłów w Toruniu, Łaskowicach Pomorskich oraz Jabłonowie Pomorskim. Zakłada się przebudowę linii kolejowej nr 208 na odcinku Łaskowice Pomorskie – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie – dla zapewnienia dogodnej dostępności z Grudziądza do obydwu tych węzłów”.</i> Kierunek/Kierunek działań: <i>Usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy-Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia;</i> <i>Poprawa dostępności kolejowej województwa w transporcie pasażerskim i towarowym;</i> <i>Poprawa infrastruktury stacji i przystanków kolejowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim.</i> Obszar Strategicznej Interwencji: <i>Przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa.</i> <i>W dokumencie Strategii stwierdzono, że w związku z koniecznością nadania temu obszarowi impulsów rozwojowych, interwencja wobec obszaru powinna polegać m.in. na „rozwoju systemu regionalnego transportu publicznego, który zapewni swobodny dostęp do ośrodków wojewódzkich”.</i> <i>Zgodnie z PT, przedmiotowa linia jest elementem sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz- granica województwa znajduje się także w wykazie postulowanych strategicznych inwestycji liniowych z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, przyjętych w Planie Transportowym do realizacji w latach 2016-2020.</i> <i>Projekt ujęty został także w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz w Krajowym Programie Kolejowym 2014 – 2023.</i>
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu:	Opis dla: efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: a) efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: • zwiększenie dostępności do regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju, a tym samym wzrost regionalnej i subregionalnej

	spójności terytorialnej, • dostęp do szerszego rynku pracy, z bardziej zróżnicowanymi kompetencjami, • szybszy dostęp do dostawców, klientów, co redukuje koszty transakcyjne, • podniesienie wydajności i efektywności , • wzmocnienie powiązań komunikacyjnych subregionu z obszarami węzłowymi dla jego włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem ponadregionalnym i krajowym stworzy szansę rozwoju gospodarczego, • podwyższenie atrakcyjności inwestycyjnej północnych subregionów województwa, co otworzy perspektywę ich rozwoju poprzez tworzenie infrastrukturalnych warunków dla lokalizacji inwestycji zewnętrznych wykorzystujących potencjał lokalny, • wzrost gospodarczej aktywności regionu, • poprawa konkurencyjności i przedsiębiorczości subregionu/regionu poprzez powiększenie rynku produkcyjnego, turystycznego, rynku pracy, • obniżenie środowiskowej uciążliwości transportu. b) efektów społecznych z realizacji projektu - bezpośrednie/pośrednie: • poprawa warunków przemieszczania użytkowników transportu kolejowego, • podniesienie mobilności społeczeństwa • lepsze wykorzystanie zasobów pracy poprzez zwiększoną dostępność komunikacyjna do lokalnych/regionalnych/ponadregionalnych rynków pracy – wzrost aktywności społeczno-zawodowej w miastach subregionu północnego, • polepszenie dostępu do usług publicznych wyższego rzędu (regionalnych i ponadregionalnych ośrodków edukacji, kultury, turystyki, infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia).
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	<i>Projekt jest zgodny z celami zapisanymi Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020, a w szczególności z Celem Tematycznym 7 – Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej, gdzie podkreślono, że konieczna jest interwencja w ramach Priorytetu inwestycyjnego 7d dedykowanego transportowi kolejowemu, aby tworzyć alternatywy dla transportu samochodowego, rozwijając transport zbiorowy. Projekt wpisuje się w postanowienia tego dokumentu wskazujące, że w celu zapewnienia warunków dla mobilności mieszkańców poprzez inwestycje infrastrukturalne na liniach kolejowych znaczenia regionalnego, „ważnym zagadnieniem jest zapewnienie dostępności Grudziądza w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej) – miasto leży poza przebiegiem linii służących do realizacji tego typu relacji, ale może być obsługane za pomocą węzłów w Toruniu, Laskowicach Pomorskich oraz Jabłonowie Pomorskim. Zakłada się przebudowę linii kolejowej nr 208 na odcinku Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie – dla zapewnienia dogodnej dostępności z Grudziądza do obydwu tych węzłów”.</i>
Stan przygotowań i harmonogram realizacji przedsięwzięcia	
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia:	a) idea, TAK

<u>Dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	NIE NIE DOTYCZY b) koncepcja (<i>Studium Wykonalności</i>), TAK NIE Termin uzyskania: <i>Q/IV 2017 r.</i> NIE DOTYCZY c) PFU TAK NIE Termin uzyskania: <i>Q/IV 2017 r.</i> NIE DOTYCZY d) dokumentacja techniczna projektu TAK NIE Termin uzyskania: <i>Q/IV 2018 r.</i> NIE DOTYCZY e) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna TAK NIE NIE DOTYCZY (<i>Zakres robót ograniczony do terenu kolejowego</i>) - raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOS): TAK NIE Termin uzyskania: <i>Q/IV 2017 r.</i> (<i>Decyzja środowiskowa na podstawie KIP</i>) NIE DOTYCZY - wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości): TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY - pozwolenie na budowę: TAK NIE Termin uzyskania: <i>Q/IV 2018 r.</i> (<i>Roboty budowlane na zgłoszenie</i>) NIE DOTYCZY f) plan niskoemisyjny TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY g) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia TAK NIE NIE DOTYCZY
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego: mm-rok <i>Możliwa do sprecyzowania po ogłoszeniu wytycznych dot. zasad i procedur realizacji projektów inwestycyjnych w ramach RPO WK-P 2014-2020.</i>

	<i>Wstępnie planowany termin – QI 2018 r.</i>
Harmonogram zamówień publicznych	Zadanie: <i>Wybór wykonawcy prac przygotowawczych; rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony; data ogłoszenia: QIII 2016 r.</i> <i>Wybór wykonawcy robót w trybie „projekt i budowa”; rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony; data ogłoszenia: QI 2018 r.</i>
Termin realizacji rzeczowej	Zakończenie realizacji przed 2019 r. Data rozpoczęcia: - data zakończenia: - <i>miesiąc 2018 r.</i> Zakończenie realizacji po 2018 r. Data rozpoczęcia: <i>październik 2018 r.</i> - data zakończenia <i>grudzień 2020 r.</i>
Doświadczenie zgłaszającego i komplementarność przedsięwzięcia	
Powiązania przedsięwzięcia z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami w ramach regionalnego programu operacyjnego oraz programów krajowych.	<i>Projekt jest powiązany z projektem realizowanym w ramach perspektywy 2007-2013 pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I na odcinku Chełmża – Grudziądz”.</i>
Komplementarność przedsięwzięcia z projektami planowanymi do realizacji z innych źródeł finansowania np. POIiŚ (Fundusz Spójności)/POWER (EFS)/Inne Krajowe	<i>Projekt komplementarny z realizowanymi w roku 2015 projektem pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Tczew” w ramach WPIK (środki budżetowe, Fundusz Kolejowy) na szlaku Terespol Pomorski – Laskowice Pomorskie oraz z umieszczonym na liście rezerwowej KPK projektem w ramach POIiŚ pn.: „Prace na linii C-E65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew”.</i>
Powiązania przedsięwzięcia z innymi projektami realizowanymi przez Podmiot zgłaszający	<i>Projekt powiązany z planowanymi projektami RPO WK-P 2014-2020 pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa” oraz „Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz - Brodnica”.</i>
Odniesienie do RPO WKP 2014-2020	
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	<i>5. SPÓJNOŚĆ WEWNĘTRZNA I DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA REGIONU</i>
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	<i>7d - Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.</i>
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: <i>WKDT II (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej – liczony na bazie WMDT) – wartość docelowa (2023) - 38,03</i>
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: <i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – po zrealizowaniu projektu zostanie osiągnięty wskaźnik produktu w ilości 54 km linii kolejowej w wybranych lokalizacjach na odcinku przeznaczonym do rewitalizacji.</i>
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych: - 10.a.	Nie dotyczy
Pomoc publiczna	
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	NIE UZASADNIENIE: <i>Infrastruktura stanowi własność podmiotu niepublicznego, który zarządza tą infrastrukturą ale nie prowadzi działalności przewozowej (beneficjentem projektu jest PKP PLK S.A.). PKP PLK S.A. udostępnia infrastrukturę za odpłatnością wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.</i>
Źródła finansowania i trwałość przedsięwzięcia	
Wartość całkowita przedsięwzięcia	<i>37 600 000 zł netto (ostateczna wartość, jej rozbieżność na źródła</i>

