

Ramowy Plan Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko- Pomorskiego

Przedmowa

Niniejsze opracowanie jest dziełem społecznym wielu lokalnych środowisk, które zauważają, że transport zbiorowy w zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego nie rozwija się. Wypracowane zostało ono w konsensusie, co tylko podkreśla, że polityka władz wojewódzkich w Toruniu jest daleka od społecznych oczekiwań. Liczymy, że ta publikacja stanie się ważnym elementem w dyskusji o kształcie transportu zbiorowego w kujawsko-pomorskim. Oczekujemy także podjęcia faktycznych działań rozwojowych, gdyż obecnie zauważamy postępującą stagnację.

Patrząc długofalowo oraz uwzględniając zalecenia Unii Europejskiej postulujemy, aby polityka związana z organizacją transportu zbiorowego uwzględniała następujące zasady:

Spis treści

1. Powinniśmy dążyć w kierunku zrównoważonego i innowacyjnego rozwoju transportu, czyli opierać się na zaleceniach Unii Europejskiej, która stawia na większe wykorzystanie kolei i tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	3
2. Budowa planu transportowego w oparciu o kolej jako podstawowej formy transportu oraz uczynienie z autobusów formy uzupełniającej.	5
3. Obowiązek uwzględniania polityki inwestycyjnej województw ościennych i więzów społecznych. ...	6
4. Uważamy, że systematyczny spadek liczby pasażerów na kolei spowodowany jest m.in. częstym niedostosowaniem rozkładów jazdy do potrzeb podróżnych, którymi najczęściej są osoby pracujące, studiujące i uczące się. Wskazany jest wzrost częstotliwości kursowania pociągów na już istniejących połączeniach.	6
5. Uznajemy za priorytetowe działania zmierzające do dalszego rozwoju wojewódzkiej sieci kolejowej:	8
a) Konsekwentne realizowanie projektu BiTCity, z docelowym przekształceniem go w BITCity (o rdzeniu: Bydgoszcz – Inowrocław – Toruń) oraz włączanie kolejnych terenów tworzących Bydgoski Obszar Funkcjonalny (Szubin i Nakło).	8
b) Stopniowe przywracaniu ruchu na zlikwidowanych liniach:	8
- Bydgoszcz – Szubin – Kcynia – Gołańcz.	8
- Inowrocław – Pakość – Barcin - Żnin	8
- Gniezno- Kcynia-Nakło – Więcbork	8
- Koronowo – Pruszcz Bagienica – Tuchola	8
c) Budowa nowych połączeń kolejowych:	8
- Bydgoszcz – Koronowo	8
- Szubin – Żnin	8
- Solec Kujawski – Port Lotniczy Bydgoszcz – Trzciniec	8

6. Należy unikać skracania lub likwidowania bezpośrednich połączeń z miast gminnych do stolic powiatów czy województwa, zmuszających pasażerów do większej liczby przesiadek, a co za tym idzie zmniejszenia komfortu podróży. 10

1. Powinniśmy dążyć w kierunku zrównoważonego i innowacyjnego rozwoju transportu, czyli opierać się na zaleceniach Unii Europejskiej, która stawia na większe wykorzystanie kolei i tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Komisja Europejska współpracując z Dyrekcją Generalną ds. Mobilności i transportu w 2011 roku przyjęła zasady według których będzie działać. Zasady te zawarte zostały w białej księdze której tytuł brzmi „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Celem głównym polityki transportowej Unii Europejskiej jest ustanowienie rynku wewnętrznego poprzez kształtowanie wspólnej polityki służącej wspieraniu konkurencyjności, harmonijnego, zrównoważonego i trwałego rozwoju działalności gospodarczej. W białej księdze przedstawiono kilkadziesiąt konkretnych propozycji, które można wcielić w życie przez następne dziesięciolecia. Miałyby one na celu zbudowanie konkurencyjnego systemu transportu, który miałby sprawić, że mobilność zostanie zwiększona, zlikwidowane zostaną kluczowe przeszkody w obszarach, a wzrost i zatrudnienie zostanie zwiększone.

