LBY.430.004.2017
Nr ewid. 160/2017/P/16/061/LBY

Informacja o wynikach kontroli

BUDOWA SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA TERENIE BYDGOSKO-TORUŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

DELEGATURA W BYDGOSZCZY

MISJĄ
Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

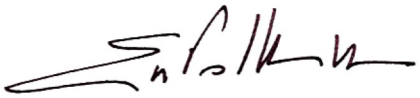
WIZJĄ
Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Informacja o wynikach kontroli
Budowa systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego

Dyrektor Delegatury w Bydgoszczy

Barbara Antkiewicz

Akceptuję:
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli



Ewa Polkowska

Zatwierdzam:
Prezes Najwyższej Izby Kontroli

Krzysztof Kwiatkowski
Warszawa, dnia 12.II.2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00

www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ 4

1. WPROWADZENIE 5

2. OCENA OGÓLNA 7

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI 9

4. WNIOSKI 13

5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI 14

5.1. Dostępność i atrakcyjność taboru 14
5.2. Dostępność i atrakcyjność infrastruktury 26
5.3. Czas i koszty przejazdu oraz dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb podróżnych 49
5.4. Integracja taryfowo-biletowa 60

6. ZAŁĄCZNIKI 64

6.1. Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny (B-TOM) 64
6.2. Stan geometryczny peronów na kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód 74
6.3. Stan geometryczny peronów na kolejowym przystanku Bydgoszcz Bielawy 77
6.4. Stan geometryczny peronów na kolejowej stacji Toruń Główny 79
6.5. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe 82
6.6. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych 87
6.7. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności 101
6.8. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli 105

Zdjęcie na okładce: opracowanie własne na podstawie: [1] D. Szymańska, J. Chodkowska-Miszczuk, J. Biegańska, *Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny (Metropolitalny) w świetle wybranych wskaźników*, w: AUNC, Ekonomia XLIV nr 2 (2013), s. 327, http://dx.doi.org/10.12775/AUNC_ECON.2013.021 (dostęp: 26.01.2018); [2] Marta Leszczyńska, *Rewolucja nie tylko dla Fordonu. Jak od soboty jeżdżą tramwaje?*, 15.01.2016, http://bydgoszcz.wyborcza.pl/ (dostęp: 26.01.2018); [3] Sylwia Derengowska, *Nowy swing w Toruniu*, 12.03.2015, http://www.torun.pl/ (dostęp: 26.01.2018); [4] Michał Szymajda, *Szósty Elf dostarczony kujawsko-pomorskiemu*, 25.07.2016, http://www.rynek-kolejowy.pl/ (dostęp: 26.01.2018)

Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

BiT-City Idea integracji transportowej i poprawy dostępności Bydgoszczy i Torunia – dwóch największych miast Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w ramach województwa kujawsko-pomorskiego, realizowana m.in. poprzez pakiet projektów inwestycyjnych dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

B-TOM Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny zawiera się w granicach statystycznego podregionu bydgosko-toruńskiego (NTS 3), obejmując powiaty ziemskie (bydgoski i toruński) oraz miasta (powiaty grodzkie) Bydgoszcz i Toruń. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego B-TOM zajmuje powierzchnię 2,9 tys. km^2 stanowiącą 16,2% województwa kujawsko-pomorskiego, zamieszkuje go 774,7 tys. osób (37,1% ludności województwa)[1].

Plan transportowy dla miasta Bydgoszczy „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy" przyjęty uchwałą Nr XLVI/968/13 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 września 2013 r.

Plan transportowy dla miasta Torunia „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Torunia" przyjęty uchwałą Nr 630/13 Rady Miasta Torunia z dnia 24 października 2013 r.

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej 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.

POIiŚ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (priorytet VII „Transport przyjazny środowisku", działania: 7.1. „ Rozwój transportu kolejowego" oraz 7.3 „Transport miejski w obszarach metropolitalnych").