	<i>finansowania i udział % będzie znany po opracowaniu SW)</i>
Koszty kwalifikowane	37 600 000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Wnioskowana kwota z EFRR w ramach RPO 2014 – 2020 – 31 960 000 mln zł, 85 % dofinansowania Wkład własny: 5 640 000 mln zł , 15 % - budżet JST - zł,.....% - inne publiczne - zł,.....% - prywatne- zł,% RAZEM: 37 600 000 zł netto UZASADNIENIE: Zgodnie z RPO WK-P na lata 2014 – 2020, maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej EFRR w regionach słabiej rozwiniętych wynosi 85%.
Trwałość przedsięwzięcia i jego wpływ na szanse rozwojowe - opis „efektu kuli śnieżnej”	Realizacja przedsięwzięcia ma na celu trwałą i skuteczną poprawę parametrów techniczno-eksploatacyjnych przedmiotowej linii oraz bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług przewozowych. Projekt po zrealizowaniu dostarczy trwałych efektów sprzyjających rozwojowi społeczno-gospodarczemu w skali lokalnej i regionalnej. Efekty te rozpatrywane w kontekście innych efektów spodziewanych w wyniku działań planowanych równolegle do realizacji poprzez komplementarne inwestycje modernizacyjne infrastruktury dworcowej oraz zakup jednostek taboru kolejowego dla przewozów regionalnych, przyniosą kompleksowe n/w korzyści będące szansą dla rozwoju regionu: • Rewitalizacja przedmiotowej linii przyczyni się do uzyskania wyższych prędkości rozkładowych, a w związku z tym będą w pełni wykorzystane parametry techniczne taboru kolejowego. Efektem końcowym będzie skrócenie czasu przejazdu na trasie Toruń Wschodni – Malbork. Spowoduje to zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego na analizowanym obszarze ciężenia do ważnych wojewódzkich ośrodków wzrostu; • Nastąpi wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym, co spowoduje wzrost mobilności zawodowej i gospodarczej regionu oraz przyczyni się do wzrostu zatrudnienia, a w konsekwencji podniesienia atrakcyjności regionu; • Polepszy się integracja przestrzenna i funkcjonalna kolei z innymi gałęziami transportu, a tym samym stworzony zostanie docelowo spójny system transportowy województwa, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju transportu i zmniejszenia obciążeń klimatycznych i środowiskowych regionu.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Nazwa przedsięwzięcia	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/ zaangażowanie	Jedną z przyczyn realizacji projektu jest zły stan techniczny infrastruktury kolejowej, skutkujący niezadawalającym stanem jakości usług przewozowych na przedmiotowym odcinku linii nr 207 Toruń Wschodni – Chełmża. Występują liczne ograniczenia prędkości oraz nieodpowiednie

partnerów/ opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji min. 1 strona, max. 2 strony	<i>do zakładanego modelu ruchu rozmieszczenie mijanek. Powoduje to wydłużenie czasu jazdy oraz brak możliwości przygotowania odpowiedniej oferty powiązanej w spójny system transportu regionalnego i komunikacji miejskiej. Perony dla obsługi podróżnych są niskie i niedostosowane dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. W przypadku Ostaszewa Toruńskiego zlokalizowane w miejscu nie spełniającym wyznaczonej funkcji. Taka sytuacja powoduje, iż atrakcyjność z punktu widzenia pasażerów komunikacja kolejowa do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej jak i miejscowości Ostaszewo.</i> <i>Zakres rzeczowy projektu obejmuje rewitalizację linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni –Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża, długości około 18,5 km. W ramach inwestycji przewiduje się:</i> <i>kompleksową wymianę nawierzchni torowej i rozjazdowej wraz z odwodnieniem i robotami okołotorowymi (profilacja ław torowiska oraz oczyszczenie i renowacja rowów) odwadniających;</i> <i>wzmocnienie podtorza poprzez odbudowę warstwy ochronno – filtracyjnej w wybranych lokalizacjach;</i> <i>szlifowanie szyn;</i> <i>korektę geometrii linii w granicach istniejącego torowiska, co pozwoli na osiągnięcie lepszych parametrów eksploatacyjnych;</i> <i>remont i konserwację przepustów kolejowych;</i> <i>przebudowę i remont przejazdów kolejowych, likwidacja przejazdów, które mogą zostać za pomocą nowej drogi dojazdowej „podłączone” do innego przejazdu o lepszych parametrach technicznych. Przebudowa oświetlenia;</i> <i>przebudowę peronów zmianę lokalizacji wybranych peronów wraz z oświetleniem i wyposażeniem;</i> <i>budowa nowych dojść do peronów</i> <i>budowę nowych urządzeń srk;</i> <i>budowę systemu łączności kolejowej SŁK i modernizację radiotelefonów na stacjach.</i> <i>przeniesienie peronu z lokalizacji Ostaszewo Toruńskie km 9,937 do lokalizacji 10,6, oraz likwidację peronów na st. Ostaszewo Toruńskie – po przeprowadzeniu analizy zasadności.</i> <i>p.o. Łysomice – przebudowa peronu nr 1 w sposób pozwalający obsługiwać funkcje pasażerskie zarówno w transporcie kolejowym jak i autobusowy – po przeprowadzeniu analizy zasadności.</i> <i>budowę drugiego toru na odcinku ok. 4k m (koniec odcinka dwutorowego ok. km 6,1. Przebudowa odcinka Lk246 od stacji Toruń Wsch. do punktu styku z planowanym nowym torem Lk207 tj. na długości ok. 2,3 km. Budowa PODG Katarzynka i Łysomice – po przeprowadzeniu analizy zasadności.</i> <i>Na odcinku dwutorowym dynamicznie mijać się będą pociągi z Chełmży i Grudziądza do Torunia kursujące w układzie cyklicznym równoodstępowym co 60 lub 30 min.</i> <i>Budowę nowego przystanku w lokalizacji Toruń ul. Południowa – po przeprowadzeniu analizy zasadności.</i> <i>Budowa systemu informacji głosnikowej.</i> <i>Ostateczny zakres rzeczowy projektu zostanie określony na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</i>
--	--

	<i>Dla realizacji projektu niezbędne jest wcześniejsze pozyskanie dokumentacji przedprojektowej (Studium Wykonalności wraz z analizą ruchu, analizą kosztów i korzyści i kosztorysem inwestorskim) oraz dokumentacji projektowej. Realizacja przedsięwzięcia wymaga także zaangażowania wykonawcy nadzoru inwestorskiego.</i> <i>Priorytetowymi celami projektu inwestycyjnego jest osiągnięcie:</i> <i>• skrócenia czasu podróży pasażerów poprzez zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do V100-120km/h</i> <i>dla autobusów szynowych do V=80-100 km/h;</i> <i>• zwiększenia przepustowości linii kolejowej w sposób:</i> <i>a) pozwalający prowadzić ruchu pociągów pasażerskich relacji Grudziądz – Toruń Gł. w układzie cyklicznym równoodstępowym co 60 min, zestawem pojazdów SA106+SA123</i> <i>b) pozwalający prowadzić ruchu pociągów pasażerskich relacji Chełmża – Toruń Gł. w układzie cyklicznym równoodstępowym co 30 min, zestawem pojazdów SA106+SA123</i> <i>• zwiększenia niezawodności transportu kolejowego i lepszego powiązania go z transportem publicznym w szczególności na terenie miast Toruń i Grudziądz.;</i> <i>• poprawy dostępności dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się;</i> <i>• poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków;</i> <i>• zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko poprzez przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego);</i> <i>• poprawy dostępności regionów peryferyjnych</i> <i>Efektem realizacji projektu będzie między innymi:</i> <i>– skrócenie czasu podróży na trasach:</i> <i>1. Grudziądz – Toruń Wsch. -pociąg zestawiony z pojazdów:</i> <i>a) SA106+SA123 (marzec 2015 – 74,5min), po rewitalizacji 68min</i> <i>b) SA106 (marzec 2015 – 67min), po rewitalizacji 59 min</i> <i>w obu przypadkach postoje na wszystkich stacjach i przystankach wynieść powinny 0,4 min oprócz mijanek Łysomice i Kornatowo gdzie należy przyjąć 2 min postój</i> <i>2. Chełmża – Toruń Wsch. -pociąg zestawiony z pojazdów:</i> <i>a) SA106+SA123 (marzec 2015 – 27min), po rewitalizacji 20,5 min</i> <i>b) SA106 (marzec 2015 – 27min), po rewitalizacji 19 min</i> <i>w obu przypadkach postoje na wszystkich stacjach i przystankach wynieść powinny 0,4 min oprócz mijanek Łysomice i Kornatowo gdzie należy przyjąć 2 min postój</i> <i>• podwyższenie komfortu podróżowania rozumianego także poprzez lepsze powiązanie komunikacji kolejowej z komunikacją miejską zwłaszcza w Toruniu i Grudziądzu;</i> <i>• zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do innych form transportu;</i> <i>• zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury.</i> <i>Miejsce realizacji projektu: powiat toruński.</i> <i>Projekt o znaczeniu regionalnym realizowany poza siecią TEN-T.</i>
--	--