Autorzy przekonują, że warto zmniejszyć o połowę liczbę samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim, co prowadziłoby do osiągnięcia wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku. Według białej księgi do 2050 roku emisja dwutlenku węgla w transporcie powinna być zredukowana o 60%, a proponowane działania w niej zawarte mają doprowadzić do zmniejszenia zależności Europy od importowanej ropy. Można to wszystko osiągnąć dzięki wzmocnieniu Europejskiej Agencji Kolejowej w zakresie bezpieczeństwa kolei.

W kolejnych rozdziałach możemy przeczytać chociażby o wypadkowości w polityce transportowej. Jest to jeden z niepożądanych skutków transportu obok zanieczyszczeń, hałasu, emisji CO₂ czy zatorów komunikacyjnych. Dane na temat wypadków kolejowych są, jak dotąd, gromadzone na podstawie rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i dotyczą kolejowego transportu towarowego; gromadzi je również Europejska Agencja Kolejowa (ERA) na podstawie załącznika statystycznego do dyrektywy 2009/149/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Następnie autorzy przechodzą do tematu integracji sieci, która umożliwi większy wybór rodzaju transportu. Stacje kolejowe, lotniska, porty, metra - wszystkie te sieci powinny być w dużym stopniu połączone. Możliwość zakupu biletów powinna być jak najprostsza i dostępna mobilnie. Co do rozwiązań ekologicznych, to jak już wyżej wspomniałam o redukcji emisji dwutlenku węgla, tak również autorzy przekonują do zachęcania stosowania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich. Duże floty autobusów miejskich, taksówek i samochodów dostawczych szczególnie nadają się do wprowadzenia alternatywnych napędów i paliw. Mogłoby to wnieść znaczący wkład w ograniczanie intensywności emisji transportu miejskiego, jednocześnie przygotowując podłoże dla nowych technologii i możliwość wczesnego wprowadzenia na rynek. Wprowadzenie opłat drogowych i zniesienie nierównego opodatkowania mogłyby również wpłynąć na szersze korzystanie z transportu publicznego oraz stopniowe wprowadzenie napędów alternatywnych.

Główne cele zawarte w raporcie:

- ❑ Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030
- ❑ Osiągnięcie poziomu 40 % wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 r., zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40 % (a w miarę możliwości o 50 %¹¹) również do 2050 r. Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu.
- ❑ Do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę.
- ❑ Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.
- ❑ Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.

- ✉ Do 2050 r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego. Wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym.
- ✉ Wprowadzenie w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR12) oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym. Wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS13, ITS14, SSN i LRIT15, RIS16). Wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo).
- ✉ Do 2020 r. ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego.
- ✉ Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.
- ✉ Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.

2. Budowa planu transportowego w oparciu o kolej jako podstawowej formy transportu oraz uczynienie z autobusów formy uzupełniającej.

Nie można odmówić autobusom zalety, jaką jest możliwość dotarcia nimi do miejsc, które pozbawione są linii kolejowej. Podobnie jak w miastach należy jednak korzystać z niej rozsądnie, by nie stała się ona konkurencją, a uzupełnieniem dla transportu szynowego. Postuluje się połączenie mniejszych miejscowości kołową siecią transportową dowożącą pasażerów do większych lub najbliższych ośrodków, w których znajdują się stacje kolejowe. Wskazane jest, by autobus swój końcowy przystanek miał w pobliżu dworca PKP i kończył bieg maksymalnie 20 minut przed odjazdem pociągu do stolicy województwa bądź innej aglomeracji wyższej rangi. Ułatwi to przesiadanie się. Z

racji przewidywanego wzrostu częstotliwości kursowania pociągów konieczne będzie dostosowanie autobusowych rozkładów jazdy, z uwzględnieniem szczytów przewozowych na kolei. Należy unikać sytuacji, w której linia autobusowa pokrywa trasę bieżącej linii kolejowej. Powoduje to nierentowność tej drugiej, gdyż pasażerowie są bardziej skłonni wybrać łatwiej dostępny, jadący niekiedy krótszą drogą autobus. W przypadku zawieszanej linii kolejowej zasadnym jest zastąpienie jej autobusem, który jak najkrótszą drogą dowiezie podróżnych do najbliższej stacji kolejowej.