Potrzeby i preferencje transportowe B-TOM Popyt na usługi przewozów użyteczności publicznej na obszarze B-TOM oraz kryteria definiujące ten popyt.

Publiczny transport zbiorowy Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Wojewódzki plan transportowy „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.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy Miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów oraz systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Zintegrowany bilet wojewódzki Rozwiązanie polegające na wprowadzeniu systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie przez pasażerów z jednego biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM, wg zasady „jeden rozkład jazdy, jeden bilet, jedna taryfa".

1 Według portretu obszaru metropolitalnego z edycji Statystycznego Vademecum Samorządowca 2016, opublikowanego na stronie Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy: http://bydgoszcz.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_kujawsko-pomorskie/portret_obszaru_metropolitalnego/bydgosko-torunski_obszar_metropolitalny.pdf [dostęp: 24 sierpnia 2017 r.].

1. WPROWADZENIE

Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy działania realizowane na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego przyczyniły się do zintegrowania systemu publicznego transportu zbiorowego oraz poprawy jego atrakcyjności w stosunku do transportu indywidualnego?

Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

1. Czy potrzeby Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego były uwzględniane przy planowaniu, organizowaniu, zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym oraz zarządzaniu infrastrukturą kolejową?

2. Czy prawidłowo i efektywnie zrealizowano inwestycje dotyczące publicznego transportu zbiorowego oraz czy skutecznie przyczyniły się one do zwiększenia jego atrakcyjności, w tym integralności?

Jednostki kontrolowane

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, Urząd Miasta Torunia, Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu sp. z o.o., Tramwaj Fordon sp. z o.o.

Okres objęty kontrolą

2011–2016, a także działania wcześniejsze, jeśli miały wpływ na zagadnienia objęte kontrolą.

Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny (B-TOM)[2] obejmuje powiaty bydgoski i toruński oraz miasta Bydgoszcz i Toruń. Stworzono go na mocy porozumienia partnerskiego z 2008 r. zawartego pomiędzy władzami samorządowymi województwa kujawsko-pomorskiego, miast Bydgoszczy i Torunia, powiatów bydgoskiego i toruńskiego oraz gmin funkcjonujących na ich terenie. Celem utworzenia B-TOM miało być m.in. zintegrowanie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM.

Infografika nr 1

Mapa województwa kujawsko-pomorskiego i podregionu bydgosko-toruńskiego (NTS 3), ze wskazaniem linii kolejowych oraz izolinii odległości od centrum Bydgoszczy i Torunia (30 km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie D. Szymańska, J. Chodkowska-Miszczuk, J. Biegańska, *Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny (Metropolitalny) w świetle wybranych wskaźników*, w: AUNC, Ekonomia XLIV nr 2 (2013), s. 327, http://dx.doi.org/10.12775/AUNC_ECON.2013.021 (dostęp: 26.01.2018)

Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami, aż do zintegrowania jego poszczególnych elementów (sieć i infrastruktura, taryfy i systemy biletowe, informacja i marketing) w ramach poszczególnych rodzajów transportu obsługiwanych przez różnych operatorów. Rezultatem zintegrowania jest poprawa poziomu i jakości usług komunikacji publicznej[3], a w konsekwencji wzrost popytu na przewozy użyteczności publicznej kosztem komunikacji samochodowej. Ma to znaczenie zarówno dla jakości powietrza w tym obszarze, jak i przejezdności obu największych miast kujawsko-pomorskiego.

Wyniki badań wykorzystania środków transportowych przez mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego w 2013 r.[4] wskazywały, że zaledwie 2,45% i 4,85% wykorzystywało odpowiednio publiczny transport kolejowy i autobusowy, podczas gdy w pozostałym zakresie wykorzystywano transport indywidualny. Podróżni wskazywali, że na decyzje

2 Por. załącznik 6.1.

3 Por. Raport pn. „Integration and Regulatory Structures in Public Transport (11/2003)", opracowany dla Komisji Europejskiej przez NEA Transport Research and Training.