Partnerstwo w ramach przedsięwzięcia	
Opis strategicznego charakteru przedsięwzięcia	
Wpływ przedsięwzięcia na realizację polityki rozwoju regionalnego: - odniesienie do Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020, Plan modernizacji 2020+ (SRW), - stopień realizacji wskaźników strategicznych. Jeżeli dotyczy : - odniesienie do Regionalnej Strategii Innowacji, - inne Programy z poziomu regionalnego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (PT), uchwalony w dniu 29.09.2014 r.	Priorytet: 1. <i>Konkurencyjna gospodarka</i> 2. <i>Modernizacja przestrzeni wsi i miast</i> 3. <i>Silna metropolia</i> 4. <i>Nowoczesne społeczeństwo.</i> Cel strategiczny: <i>Dostępność i spójność.</i> <i>Cel ten realizuje zadania istotne dla wszystkich w/w 4 priorytetów.</i> <i>Projekt wpisuje się w zidentyfikowane już w ramach tego celu przedsięwzięcie strategiczne p.n. „Realizacja przedsięwzięć prowadzących do zwiększenia prędkości podróży na linii 207 Toruń – Malbork z możliwością elektryfikacji”.</i> Kierunek/Kierunek działań: <i>Usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy-Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia;</i> <i>Poprawa dostępności kolejowej województwa w transporcie pasażerskim i towarowym;</i> <i>Poprawa infrastruktury stacji i przystanków kolejowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim.</i> Obszar Strategicznej Interwencji: <i>Aglomeracja Bydgoszczy i Torunia – planowany zakres interwencji wobec obszaru: rozwój powiązań transportowych o charakterze aglomeracyjnym (dotyczy zarówno rozwoju sieci, jak i organizacji transportu publicznego) w relacjach do centrów Bydgoszczy i/lub Torunia.</i> <i>Zgodnie z PT, przedmiotowa linia jest elementem sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni - Chełmża znajduje się także w wykazie postulowanych strategicznych inwestycji liniowych z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, przyjętych w Planie Transportowym do realizacji w latach 2016-2020.</i> <i>Projekt znajduje się na warunkowej liście przedsięwzięć priorytetowych dla województwa, którego realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych.</i> <i>Połączenie Toruń – Grudziądz – Malbork linią nr 207 jest jednym z ważnych kierunków podstawowego układu linii kolejowych, zapewniających sprawniejszy i bezpieczniejszy transport na terenie województwa.</i> Projekt ujęty został także w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz w Krajowym Programie Kolejowym 2014 –

Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu:	2023. Opis dla: efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: a) efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: • zwiększenie dostępności do regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju, a tym samym wzrost regionalnej i subregionalnej spójności terytorialnej, • dostęp do szerszego rynku pracy, z bardziej zróżnicowanymi kompetencjami, • szybszy dostęp do dostawców, klientów, co redukuje koszty transakcyjne, • podniesienie wydajności i efektywności , • wzmocnienie powiązań komunikacyjnych subregionu z obszarami węzłowymi dla jego włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem ponadregionalnym i krajowym stworzy szansę rozwoju gospodarczego, • podwyższenie atrakcyjności inwestycyjnej północnych subregionów województwa, co otworzy perspektywę ich rozwoju poprzez tworzenie infrastrukturalnych warunków dla lokalizacji inwestycji zewnętrznych wykorzystujących potencjał lokalny, • wzrost gospodarczej aktywności regionu, • poprawa konkurencyjności i przedsiębiorczości subregionu/regionu poprzez powiększenie rynku produkcyjnego, turystycznego, rynku pracy, • obniżenie środowiskowej uciążliwości transportu. b) efektów społecznych z realizacji projektu - bezpośrednie/pośrednie: • poprawa warunków przemieszczania użytkowników transportu kolejowego, • podniesienie mobilności społeczeństwa • lepsze wykorzystanie zasobów pracy poprzez zwiększoną dostępność komunikacyjną do lokalnych/regionalnych/ponadregionalnych rynków pracy – wzrost aktywności społeczno-zawodowej w miastach subregionu północnego, • polepszenie dostępu do usług publicznych wyższego rzędu (regionalnych i ponadregionalnych ośrodków edukacji, kultury, turystyki, infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia).
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	<i>Projekt wpisuje się w plany rozwojowe województwa, określone w RPO WK-P w niżej wymienionych obszarach interwencji:</i> <i>Oś Priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu;</i> <i>Cel Tematyczny 7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej;</i> <i>Priorytet Inwestycyjny 7d: Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.</i> <i>Zgodnie z RPO WK-P konieczna jest interwencja w ramach Priorytetu inwestycyjnego 7d, aby tworzyć alternatywy dla transportu samochodowego, rozwijając transport zbiorowy. Projekt wpisuje się w postanowienia tego dokumentu wskazujące, że w celu zapewnienia warunków dla mobilności mieszkańców poprzez inwestycje</i>

	infrastrukturalne na liniach kolejowych znaczenia regionalnego, ważnym zagadnieniem jest zapewnienie dostępności Grudziądza w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej) poprzez inwestycję m.in. w linię kolejową na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża.
Stan przygotowań i harmonogram realizacji przedsięwzięcia	
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia: <u>Dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	h) idea, TAK NIE NIE DOTYCZY i) koncepcja (<i>Studium Wykonalności</i>). TAK NIE Termin uzyskania: QII 2017 r. NIE DOTYCZY j) PFU TAK NIE Termin uzyskania: QII 2017 r. NIE DOTYCZY k) dokumentacja techniczna projektu TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2018 r. NIE DOTYCZY l) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna TAK NIE NIE DOTYCZY (<i>Zakres robót ograniczony do terenu kolejowego</i>) - raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOŚ): TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2017 r. (<i>Decyzja środowiskowa na podstawie KIP</i>) NIE DOTYCZY - wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości): TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY - pozwolenie na budowę: TAK NIE Termin uzyskania: QI 2019 r. (<i>Roboty budowlane na zgłoszenie</i>) NIE DOTYCZY m) plan niskoemisyjny TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY n) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia TAK NIE

	NIE DOTYCZY
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego: mm-rok <i>Możliwa do precyzyjnego określenia po ogłoszeniu wytycznych dot. zasad i procedur realizacji projektów inwestycyjnych w ramach RPO WK-P 2014-2020.</i> <i>Wstępny planowany termin – QIII 2017 r.</i>
Harmonogram zamówień publicznych	Zadanie: <i>Wybór wykonawcy prac przedprojektowych: rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony; data ogłoszenia: QIII 2015 r.</i> <i>Wybór wykonawcy robót w trybie „projekt i budowa”; rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony; data ogłoszenia: QIII 2017 r.</i>
Termin realizacji rzeczowej	Zakończenie realizacji przed 2019 r. Data rozpoczęcia: - data zakończenia: - miesiąc 2018 r. Zakończenie realizacji po 2018 r. Data rozpoczęcia: luty 2019 r. - data zakończenia czerwiec 2020 r.
Doświadczenie zgłaszającego i komplementarność przedsięwzięcia	
Powiązania przedsięwzięcia z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami w ramach regionalnego programu operacyjnego oraz programów krajowych.	<i>Projekt jest kontynuacją realizowanego w ramach perspektywy 2007-2013 zadania p.n. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I na odcinku Chełmża – Grudziądz”.</i>
Komplementarność przedsięwzięcia z projektami planowanymi do realizacji z innych źródeł finansowania np. POIiŚ (Fundusz Spójności)/POWER (EFS)/Inne Krajowe	<i>Projekt jest komplementarny z planowanym projektem POIiŚ pn.: „Usprawnienie powiązań komunikacyjnych w regionie poprzez rozwój ekologicznego transportu szynowego BiT City II” w zakresie zadania pn. „Modernizacja infrastruktury kolejowej na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód-Skandawa wraz z budową obiektów inżynierskich dla umożliwienia bezkolizyjnego przejścia drugiego toru kolejowego pod Pl. Pokoju Toruńskiego.”</i>
Powiązania przedsięwzięcia z innymi projektami realizowanymi przez Podmiot zgłaszający	<i>Projekt powiązany z projektami realizowanymi w ramach POIiŚ 2007 – 2013::</i> <i>„Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pom. (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)”;</i> <i>„Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła na odcinku Toruń – Bydgoszcz”.</i> <i>Projekt jest kontynuacją realizowanego w ramach RPO WK-P 2007 – 2013 projektu pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni Grudziądz – etap I na odcinku Chełmża – Grudziądz”.</i> <i>Projekt jest komplementarny do planowanego w ramach RPO WK-P 2014-2020 projektu pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa.</i>
Odniesienie do RPO WKP 2014-2020	
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	5. SPÓJNOŚĆ WEWNĘTRZNA I DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA REGIONU
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	7d - Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: <i>WKDT II (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej – liczony na bazie WMDT) – wartość docelowa(2023) 38,03</i>

Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: - Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) - wartość docelowa ok. 18 km; - Liczba wspartych dworców kolejowych – nie dotyczy.
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych: - 10.a.	nie dotyczy
Pomoc publiczna	
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	NIE UZASADNIENIE: <i>Infrastruktura stanowi własność podmiotu niepublicznego, który zarządza tą infrastrukturą ale nie prowadzi działalności przewozowej (beneficjentem projektu jest PKP PLK S.A.). PKP PLK S.A. udostępnia infrastrukturę za odpłatnością wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.</i>
Źródła finansowania i trwałość przedsięwzięcia	
Wartość całkowita przedsięwzięcia	43 390 000 zł netto (ostateczna wartość, jej rozbieżność na źródła finansowania i udział % będzie znany po opracowaniu SW)
Koszty kwalifikowane	43 390 000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Wnioskowana kwota z EFRR w ramach RPO WK-P 2014 – 2020 – 36 890 000 zł, 85 % dofinansowania Wkład własny: 6 500 000 zł , 15 % - budżet JST zł,% - inne publiczne - zł,% - prywatne- zł,% RAZEM: 43 390 000 zł netto UZASADNIENIE: Zgodnie z RPO WK-P na lata 2014–2020, maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej EFRR w regionach słabiej rozwiniętych wynosi 85%.
Trwałość przedsięwzięcia i jego wpływ na szanse rozwojowe - opis „efektu kuli śnieżnej”	Realizacja przedsięwzięcia ma na celu trwałą i skuteczną poprawę parametrów techniczno-eksploatacyjnych przedmiotowej linii oraz bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług przewozowych. Projekt po zrealizowaniu dostarczy trwałych efektów sprzyjających rozwojowi społeczno-gospodarczemu w skali lokalnej i regionalnej. Efekty te rozpatrywane w kontekście innych efektów spodziewanych w wyniku działań planowanych równolegle do realizacji poprzez komplementarne inwestycje modernizacyjne infrastruktury dworcowej oraz zakup jednostek taboru kolejowego dla przewozów regionalnych, przyniosą kompleksowe n/w korzyści będące szansą dla rozwoju regionu: - Rewitalizacja przedmiotowej linii przyczyni się do uzyskania wyższych prędkości rozkładowych, a w związku z tym będą w pełni wykorzystane parametry techniczne taboru kolejowego. Efektem końcowym będzie skrócenie czasu przejazdu na trasie Toruń Wschodni – Malbork. Spowoduje to zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego na analizowanym obszarze ciężenia do ważnych wojewódzkich ośrodków wzrostu; - Nastąpi wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym, co spowoduje wzrost mobilności zawodowej i gospodarczej regionu oraz przyczyni się do wzrostu zatrudnienia, a w konsekwencji podniesienia atrakcyjności regionu;

	Polepszy się integracja przestrzenna i funkcjonalna kolei z innymi gałęziami transportu, a tym samym stworzony zostanie docelowo spójny system transportowy województwa, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju transportu i zmniejszenia obciążeń klimatycznych i środowiskowych regionu.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Nazwa przedsięwzięcia	Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/ zaangażowanie partnerów/ opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji min. 1 strona, max. 2 strony	Jedną z przyczyn realizacji projektu jest zły stan techniczny infrastruktury kolejowej skutkujący niezadawalającym stanem jakości usług przewozowych na przedmiotowym odcinku linii nr 208 Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz. Występują lub istnieje zagrożenie wprowadzenia kolejnych ograniczeń prędkości nawet do 20 km/h , powodujących wydłużenia czasu jazdy. Perony dla obsługi podróżnych są niskie i niedostosowane dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Priorytetowymi celami projektu inwestycyjnego jest osiągnięcie: - zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do V=80-120 km/h. - poprawa atrakcyjności transportu regionalnego poprzez umożliwienie zaprojektowania połączeń kursujących w układzie cyklicznym równoodstępowym umożliwiającym długofalową koordynację komunikacji kolejowej i miejskiej w Grudziądz - zwiększenia przepustowości linii kolejowej; - poprawy dostępności i atrakcyjności transportu kolejowego poprzez budowę nowego peronu w km ok.138 linii kolejowej nr 33 o roboczej nazwie Brodnica Południowa, na przystanku tym kończyły i rozpoczynałyby bieg pociągi regionalne w kierunku Jabłonowa Pom. Nowy Przystanek zlokalizowany byłby w okolicy kilku osiedli mieszkaniowych, zakładów pracy i zespołu szkół. - zwiększenia niezawodności transportu kolejowego – po przeprowadzeniu analizy zasadności; - poprawy dostępności dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się; - poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków; - zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko poprzez przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego); - poprawy dostępności regionów peryferyjnych. Efektem realizacji projektu będzie między innymi: - skrócenie czasu podróży na odcinkach: - Jabłonowo Pom. – Grudziądz z 33min w rj 2014/15 do 29 min - dla zestawu pojazdów SA106+SA123, postoje na wszystkich stacjach i przystankach 0,5 min - Jabłonowo Pom. – Brodnica z 24min w rj 2014/15 do 20min - dla zestawu pojazdów SA106+SA123, postoje na wszystkich stacjach i przystankach 0,5 min

	- o odcinek Brodnica – nowy przystanek Brodnica Południowa – po przeprowadzeniu analizy zasadności - o skrócenie czasu przejazdu do 4-5min. • podwyższenie komfortu podróżowania; • zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do innych form transportu poprzez umożliwienie budowy atrakcyjnej siatki kolejowych połączeń regionalnych zintegrowanych z komunikacją miejską na poziomie rozkładów jazdy i atrakcyjnych (do 10min oczekiwania) skomunikowaniach na stacjach węzłowych Jabłonowo Pom. i Grudziądz. • przebudowę peronów, zmianę lokalizacji wybranych peronów wraz z oświetleniem i wyposażeniem; • budowa nowych dojazdów do peronów • remont przejazdów kolejowych, likwidacja przejazdów, które mogą zostać za pomocą nowej drogi dojazdowej „podłączone” do innego przejazdu o lepszych parametrach technicznych. Przebudowa oświetlenie ; • Budowę urządzeń głośnikowych na peronach • szlifowanie szyn • wymianę wybranych rozjazdów kolejowych wraz z napędami; • naprawę bieżąco toru, co pozwoli na osiągnięcie lepszych parametrów eksploatacyjnych. Wymiana wybranych rozjazdów na rozjazdy o wyższych parametrach. Miejsce realizacji projektu: powiat grudziądzki, brodnicki. Projekt o znaczeniu regionalnym realizowany poza siecią TEN-T.
Partnerstwo w ramach przedsięwzięcia	
Opis strategicznego charakteru przedsięwzięcia	
Wpływ przedsięwzięcia na realizację polityki rozwoju regionalnego: - odniesienie do Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020, Plan modernizacji 2020+ (SRW), - stopień realizacji wskaźników strategicznych.	Priorytet: 1. Konkurencyjna gospodarka 2. Modernizacja przestrzeni wsi i miast 3. Silna metropolia 4. Nowoczesne społeczeństwo. Cel strategiczny: Dostępność i spójność. Cel ten realizuje zadania istotne dla wszystkich w/w 4 priorytetów. W ramach tego celu podkreślono, że „ważnym zagadnieniem jest zapewnienie dostępności kolejowej Grudziądza w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej) – miasto leży poza przebiegiem linii służących do realizacji tego typu relacji, ale może być obsługiwane za pomocą węzłów w Toruniu, Laskowicach Pomorskich oraz Jabłonowie Pomorskim. Zakłada się przebudowę linii kolejowej nr 208 na odcinku Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie – dla zapewnienia dogodnej dostępności z Grudziądza do obydwu tych węzłów, A TAKŻE Jabłonowo Pomorskie – Brodnica dla zapewnienia dostępności w transporcie międzyregionalnym za pośrednictwem węzła w Jabłonowie Pomorskim ”. Projekt wpisuje się również w zidentyfikowane już w ramach tego celu przedsięwzięcie strategiczne pn.: „Przebudowa linii kolejowej nr 208 na odcinku Laskowice Pomorskie – Jabłonowo Pomorskie (I etap) oraz Jabłonowo Pomorskie – Brodnica (II etap)”.