3. Obowiązek uwzględniania polityki inwestycyjnej województw ościennych i więzów społecznych.

Kształt granic województwa kujawsko-pomorskiego nie uwzględnia występujących pomiędzy gminami więzów funkcjonalnych, stąd też planując siatkę transportu zbiorowego należy spoglądać znacznie dalej. Z usług największego miasta województwa Bydgoszczy korzystają bowiem też osoby zamieszkałe w powiatach: chojnickim (pomorskie), złotowskim i pilskim (wielkopolskie) – są to głównie usługi związane ze szkolnictwem wyższym. Jak pokazuje jednak przykład technikum rolniczego w Sypniewie (powiat sępoleński), gdzie dojeżdża dość spory procent uczniów z powiatu złotowskiego, dotyczą one także poziomu średniego.

Mieszkańcy zachodnich powiatów kujawsko-pomorskiego skorzystać mogliby z kolei z szybkich połączeń z województwem wielkopolskim, gdzie poziom bezrobocia jest znacznie niższy, w celu znalezienia zatrudnienia (na ścianie zachodniej kujawsko-pomorskiego bezrobocie przekracza 20%). Dobrym przykładem może być tutaj budowana we Wrześni fabryka samochodów, gdzie będzie budowana duża fabryka samochodów, w której planuje się zatrudnić około 3 tys. osób. Skomunikowanie tego miasta z powiatem nakielskim dałoby szansę jego mieszkańców na znalezienie w niej zatrudnienia.

4. Uważamy, że systematyczny spadek liczby pasażerów na kolei spowodowany jest m.in. częstym niedostosowaniem rozkładów jazdy do potrzeb podróżnych, którymi najczęściej są osoby pracujące, studiujące i uczące się. Wskazany jest wzrost częstotliwości kursowania pociągów na już istniejących połączeniach.

By zobrazować powyższy problem autorzy przeanalizowali istniejący rozkład jazdy* przystanków końcowych jednego z najpopularniejszych szlaków kolejowych w naszym województwie.

Bydgoszcz Gł.- Inowrocław 5:42, 6:44, 10:53, 12:43, 13:35, 14:45, 15:38, 16:46, 18:39, 20:14

Inowrocław – Bydgoszcz Gł. 4:23, 5:32, 6:32, 7:48, 9:42, 12:40, 14:36, 15:35, 16:50, 18:45, 21:36

Niepokojąca jest wczesna pora odjazdu ostatniego kursu w kierunku Inowrocławia. Część osób kończy pracę dużo później, niż o godzinie 20. Z kolei próba powrotu inowrocławian do domu koleją po godzinie 7. może skutkować przeszło czterogodzinnemu oczekiwaniu na pociąg, co bywa uciążliwe dla pasażerów.

Dla porównania poniżej przedstawiamy godziny odjazdów pociągów z miast, między którymi zachodzą podobne relacje funkcjonalne i które leżą w podobnej odległości. Widać wyraźny wzrost częstotliwości kursów w godzinach porannych i popołudniowych.

Poznań Gł. - Gniezno 5:24, 5:40, 6:48, 7:57, 8:53, 10:48, 12:45, 13:52, 14:16, 14:58, 15:12, 15:59, 16:23, 16:53, 17:08, 17:40, 18:51, 20:42, 21:56, 22:44

Gniezno – Poznań Gł. 4:20, 5:05, 5:29, 5:49, 6:12, 6:32, 6:52, 7:19, 8:05, 8:55, 10:20, 12:30, 14:22, 15:03, 15:27, 16:59, 17:58, 18:14, 19:14, 20:24, 20:43,

W przypadku zagrożonych likwidacją bezpośrednich połączeń kolejowych Bydgoszczy z Chełmżą można zaobserwować bardzo niską częstotliwość kursowania składów.

Chełmża – Bydgoszcz Gł. 5:27, 6:31, 9:09, 15:50, 20:38,

Bydgoszcz Gł. - Chełmża 9:58, 14:29, 15:28, 19:25

Podobne problemy napotkać można na wielu liniach kolejowych w regionie (np. Bydgoszcz – Nakło, Toruń – Sierpc, Toruń – Grudziądz).