4 Por. wojewódzki plan transportowy – ocena potrzeb przewozowych w pkt 3.1 rys. 3.1 (str. 39).

o wyborze publicznego transportu zbiorowego mogą wpłynąć m.in.: atrakcyjny czas podróży, atrakcyjna cena i jakość (m.in. łatwy dostęp do infrastruktury, wygoda, poczucie bezpieczeństwa i wysoki komfort podróży)[5].

W ostatnich latach na terenie B-TOM przeprowadzono szereg projektów inwestycyjnych, zmierzających do integracji transportowej Bydgoszczy i Torunia – dwóch największych miast B-TOM oraz ościennych gmin. Projekty te obejmowały m.in. zakup taboru kolejowego i tramwajowego, budowę i poprawę stanu technicznego linii kolejowych i tramwajowych, węzłów przesiadkowych, jak i punktów obsługi podróżnych.

Po latach inwestycji powstaje pytanie, na ile przedsięwzięcia te przyczyniły się do integracji publicznego transportu zbiorowego, a przez to do zwiększenia atrakcyjności oferty przewozowej w stosunku do transportu indywidualnego. Czy podmioty odpowiedzialne za rozwój i zarządzanie tym transportem uwzględniają przy tym faktyczne potrzeby mieszkańców B-TOM? Czy poszczególne inwestycje zrealizowano efektywnie? Odpowiedzi na te pytania pozwalają wskazać władzom samorządowym, na jakim etapie integracji znajduje się system oraz jakie działania należy podjąć, żeby zapewnić jego dalszy rozwój.

5 Por. wojewódzki plan transportowy – ocena potrzeb przewozowych w pkt 3.1 rys. 3.7 (str. 48).

2. OCENA OGÓLNA

Działania podejmowane w latach 2011–2016 przez podmioty odpowiedzialne za system publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM przyczyniły się do większej integracji tego systemu i wzrostu jego atrakcyjności. Poprawiło się skomunikowanie Bydgoszczy i Torunia – największych miast tego obszaru; czas przejazdu pociągiem między nimi skrócił się o ok. 30% w stosunku do lat 2010–2011, a koszty przejazdu transportem publicznym były niższe od ponoszonych w komunikacji indywidualnej. Zwiększył się udział nowocześnie wyposażonego, niskopodłogowego taboru szynowego w publicznym transporcie zbiorowym, a warunki obsługi podróżnych uległy znacznej poprawie.

Nie wszystkie założenia dotyczące budowy tego systemu, określone w dokumentach programowych, udało się jednak zrealizować. Dotyczyło to elementów tak istotnych dla jego integracji i atrakcyjności, jak wspólna taryfa biletowa, cykliczność ruchu pociągów między Bydgoszczą a Toruniem oraz jednolitość rozwiązań technicznych na peronach kolejowych. Przyczyną powyższych niepowodzeń był głównie niewystarczający poziom koordynacji i współpracy między podmiotami odpowiedzialnymi za system publicznego transportu zbiorowego. Stwierdzono również przypadki ograniczonej funkcjonalności zakupionego taboru oraz wybudowanej infrastruktury, mające negatywny wpływ na dostępność transportu publicznego, m.in. z uwagi na problemy z wykorzystaniem wind i platform dla osób niepełnosprawnych ruchowo oraz niezapewnienie tym pasażerom dojścia do jednego z nowowybudowanych peronów kolejowych.

Działania podejmowane w latach 2011–2016 przyczyniły się do większej integracji systemu publicznego transportu zbiorowego w ramach B-TOM oraz wzrostu jego atrakcyjności. Nie wszystkie założenia dotyczące budowy tego systemu udało się jednak zrealizować

W 2016 r. w porównaniu do 2011 r. zwiększył się udział nowocześnie wyposażonego, niskopodłogowego taboru szynowego w publicznym transporcie zbiorowym, w tym: pociągów do 60%, tramwajów w Bydgoszczy do 11% i Toruniu do 24%. Poprawiła się dostępność przejazdu, również dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, dzięki wyposażeniu pojazdów w windy, wysuwane platformy oraz przestrzeń dla wózków. Komfort podróży zwiększały m.in. estetyka i czystość wagonów, zapewnienie miejsca na większy bagaż i rower, a także zastosowanie elektronicznego systemu informacji pasażerskiej.