Jeżeli dotyczy : - odniesienie do Regionalnej Strategii Innowacji, - inne Programy z poziomu regionalnego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (PT), uchwalony w dniu 29.09.2014 r.	Kierunek/Kierunek działań: <i>Usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy-Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia;</i> <i>Poprawa dostępności kolejowej województwa w transporcie pasażerskim i towarowym;</i> <i>Poprawa infrastruktury stacji i przystanków kolejowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim.</i> Obszar Strategicznej Interwencji: <i>Przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa.</i> <i>W dokumencie SRW stwierdzono, że w związku z koniecznością nadania temu obszarowi impulsów rozwojowych, interwencja wobec obszaru powinna polegać m.in. na „rozwoju systemu regionalnego transportu publicznego, który zapewni swobodny dostęp do ośrodków wojewódzkich”.</i> <i>Zgodnie z PT, przedmiotowa linia jest elementem sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 208 na odcinku Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz znajduje się także w wykazie postulowanych strategicznych inwestycji liniowych z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, przyjętych w Planie Transportowym do realizacji w latach 2016-2020.</i> Projekt ujęty został także w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz w Krajowym Programie Kolejowym 2014 – 2023
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu:	Opis dla: a) efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: • <i>zwiększenie dostępności do regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju, a tym samym wzrost regionalnej i subregionalnej spójności terytorialnej,</i> • <i>dostęp do szerszego rynku pracy, z bardziej zróżnicowanymi kompetencjami,</i> • <i>szybszy dostęp do dostawców, klientów, co redukuje koszty transakcyjne,</i> • <i>podniesienie wydajności i efektywności ,</i> • <i>wzmocnienie powiązań komunikacyjnych subregionu z obszarami węzłowymi dla jego włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem ponadregionalnym i krajowym stworzy szansę rozwoju gospodarczego,</i> • <i>podwyższenie atrakcyjności inwestycyjnej północnych subregionów województwa, co otworzy perspektywę ich rozwoju poprzez tworzenie infrastrukturalnych warunków dla lokalizacji inwestycji zewnętrznych wykorzystujących potencjał lokalny,</i>

	- wzrost gospodarczej aktywności regionu, - poprawa konkurencyjności i przedsiębiorczości subregionu/regionu poprzez powiększenie rynku produkcyjnego, turystycznego, rynku pracy, - obniżenie środowiskowej uciążliwości transportu. b) efektów społecznych z realizacji projektu - bezpośrednie/pośrednie: - poprawa warunków przemieszczania użytkowników transportu kolejowego, - podniesienie mobilności społeczeństwa - lepsze wykorzystanie zasobów pracy poprzez zwiększoną dostępność komunikacyjną do lokalnych/regionalnych/ponadregionalnych rynków pracy – wzrost aktywności społeczno-zawodowej w miastach subregionu północnego, - polepszenie dostępu do usług publicznych wyższego rzędu (regionalnych i ponadregionalnych ośrodków edukacji, kultury, turystyki, infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia).
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Projekt wpisuje się w plany rozwojowe województwa, określone w RPO WK-P w niżej wymienionych obszarach interwencji: Oś Priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu; Cel Tematyczny 7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej; Priorytet Inwestycyjny 7d: Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu. Projekt jest zgodny z postanowieniami dokumentu RPO WK-P wskazującymi, że w celu zapewnienia warunków dla mobilności mieszkańców cyt.: „ważnym zagadnieniem jest zapewnienie dostępności Grudziądza w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej) – miasto leży poza przebiegiem linii służących do realizacji tego typu relacji, ale może być obsługane za pomocą węzłów w Toruniu, Laskowicach Pomorskich oraz Jabłonowie Pomorskim. Zakłada się przebudowę linii kolejowej nr 208 na odcinku Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie – dla zapewnienia dogodnej dostępności z Grudziądza do obydwu tych węzłów, a także Jabłonowo Pomorskie – Brodnica dla zapewnienia dostępności w transporcie międzyregionalnym za pośrednictwem węzła w Jabłonowie Pomorskim”.
Stan przygotowań i harmonogram realizacji przedsięwzięcia	
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia: <u>Dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	a) idea, TAK NIE NIE DOTYCZY b) koncepcja (Studium Wykonalności), TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2017 r. NIE DOTYCZY

	c) PFU TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2017 r. NIE DOTYCZY d) dokumentacja techniczna projektu TAK NIE Termin uzyskania: QI 2019 r. NIE DOTYCZY e) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna TAK NIE NIE DOTYCZY (Zakres robót ograniczony do terenu kolejowego) - raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOS): TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2017 r. (Decyzja środowiskowa na podstawie KIP) NIE DOTYCZY - wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości): TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY - pozwolenie na budowę: TAK NIE Termin uzyskania: QII 2019 r. (Roboty budowlane na zgłoszenie) NIE DOTYCZY f) plan niskoemisyjny TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY g) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia TAK NIE NIE DOTYCZY
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego: mm-rok <i>Możliwa do określenia po ogłoszeniu wytycznych dot. zasad i procedur realizacji projektów inwestycyjnych w ramach RPO WK-P 2014-2020. Wstępnie planowany termin – IV 2017 r.</i>
Harmonogram zamówień publicznych	Zadanie: <i>Wybór wykonawcy prac przedprojektowych; rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony; data ogłoszenia: QIII 2016 r.</i> <i>Wybór wykonawcy robót w trybie „projekt i budowa”; rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony; data ogłoszenia: QI 2018 r.</i>
Termin realizacji rzeczowej	Zakończenie realizacji przed 2019 r. – nie dotyczy Data rozpoczęcia: - data zakończenia: - miesiąc 2018 r. Zakończenie realizacji po 2018 r. Data rozpoczęcia: marzec 2019 r. - data zakończenia grudzień 2020 r.
Doświadczenie zgłaszającego i komplementarność przedsięwzięcia	

Powiązania przedsięwzięcia z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami w ramach regionalnego programu operacyjnego oraz programów krajowych.	<i>Projekt jest powiązany z projektem realizowanym w ramach RPO perspektywy 2007-2013 pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I na odcinku Chełmża – Grudziądz”.</i>
Komplementarność przedsięwzięcia z projektami planowanymi do realizacji z innych źródeł finansowania np. POIiŚ (Fundusz Spójności)/POWER (EFS)/Inne Krajowe	<i>Projekt komplementarny z realizowanymi w roku 2015 projektem pn.: „Prace na linii nr 353 na odcinku Jabłonowo P. – Iława – Olsztyn” w ramach WPIK (środki budżetowe, Fundusz Kolejowy)</i>
Powiązania przedsięwzięcia z innymi projektami realizowanymi przez Podmiot zgłaszający	<i>Projekt powiązany z realizowanym projektem pn.: „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pom. (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni) w ramach POIiŚ 2007 - 2013;</i> <i>„Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I na odcinku Chełmża – Grudziądz” realizowany w ramach RPO WK-P 2007 - 2013</i> <i>Projekt powiązany z planowanymi do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020 projektami pn:</i> <i>1. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – granica województwa”;</i> <i>2. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa”;</i> <i>3. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża”</i>
Odniesienie do RPO WKP 2014-2020	
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	5. SPÓJNOŚĆ WEWNĘTRZNA I DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA REGIONU
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	7d - Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: WKDT II (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej – liczony na bazie WMDT) – wartość docelowa (2023) 38,03
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) - wartość docelowa ok. 57 km; Liczba wspartych dworców kolejowych – nie dotyczy.
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych: - 10.a.	nie dotyczy
Pomoc publiczna	
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	NIE UZASADNIENIE: <i>Infrastruktura stanowi własność podmiotu niepublicznego, który zarządza tą infrastrukturą ale nie prowadzi działalności przewozowej (beneficjentem projektu jest PKP PLK S.A.). PKP PLK S.A. udostępnia infrastrukturę za odpłatnością wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.</i>
Źródła finansowania i trwałość przedsięwzięcia	
Wartość całkowita przedsięwzięcia	56 550 000 zł netto (ostateczna wartość, jej rozbiecie na źródła