Naszym zdaniem atrakcyjna, przejrzysta i stała oferta przewozowa, skierowana przede wszystkim do pracujących i uczących się, jest kluczem do sukcesu kolei regionalnej. By dostosować się

do potrzeb potencjalnych pasażerów przewoźnika nie powinna ograniczać liczebność, stan taboru czy brak infrastruktury kolejowej, a jedynie ewentualne zintegrowanie z przesiadkami. Należy zrezygnować z kierowania co 3 – 4 godziny na krótsze trasy pociągów o dużej pojemności i położyć nacisk na większą częstotliwość kursów. Rzadkie kursy pociągów nie zachęcają regularnych podróżnych do zakupu biletu miesięcznego, a Ci, którzy korzystają z kolei sporadycznie wybiorą samochód lub autobus. Zmieniając stan obecny rozkładów jazdy warto zachęcić do dyskusji okoliczne główne zakłady pracy i placówki oświatowe.

*stan na 14.09.2014 r.

5. Uznajemy za priorytetowe działania zmierzające do dalszego rozwoju wojewódzkiej sieci kolejowej:

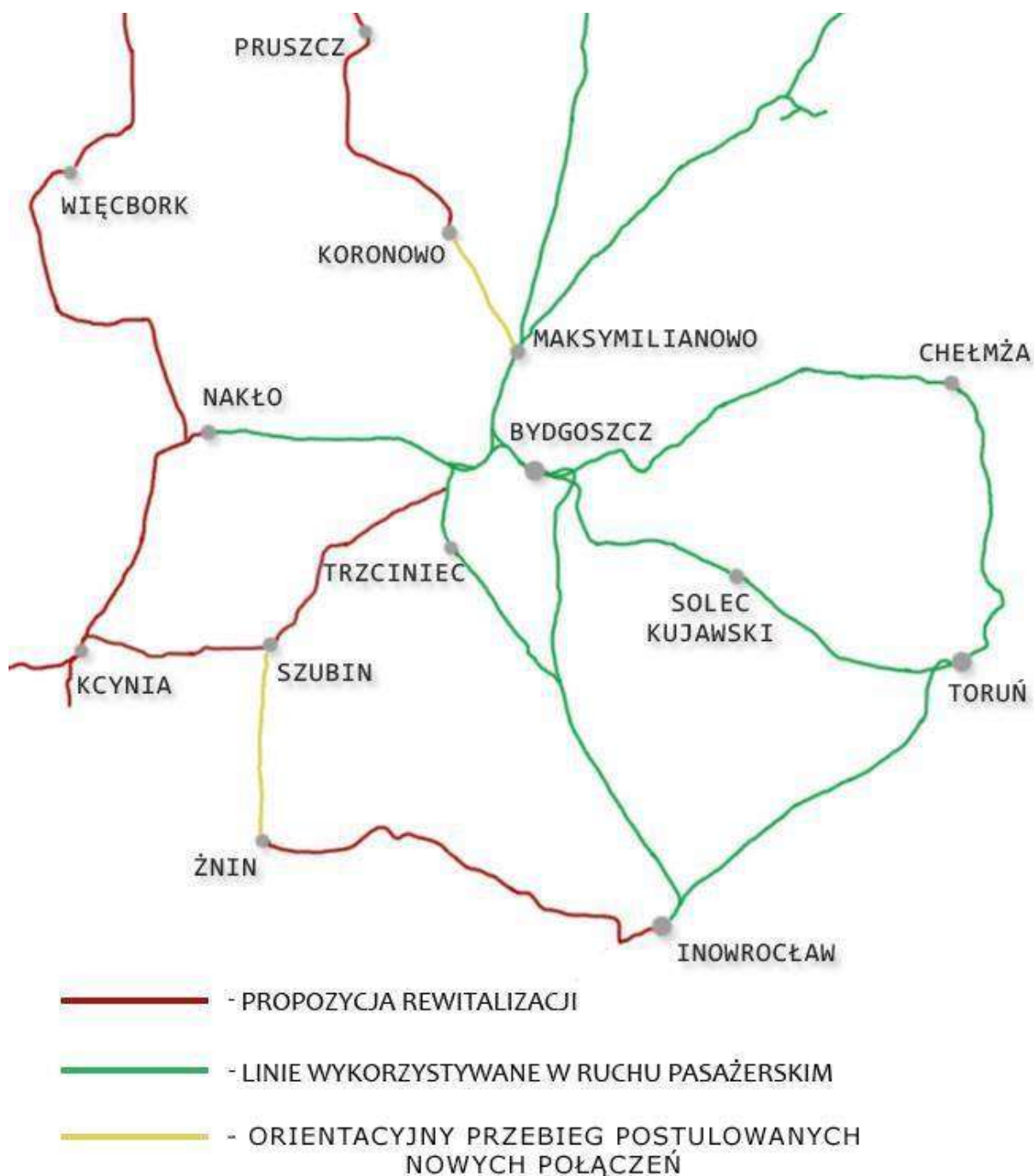
a) Konsekwentne realizowanie projektu BiTCity, z docelowym przekształceniem go w BITCity (o rdzeniu: Bydgoszcz – Inowrocław – Toruń) oraz włączanie kolejnych terenów tworzących Bydgoski Obszar Funkcjonalny (Szubin i Nakło).