Skontrolowane inwestycje dotyczące budowy lub modernizacji tras kolejowych (ok. 51 km) i tramwajowych (ok. 13 km) przyczyniły się do lepszego skomunikowania Bydgoszczy i Torunia. Wybudowanie lub zmodernizowanie siedmiu węzłów przesiadkowych na terenie tych miast usprawniło korzystanie z różnych środków transportu. Cztery spośród tych węzłów nie zapewniały jednak miejsc parkingowych lub możliwości zakupu biletu na niektóre środki transportu. Tym samym – wbrew założeniom wojewódzkiego planu transportowego – nie spełniały one kryteriów węzła zintegrowanego.

Wciąż istniały bariery uniemożliwiające lub ograniczające dostępność stacji i przystanków dla niektórych pasażerów. Dojście do części peronów w ramach dwóch węzłów przesiadkowych możliwe było wyłącznie schodami. Stwierdzono przypadki różnej wysokości peronów oraz zbyt dużej odległości między peronem a pociągiem, co utrudniało swobodne wsiadanie i opuszczanie pojazdu osobom starszym, z dziećmi

czy z dużym bagażem. Nieprawidłowa wysokość części peronów nie pozwalała na korzystanie z wind dla osób na wózkach inwalidzkich, zamontowanych w nowozakupionych pociągach. Na czterech węzłach przesiadkowych oznakowanie części stopni schodów lub krawędzi peronów, istotne dla bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących, było nieprawidłowe. Niewłaściwie zaprojektowano i wybudowano tory i torowisko na powstałej za 301 mln zł trasie tramwajowej z centrum Bydgoszczy do Fordonu, co spowolniło i kilkukrotnie doprowadziło do unieruchomienia ruchu tramwajowego na tej trasie.

Województwo nie zapewniło, aby w rozkładzie jazdy 2016/2017 czas skomunikowania między pociągami międzywojewódzkimi i regionalnymi zawierał się w przedziale od 5 do 30 minut. Takiego wymogu nie wprowadzono też do wojewódzkiego planu transportowego, mimo zaleceń zawartych w krajowym planie transportowym oraz uwag Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego sformułowanych na etapie opiniowania projektu wojewódzkiego planu transportowego. W kontrolowanym okresie nie udało się – mimo działań marszałka, jednak podejmowanych niekonsekwentnie – doprowadzić do zakładanego[6], cyklicznego ruchu pociągów między Bydgoszczą a Toruniem. Tymczasem przewidywalność godzin odjazdów pociągów ma – zdaniem NIK – istotne znaczenie dla rezygnacji z przejazdu własnym samochodem na rzecz komunikacji publicznej. Czas przejazdu pociągiem na tej trasie w latach 2016–2017 skrócił się jednak o ok. 30% w stosunku do lat 2010–2011. Osiągnięto zakładany[7] czas podróży komunikacją zbiorową między centrami obu miast, który wynosił średnio 1 h 19 minut, przy czym czas przejazdu komunikacją indywidualną nie przekraczał 1 h. Średnie koszty przejazdu publiczną komunikacją zbiorową były w 2017 r. o 27,1% niższe w stosunku do komunikacji indywidualnej.

Na terenie B-TOM nie udało się wprowadzić zintegrowanego biletu wojewódzkiego, przewidzianego w wojewódzkim planie transportowym na lata 2016–2020. Po niepowodzeniu projektu „System Bilet Metropolitalny BiT-City dla B-TOM" województwo kujawsko-pomorskie zaniechało jednak dalszych działań w tym kierunku. Istnieje więc wysokie ryzyko, że w zakładanym terminie (do 2020 r.) zintegrowany bilet nie zostanie wprowadzony. Bilet ten miał umożliwiać podróż wszystkimi środkami publicznego transportu zbiorowego w ramach B-TOM, co – w ocenie NIK – jest jednym z kluczowych elementów wpływających na atrakcyjność transportu publicznego. Na potrzebę wprowadzenia zintegrowanego biletu wskazywali również mieszkańcy województwa w badaniach ankietowych dotyczących postulatów przewozowych[8].