	<i>finansowania i udział % będzie znany po opracowaniu SW)</i>
Koszty kwalifikowane	56 550 000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Wnioskowana kwota z EFRR w ramach RPO WK-P 2014 - 2020 – 48 070 000 zł, 85 % dofinansowania Wkład własny: 8 480 000 zł , 15 % - budżet JST - zł,.....% - inne publiczne - zł,.....% - prywatne- zł,% RAZEM: 56 550 000 zł netto UZASADNIENIE: Zgodnie z RPO WK-P na lata 2014 – 2020, maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej EFRR w regionach słabiej rozwiniętych wynosi 85%.
Trwałość przedsięwzięcia i jego wpływ na szanse rozwojowe - opis „efektu kuli śnieżnej”	Realizacja przedsięwzięcia ma na celu trwałą i skuteczną poprawę parametrów techniczno-eksploatacyjnych przedmiotowej linii oraz bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług przewozowych. Projekt po zrealizowaniu dostarczy trwałych efektów sprzyjających rozwojowi społeczno-gospodarczemu w skali lokalnej i regionalnej. Efekty te rozpatrywane w kontekście innych efektów spodziewanych w wyniku działań planowanych równolegle do realizacji poprzez komplementarne inwestycje modernizacyjne infrastruktury dworcowej oraz zakup jednostek taboru kolejowego dla przewozów regionalnych, przyniosą kompleksowe n/w korzyści będące szansą dla rozwoju regionu: • Rewitalizacja przedmiotowej linii przyczyni się do uzyskania wyższych prędkości rozkładowych, a w związku z tym będą w pełni wykorzystane parametry techniczne taboru kolejowego. Efektem końcowym będzie skrócenie czasu przejazdu na trasie Toruń Wschodni – Malbork. Spowoduje to zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego na analizowanym obszarze ciężenia do ważnych wojewódzkich ośrodków wzrostu; • Nastąpi wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym, co spowoduje wzrost mobilności zawodowej i gospodarczej regionu oraz przyczyni się do wzrostu zatrudnienia, a w konsekwencji podniesienia atrakcyjności regionu; • Polepszy się integracja przestrzenna i funkcjonalna kolei z innymi gałęziami transportu, a tym samym stworzony zostanie docelowo spójny system transportowy województwa, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju transportu i zmniejszenia obciążeń klimatycznych i środowiskowych regionu.
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Nazwa przedsięwzięcia	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu	Jedną z przyczyn realizacji projektu jest zły stan techniczny infrastruktury kolejowej skutkujący niezadawalającym stanem jakości usług przewozowych na przedmiotowym odcinku linii nr 208 Grudziądz –

zintegrowanego/ zaangażowanie partnerów/ opis problemów, potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji min. 1 strona, max. 2 strony	<i>granica Województwa Kujawsko - Pomorskiego. Występują liczne ograniczenia prędkości nawet do 20 km/h , powodujące wydłużenia czasu jazdy. Perony dla obsługi podróżnych są niskie i niedostosowane dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się.</i> <i>Zakres rzeczowy projektu obejmuje rewitalizację linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Grudziądz – granica Województwa Kujawsko – Pomorskiego o długości 17 km linii. W ramach rewitalizacji przewiduje się:</i> <i>kompleksową wymianę nawierzchni torowej i rozjazdowej wraz z odwodnieniem i robotami okołotorowymi (profilacja ław torowiska oraz oczyszczenie i renowacja rowów) odwadniających;</i> <i>szlifowanie szyn;</i> <i>wzmocnienie podtorza poprzez odbudowę warstwy ochronno – filtracyjnej w wybranych lokalizacjach;</i> <i>korektę geometrii linii w granicach istniejącego torowiska, co pozwoli na osiągnięcie lepszych parametrów eksploatacyjnych;</i> <i>remont przejazdów kolejowych, likwidacja przejazdów, które mogą zostać za pomocą nowej drogi dojazdowej „podłączone” do innego przejazdu o lepszych parametrach technicznych;</i> <i>Przebudowa oświetlenia;</i> <i>przebudowę peronów z oświetleniem;</i> <i>przebudowę urządzeń srk;</i> <i>przebudowę urządzeń elektroenergetycznych EOR oraz oświetlenia rozjazdów;</i> <i>przebudowę urządzeń telekomunikacyjnych (budowa kabla światłowodowego, urządzeń TVU na przejazdach oraz wymiana istniejących urządzeń);</i> <i>modernizacja peronów na stacji Grudziądz.</i> <i>Budowa systemu informacji głośnikowej na peronach.</i> <i>Ostateczny zakres rzeczowy projektu zostanie określony na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</i> <i>Priorytetowymi celami projektu inwestycyjnego jest osiągnięcie:</i> <i>zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 80-100km/h.</i> <i>poprawa atrakcyjności transportu regionalnego poprzez umożliwienie zaprojektowania połączeń kursujących w układzie cyklicznym równoodstępowym umożliwiającym długofalową koordynację komunikacji kolejowej i miejskiej w Grudziądz</i> <i>zwiększenia przepustowości linii kolejowej;</i> <i>zwiększenia niezawodności transportu kolejowego;</i> <i>poprawy dostępności dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się;</i> <i>poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków;</i> <i>zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko poprzez przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego);</i> <i>poprawy dostępności regionów peryferyjnych.</i> <i>Efektem realizacji projektu będzie między innymi:</i> <i>skrócenie czasu podróży pasażerów;</i> <i>podwyższenie komfortu podróżowania;</i>
--	---

	• zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do innych form transportu; • zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury. Miejsce realizacji projektu: <i>powiat grudziądzki.</i> <i>Projekt o znaczeniu regionalnym, realizowany poza siecią TEN-T.</i>
Partnerstwo w ramach przedsięwzięcia	
Opis strategicznego charakteru przedsięwzięcia	
Wpływ przedsięwzięcia na realizację polityki rozwoju regionalnego: - odniesienie do Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020, Plan modernizacji 2020+ (SRW), - stopień realizacji wskaźników strategicznych. Jeżeli dotyczy : - odniesienie do Regionalnej Strategii Innowacji, - inne Programy z poziomu regionalnego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (PT), uchwalony w dniu 29.09.2014 r.	Priorytet: 1. Konkurencyjna gospodarka 2. Modernizacja przestrzeni wsi i miast 3. Silna metropolia 4. Nowoczesne społeczeństwo. Cel strategiczny: <i>Dostępność i spójność.</i> <i>Cel ten realizuje zadania istotne dla wszystkich w/w 4 priorytetów. W ramach tego celu podkreślono, że „ważnym zagadnieniem jest zapewnienie dostępności kolejowej Grudziądza w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej) – miasto leży poza przebiegiem linii służących do realizacji tego typu relacji, ale może być obsługiwane za pomocą węzłów w Toruniu, Łaskowicach Pomorskich oraz Jabłonowie Pomorskim.</i> Kierunek/Kierunek działań: 1. Usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy-Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia; 2. Poprawa dostępności kolejowej województwa w transporcie pasażerskim i towarowym; 3. Poprawa infrastruktury stacji i przystanków kolejowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim. Obszar Strategicznej Interwencji: <i>Przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa.</i> <i>W dokumencie SRW stwierdzono, że w związku z koniecznością nadania temu obszarowi impulsów rozwojowych, interwencja wobec obszaru powinna polegać m.in. na „rozwoju systemu regionalnego transportu publicznego, który zapewni swobodny dostęp do ośrodków wojewódzkich”.</i> <i>Zgodnie z PT, przedmiotowa linia jest elementem sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa znajduje się także w wykazie postulowanych strategicznych inwestycji liniowych z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, przyjętych w Planie Transportowym do realizacji w latach 2016-2020.</i> Projekt ujęty został także w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa

	Kujawsko-Pomorskiego oraz w Krajowym Programie Kolejowym 2014 – 2023
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu:	Opis dla: a) efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: • zwiększenie dostępności do regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju, a tym samym wzrost regionalnej i subregionalnej spójności terytorialnej, • dostęp do szerszego rynku pracy, z bardziej zróżnicowanymi kompetencjami, • szybszy dostęp do dostawców, klientów, co redukuje koszty transakcyjne, • podniesienie wydajności i efektywności , • wzmocnienie powiązań komunikacyjnych subregionu z obszarami węzłowymi dla jego włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem ponadregionalnym i krajowym stworzy szansę rozwoju gospodarczego, • podwyższenie atrakcyjności inwestycyjnej północnych subregionów województwa, co otworzy perspektywę ich rozwoju poprzez tworzenie infrastrukturalnych warunków dla lokalizacji inwestycji zewnętrznych wykorzystujących potencjał lokalny, • wzrost gospodarczej aktywności regionu, • poprawa konkurencyjności i przedsiębiorczości subregionu/regionu poprzez powiększenie rynku produkcyjnego, turystycznego, rynku pracy, • obniżenie środowiskowej uciążliwości transportu. b) efektów społecznych z realizacji projektu - bezpośrednie/pośrednie: • poprawa warunków przemieszczania użytkowników transportu kolejowego, • podniesienie mobilności społeczeństwa • lepsze wykorzystanie zasobów pracy poprzez zwiększoną dostępność komunikacyjną do lokalnych/regionalnych/ponadregionalnych rynków pracy – wzrost aktywności społeczno-zawodowej w miastach subregionu północnego, polepszenie dostępu do usług publicznych wyższego rzędu (regionalnych i ponadregionalnych ośrodków edukacji, kultury, turystyki, infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia).
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	<i>Projekt wpisuje się w plany rozwojowe województwa, określone w RPO WK-P w niżej wymienionych obszarach interwencji:</i> <i>Oś Priorytetowa 5: Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu;</i> <i>Cel Tematyczny 7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej;</i> <i>Priorytet Inwestycyjny 7d: Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.</i> <i>Zgodnie z RPO, ważnym dla rozwoju Grudziądza zagadnieniem jest zapewnienie dostępności kolejowej miasta w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej), co mogłoby nastąpić za pomocą węzłów w Toruniu, Laskowicach Pomorskich oraz Jabłonowie Pomorskim. Projekt, będąc</i>