b) Stopniowe przywracaniu ruchu na zlikwidowanych liniach:

- Bydgoszcz – Szubin –Kcynia –Gołańcz**
- Inowrocław – Pakość – Barcin - Żnin**
- Gniezno- Kcynia-Nakło – Więcbork**
- Koronowo – Pruszcz Bagienica – Tuchola**

c) Budowa nowych połączeń kolejowych:

- Bydgoszcz – Koronowo**
- Szubin – Żnin**
- Solec Kujawski – Port Lotniczy Bydgoszcz – Trzciniec**



Projekt BIT City z założenia jest budową szybkiej kolei metropolitarnej. Błędem jest jednak ograniczanie się tylko na dwa największe miasta, gdyż w praktyce jest to polityka prowadzącą do niezrównoważonego rozwoju województwa i powiększania się rozwarstwienia. Wzorować się powinniśmy bardziej na takich metropoliach jak Poznań czy Gdańsk, gdzie kolej metropolitarna pełni funkcję dojazdową z miast powiatowych do największego miasta, które jest motorem napędowym całego województwa. Z tego powodu niezwykle ważne jest włączenie do BIT City nie tylko Inowrocławia, ale także tworzących Zintegrowane Inwestycje Terytorialne gminy Szubin i Nakło.

Opóźnianie wdrażania tej koncepcji może skutkować dalszym pogarszaniem się sytuacji społeczno-ekonomicznej województwa kujawsko-pomorskiego.

Przywrócenie ruchu na wyżej wymienione odcinki w podpunkcie b oraz budowa wymienionych w podpunkcie c znacznie ożywi komunikację w Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym, co przełożyć się może na ożywienie gospodarcze całego województwa kujawsko-pomorskiego. Największe korzyści odniesiemy w walce z bezrobociem, które jak wykazuje Strategia Rozwoju Województwa do 2020 roku jest jednym z głównych wyzwań kujawsko-pomorskiego. Oczywiście dla rozwoju całego województwa należałoby podjąć także inwestycje kolejowe po wschodniej stronie województwa, w tę kwestię się już jednak nie zagłębiamy.

6. Należy unikać skracania lub likwidowania bezpośrednich połączeń z miast gminnych do stolic powiatów czy województwa, zmuszających pasażerów do większej liczby przesiadek, a co za tym idzie zmniejszenia komfortu podróży.

Atrakcyjność oferowanych przez komunikację zbiorową usług jest rzeczą kluczową jeżeli dążymy do poprawy jej rentowności. Mieszkańcy będą decydowali się na pozostawienie swoich samochodów w domu i dojeżdżanie do pracy transportem publicznym tylko wtedy, jeżeli odczuwają dzięki temu widoczne korzyści oraz podróż będzie w miarę wygodna.

O publikacji:

Niniejsze opracowanie powstało społeczną pracą: Bydgoskiego Towarzystwa Przyjaciół Kolei, Stowarzyszenia Miłośników Kolei ze Żnina, Stowarzyszenia Szczęśliwa Dolina z Koronowa, Federacji Młodych Socjaldemokratów, Ruchu Młodych Twojego Ruchu, Ruchu obywatelskiego Lepsza Bydgoszcz.

Autorzy: Sara Tomaszewicz, Monika Brodziak, Karolina Sawicka , Łukasz Religa.