6 Por. Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą korzyści i kosztów Projektu „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej Bit-City" z czerwca 2013 r., zaktualizowane we wrześniu 2015 r., opracowane na zlecenie województwa kujawsko-pomorskiego.

7 Por. Zintegrowany program rozwoju transportu publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej, ze szczególnym uwzględnieniem bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego na lata 2010–2015 (TOM II Planowane inwestycje. Prognozy i priorytety rozwoju), wykonany na zlecenie województwa kujawsko-pomorskiego, miasta Bydgoszczy i gminy miasta Toruń, na mocy porozumienia o współpracy zawartego 30 lipca 2009 r., http://bitcity.kujawsko-pomorskie.pl/documents/20111027/ [dostęp: 24 października 2017 r.].

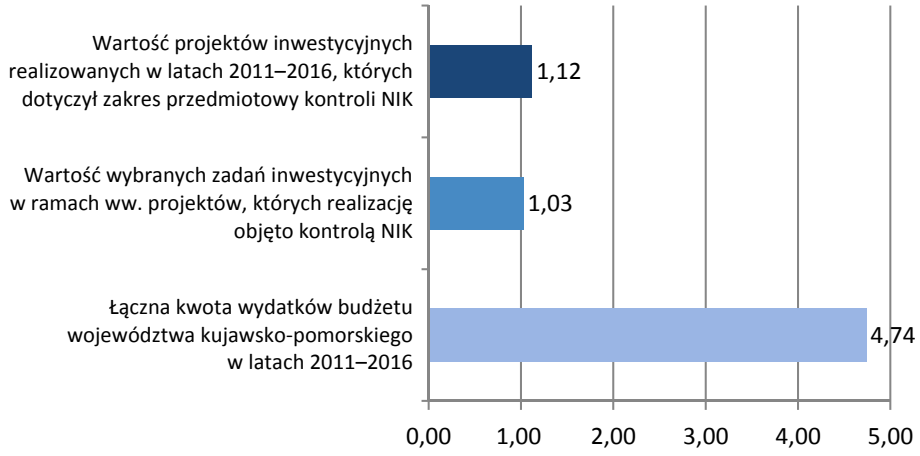
8 Por. wyniki badań ankietowych dotyczące postulatów przewozowych osób podróżujących środkami transportu publicznego, zawarte w „Studium transportowym województwa kujawsko-pomorskiego na potrzeby planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego" z lipca 2013 r.

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

Idea integracji transportowej w ramach Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego[9] realizowana była m.in. poprzez pakiet projektów inwestycyjnych pn. BiT-City o wartości 1,12 mld zł, dofinansowanych m.in. ze środków Unii Europejskiej w ramach POIiŚ. Obejmowały one w szczególności zakup nowego taboru kolejowego i tramwajowego, budowę oraz przebudowę linii tramwajowych, budowę węzłów przesiadkowych oraz rewitalizację linii kolejowej nr 18 na trasie Toruń–Bydgoszcz. Kontrolą objęto realizację wybranych zadań inwestycyjnych w ramach ww. projektów o łącznej wartości 1,03 mld zł (91,9%). [str. 19, 20, 29–33, 82, 83]

Idea integracji transportowej w ramach B-TOM realizowana m.in. poprzez pakiet projektów inwestycyjnych pn. BiT-City

Wykres nr 1
Wartość projektów inwestycyjnych objętych zakresem przedmiotowym kontroli NIK w porównaniu z wykonaniem wydatków budżetu województwa kujawsko-pomorskiego w latach 2011–2016 (w mld zł)



Źródło: Ustalenia z kontroli NIK oraz sprawozdania z wykonania budżetu województwa kujawsko-pomorskiego za lata 2011–2016.