	kontynuacją inwestycji realizowanej na linii nr 207 w perspektywie 2007-2013 na odcinku Chełmża – Grudziądz i planowanej w nowej 2014-2020 perspektywie na odcinku Toruń – Wschodni Chełmża, spowoduje bezpośrednie połączenie Grudziądza z toruńskim węzłem kolejowym.
Stan przygotowań i harmonogram realizacji przedsięwzięcia	
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia: <u>Dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	a) idea, TAK NIE NIE DOTYCZY b) koncepcja (<i>Studium Wykonalności</i>), TAK NIE Termin uzyskania: Q IV 2015 r. NIE DOTYCZY c) PFU TAK NIE Termin uzyskania: QII 2016 r. NIE DOTYCZY d) dokumentacja techniczna projektu TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2017 r. NIE DOTYCZY e) uwarunkowania formalno-prawne - decyzja lokalizacyjna TAK NIE NIE DOTYCZY (<i>Zakres robót ograniczony do terenu kolejowego</i>) - raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOŚ): TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2015 r. (<i>Decyzja środowiskowa na podstawie KIP</i>) NIE DOTYCZY - wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości): TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY - pozwolenie na budowę: TAK NIE Termin uzyskania: QIV 2017 r. (<i>Roboty budowlane na zgłoszenie</i>) NIE DOTYCZY f) plan niskoemisyjny TAK NIE Termin uzyskania: NIE DOTYCZY g) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia TAK NIE

	NIE DOTYCZY
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego: mm-rok <i>Możliwa do określenia po ogłoszeniu wytycznych dot. zasad i procedur realizacji projektów inwestycyjnych w ramach RPO WK-P 2014-2020.</i> Wstępnie planowany termin – Q II 2016 r.
Harmonogram zamówień publicznych	Zadanie: <i>wybór wykonawcy robót w trybie „projekt i budowa”</i> ; rodzaj zamówienia: <i>przetarg nieograniczony</i> ; data ogłoszenia: <i>QIII 2016 r.</i>
Termin realizacji rzeczowej	Zakończenie realizacji przed 2019 r. Data rozpoczęcia: <i>styczeń 2018 r.</i> - data zakończenia: <i>- sierpień 2019 r.</i> Zakończenie realizacji po 2018 r. Data rozpoczęcia: - data zakończenia.....
Doświadczenie zgłaszającego i komplementarność przedsięwzięcia	
Powiązania przedsięwzięcia z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami w ramach regionalnego programu operacyjnego oraz programów krajowych.	<i>Projekt jest kontynuacją I etapu realizowanego w ramach perspektywy 2007-13 zadania „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I na odcinku Chełmża – Grudziądz”.</i>
Komplementarność przedsięwzięcia z projektami planowanymi do realizacji z innych źródeł finansowania np. POIiŚ (Fundusz Spójności)/POWER (EFS)/Inne Krajowe	<i>Projekt komplementarny z realizowanym w roku 2015 projektem „Prace na linii nr 353 na odcinku Jabłonowo P. – Iława – Olsztyn” w ramach WPIK (środki budżetowe, Fundusz Kolejowy).</i>
Powiązania przedsięwzięcia z innymi projektami realizowanymi przez Podmiot zgłaszający	<i>Projekt jest powiązany z :</i> <i>1. realizowanym projektem POIiŚ 2007 – 2013 pn.: „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pom. (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni);</i> <i>2. realizowanym w ramach RPO WK-P 2007 – 2013 projektem pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I na odcinku Chełmża – Grudziądz”</i> Projekt powiązany z planowanymi projektami w ramach RPO W-K-P 2014 2020 pn: <i>1. „Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz - Brodnica”;</i> <i>2. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – granica województwa”</i> <i>3. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża”.</i>
Odniesienie do RPO WKP 2014-2020	
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	5. SPÓJNOŚĆ WEWNĘTRZNA I DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA REGIONU
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	<i>7d - Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.</i>
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: <i>WKDT II (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej – liczony na bazie WMDT) – wartość docelowa (2023) 38,03</i>
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: - Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) - wartość docelowa ok 21 km; - Liczba wspartych dworców kolejowych – nie dotyczy.

Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych: - 10.a.	nie dotyczy
Pomoc publiczna	
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	NIE UZASADNIENIE: <i>Infrastruktura stanowi własność podmiotu niepublicznego, który zarządza tą infrastrukturą ale nie prowadzi działalności przewozowej (beneficjentem projektu jest PKP PLK S.A.). PKP PLK S.A. udostępnia infrastrukturę za odpłatnością wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.</i>
Źródła finansowania i trwałość przedsięwzięcia	
Wartość całkowita przedsięwzięcia	41 650 000 zł netto (ostateczna wartość, jej rozbić na źródła finansowania i udział % będzie znany po opracowaniu SW)
Koszty kwalifikowane	41 650 000 zł
Koszty niekwalifikowane	-
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu finansowego:	Wnioskowana kwota z EFRR w ramach RPO WK-P 2014 - 2020 – 35 410 000 zł, 85 % dofinansowania Wkład własny: 6 240 000 zł , 15 % - budżet JST zł,.....% - inne publiczne - zł,.....% - prywatne- zł,% RAZEM: 41 650 000 zł netto UZASADNIENIE: Zgodnie z RPO WK-P na lata 2014 – 2020, maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej EFRR w regionach słabiej rozwiniętych wynosi 85%.
Trwałość przedsięwzięcia i jego wpływ na szanse rozwojowe - opis „efektu kuli śnieżnej”	Realizacja przedsięwzięcia ma na celu trwałą i skuteczną poprawę parametrów techniczno-eksploatacyjnych przedmiotowej linii oraz bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług przewozowych. Projekt po zrealizowaniu dostarczy trwałych efektów sprzyjających rozwojowi społeczno-gospodarczemu w skali lokalnej i regionalnej. Efekty te rozpatrywane w kontekście innych efektów spodziewanych w wyniku działań planowanych równolegle do realizacji poprzez komplementarne inwestycje modernizacyjne infrastruktury dworcowej oraz zakup jednostek taboru kolejowego dla przewozów regionalnych, przyniosą kompleksowe n/w korzyści będące szansą dla rozwoju regionu: • Rewitalizacja przedmiotowej linii przyczyni się do uzyskania wyższych prędkości rozkładowych, a w związku z tym będą w pełni wykorzystane parametry techniczne taboru kolejowego. Efektem końcowym będzie skrócenie czasu przejazdu na trasie Toruń Wschodni – Malbork. Spowoduje to zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego na analizowanym obszarze ciężenia do ważnych wojewódzkich ośrodków wzrostu; • Nastąpi wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym, co spowoduje wzrost mobilności zawodowej i gospodarczej regionu oraz przyczyni się do wzrostu zatrudnienia, a w konsekwencji podniesienia atrakcyjności regionu; Polepszy się integracja przestrzenna i funkcjonalna kolei z innymi gałęziami transportu, a tym samym stworzony zostanie docelowo spójny system transportowy województwa, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju transportu i zmniejszenia obciążeń klimatycznych i środowiskowych regionu.

Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	

X.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy

Opis przedsięwzięcia	
Podmiot/Podmioty zgłaszające:	Województwo kujawsko-Pomorskie Plac Teatralny 2 87-100 Toruń NIP 956 19 69 536
Nazwa przedsięwzięcia	Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego
Opis/Zakres problemowy/ rzeczowy i inne : np. stopień realizacji idei projektu zintegrowanego/ zaangażowanie partnerów/ opis problemów,	Od stycznia 2017 r. zmieni się sposób organizacji transportu publicznego, w tym transportu autobusowego. W Planie transportowym założono, że kluczową rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywać będzie kolej, natomiast transport autobusowy pełnić ma rolę uzupełniającą. Dlatego też konieczna jest integracja transportu kolejowego i

potrzeb, potencjałów, przyczyny realizacji projektu, cele przedsięwzięcia, główne efekty realizacji, grupy docelowe, miejsce realizacji projektu i zasięg jego oddziaływania, parametry techniczne inwestycji min. 1 strona, max. 2 strony	<i>autobusowego.</i> <i>Na atrakcyjność transportu publicznego wpływ ma podniesienie jego jakości m. in. poprzez obsługę linii użyteczności publicznej nowym taborom autobusowym. Obecnie transport realizowany jest średnio taborom 12-letnim.</i> <i>Zakres rzeczowy projektu obejmuje zakup 39 autobusów.</i> <i>Ostateczny zakres rzeczowy projektu zostanie określony na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</i> <i>Priorytetowe cele projektu inwestycyjnego:</i> - <i>ochrona środowiska (planuje się zakup autobusów o niskiej emisji spalin (spełniające normę EURO 6) oraz przestrzeganie norm hałasu,</i> - <i>podnoszenie komfortu podróży,</i> - <i>wyposażenie środków transportu w system informacji pasażerskiej,</i> - <i>zwiększenie prędkości komunikacyjnej i poprawa punktualności,</i> - <i>zwiększenie dostępności czasowej publicznym transportem zbiorowym realizującym wojewódzkie przewozy pasażerskie do stolic województwa (Bydgoszczy i Torunia) ze stolic powiatów,</i> - <i>poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym,</i> - <i>zwiększenie dostępności poprzez dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (zgodnie z obowiązującymi przepisami),</i> - <i>zwiększenie funkcjonalności autobusów poprzez udostępnienie miejsca na kasę fiskalną.</i> <i>Efektom realizacji projektu będzie między innymi:</i> - <i>integracja transportu autobusowego i kolejowego – podniesienie jakości przewozów w województwie kujawsko-pomorskim,</i> - <i>skrócenie czasu podróży pasażerów,</i> - <i>podwyższenie komfortu podróżowania,</i> - <i>zwiększenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do transportu indywidualnego,</i> - <i>redukcja barier w dostępie do publicznego transportu zbiorowego.</i> <i>Miejsce realizacji projektu: kujawsko-pomorskie.</i> <i>Projekt o znaczeniu regionalnym.</i>
Partnerstwo w ramach przedsięwzięcia	
Opis strategicznego charakteru przedsięwzięcia	
Wpływ przedsięwzięcia na realizację polityki rozwoju regionalnego: - odniesienie do Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020, Plan modernizacji 2020+ (SRW), - stopień realizacji wskaźników strategicznych.	Priorytet: 1. <i>Konkurencyjna gospodarka</i> 2. <i>Modernizacja przestrzeni wsi i miast</i> 3. <i>Silna metropolia</i> 4. <i>Nowoczesne społeczeństwo.</i> Cel strategiczny: <i>Dostępność i spójność.</i> <i>Cel ten realizuje zadania istotne dla wszystkich w/w 4 priorytetów.</i> <i>W ramach tego celu założono:</i> - <i>zapewnienie spójności wewnętrznej z całym obszarem województwa oraz skrócenie czasu podróży do siedzib województwa (swobodny dostęp z terenu województwa zgodnie z założeniami systemu 60/90),</i> - <i>zapewnienie swobodnej mobilności mieszkańców i łatwej dostępności województw w celu poprawy sytuacji na rynku pracy,</i> - <i>zapewnienie powszechnego dostępu do najwyższej jakości usług publicznych o charakterze regionalnym.</i> Obszar Strategicznej Interwencji: <i>całe województwo.</i> <i>Rozwój systemu regionalnego transportu publicznego, który zapewni</i>

Jeżeli dotyczy : - odniesienie do Regionalnej Strategii Innowacji, - inne Programy z poziomu regionalnego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (PT), uchwalony w dniu 29.09.2014 r.	<i>swobodny dostęp do ośrodków wojewódzkich.</i> <i>Zgodnie z PT, przedmiotowy zakup jest elementem podniesienia jakości usług przewozowych na sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</i> Monitoring realizacji celów strategicznych str. 97-100 SRW Monitoring szczegółowych procesów rozwoju i struktur województwa str. 100-106 SRW
Wpływ realizacji przedsięwzięcia na spójność społeczno-gospodarczą regionu:	Opis dla: efektów bezpośrednich/pośrednich dla rozwoju sfery gospodarki regionu: b) efektów społecznych z realizacji projektu - bezpośrednio/pośrednie:
Opis zgodności projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020	Projekt jest zgodny z celami zapisanymi w projekcie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 (wersja 6.0). Dostępność transportowa (str. 23): „Wiele z obecnie eksploatowanych przez różnych przewoźników pojazdów jest w niezadowalającym stanie technicznym. Niepokojącym zjawiskiem jest wysoki średni wiek taboru autobusowego. Ponadto pojazdy nie spełniają oczekiwań pasażerów w zakresie komfortu jazdy, systemu informacji pasażerskiej, poziomu hałasu i udogodnień w trakcie podróży. Większość pojazdów nie jest dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Priorytet inwestycyjny 7c wymienia rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej. Jako wyzwania i potrzeby wskazano konieczność wzmocnienia powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym i europejskim jako szansa rozwojowa dla tych obszarów. Celem szczegółowym tego priorytetu jest spowolnienie spadku korzystania z komunikacji publicznej przez mieszkańców obszarów pozamiejskich.
Stan przygotowań i harmonogram realizacji przedsięwzięcia	
Stan przygotowania do realizacji przedsięwzięcia: <u>Dotyczy przedsięwzięć inwestycyjnych</u>	a) idea, b) koncepcja, c) PFU d) dokumentacja techniczna projektu NIE e) uwarunkowania formalno-prawne - raport o oddziaływaniu na środowisko (prognoza, OOŚ): - wymagane prawa własności (gruntu, nieruchomości): NIE DOTYCZY - pozwolenie na budowę:

	NIE DOTYCZY f) plan niskoemisyjny g) inne dokumenty, analizy, porozumienia, decyzje i uzgodnienia
Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego:	Planowana data złożenia wniosku aplikacyjnego: mm-rok <i>Możliwa do określenia po ogłoszeniu wytycznych dot. zasad i procedur realizacji projektów inwestycyjnych w ramach RPO WK-P 2014-2020.</i>
Harmonogram zamówień publicznych	Zadanie: Wybór wykonawcy; rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony; data ogłoszenia:
Termin realizacji rzeczowej	Data rozpoczęcia: 2017 r. - data zakończenia: 2020 r.
Doświadczenie zgłaszającego i komplementarność przedsięwzięcia	
Powiązania przedsięwzięcia z wcześniej zrealizowanymi inwestycjami w ramach regionalnego programu operacyjnego oraz programów krajowych.	
Komplementarność przedsięwzięcia z projektami planowanymi do realizacji z innych źródeł finansowania np. POIiŚ (Fundusz Spójności)/POWER (EFS)/Inne Krajowe	
Powiązania przedsięwzięcia z innymi projektami realizowanymi przez Podmiot zgłaszający	
Odniesienie do RPO WKP 2014-2020	
Oś priorytetowa w RPO WKP 2014-2020	5. SPÓJNOŚĆ WEWNĘTRZNA I DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA REGIONU
Priorytet inwestycyjny RPO WKP 2014-2020	<i>7c - Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</i>
Wskaźnik rezultatu RPO WKP 2014-2020	1) Liczba pasażerokilometrów (miernik: raporty beneficjenta; jednostka miary: tys. Km) 2) Wskaźnik procentowej redukcji emisji spalin po 10 tys. Przebiegu pojazdów
Wskaźnik produktu RPO WKP 2014-2020	Wartość dla przedsięwzięcia: <i>Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym (miernik: protokoły zdawczo-odbiorcze, jednostka miary: szt).</i>
Dotyczy Priorytetów Inwestycyjnych: - 10.a.	
Pomoc publiczna	
Występowanie pomocy publicznej w projekcie (krótka analiza)	Zostanie rozważone na etapie przygotowania projektu
Źródła finansowania i trwałość przedsięwzięcia	
Wartość całkowita przedsięwzięcia	<i>74 659 500 zł (ostateczna wartość, jej rozbieżność na źródła finansowania i udział % będzie znany po opracowaniu SW)</i>
Koszty kwalifikowane	
Koszty niekwalifikowane	
Montaż finansowy - wybór i uzasadnienie montażu	Wkład krajowy, wkład UE – 63 450 000 zł

finansowego:	Wkład własny: zł ,% - budżet JST - zł,% - inne publiczne - zł,% - prywatne- zł,% RAZEM: UZASADNIENIE:
Trwałość przedsięwzięcia i jego wpływ na szanse rozwojowe - opis „efektu kuli śnieżnej”	
Osoba do kontaktu	
Stanowisko i podpis osoby reprezentującej podmiot/podmioty zgłaszające	



Urząd Marszałkowski
Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Plac Teatralny 2
87-100 Toruń

www.kujawsko-pomorskie.pl