W latach 2011–2016 na obszarze B-TOM istotnie zwiększył się udział nowocześnie wyposażonego, niskopodłogowego taboru szynowego w publicznym transporcie zbiorowym, przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w szczególności:

Wzrost udziału nowoczesnego taboru szynowego w przewozach użyteczności publicznej

- pociągów w ramach przewozów kolejowych organizowanych przez marszałka województwa kujawsko-pomorskiego (z 24% w 2011 r. do 60% w 2016 r.);
- autobusów i tramwajów w ramach przewozów komunikacji miejskiej organizowanych przez prezydenta Bydgoszczy (odpowiednio: z 86% do 91% i z 2% do 11%);
- autobusów i tramwajów w ramach przewozów komunikacji miejskiej organizowanych przez prezydenta Torunia (odpowiednio: z 51% do 64% i z 0% do 24%). [str. 17, 18]

[9] Działania mające na celu m.in. utworzenie zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego były podejmowane od lat. Strony porozumienia partnerskiego z 2008 r. w sprawie B-TOM, tj. władze samorządu województwa kujawsko-pomorskiego, powiatów bydgoskiego i toruńskiego oraz miast i gmin funkcjonujących na ich terenie, postanowiły dążyć m.in. do integracji transportowej na terenie B-TOM i poprawy dostępności Bydgoszczy i Torunia – dwóch największych miast tego obszaru.

Zakupiony tabor zapewniał większy komfort podróży, m.in. poprzez:

- zastosowanie w pociągach systemu zewnętrznej i wewnętrznej informacji pasażerskiej, obecność wind i miejsc dla osób na wózkach inwalidzkich oraz przestrzeni na większy bagaż z możliwością mocowania rowerów;
- zastosowanie w tramwajach systemu wizualnej i głosowej informacji pasażerskiej (zewnętrznej i wewnętrznej), obecność platform i miejsc dla osób na wózkach inwalidzkich oraz automatów biletowych;
- zapewnienie estetyki i czystości wagonów. [str. 19, 20]

Poprawa dostępności i usprawnienie przesiadek dzięki nowowybudowanej infrastrukturze transportowej

Skontrolowane inwestycje dotyczące budowy lub modernizacji tras kolejowych (ok. 51 km) i tramwajowych (ok. 13 km) przyczyniły się do lepszego skomunikowania Bydgoszczy i Torunia. Wybudowane lub zmodernizowane węzły przesiadkowe służyły lepszemu zintegrowaniu komunikacji miejskiej i kolejowej oraz przyczyniły się do usprawnienia przesiadek. Zwiększyła się dostępność części infrastruktury transportowej dzięki zastosowaniu m.in.: parkingów z wyznaczonymi miejscami dla osób niepełnosprawnych, miejsc postojowych dla rowerów, wind łączących perony znajdujące się na różnych poziomach, zadaszeń ciągów pieszych, antypoślizgowych nawierzchni oraz oznakowania kontrastowego i dotykowego dla osób niewidomych i słabowidzących, tablic kierunkowych oraz tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, a także łączności alarmowej. [str. 29–33]

Skuteczność działań inwestycyjnych potwierdzona uzyskaną liczbą obsłużonych pasażerów

O skuteczności podjętych działań inwestycyjnych w tabor i infrastrukturę świadczyły osiągnięte wartości wskaźników rezultatu, w szczególności:

- liczba pasażerów korzystających z komunikacji kolejowej BiT-City, która w 2016 r. wyniosła 1 mln 315 tys. osób (101,2% wartości zakładanej);
- dodatkowa liczba pasażerów obsłużonych w 2016 r. przez usprawniony transport miejski w Toruniu, tj. 5,6 mln osób;
- trzykrotnie wyższa od zakładanej liczba pasażerów korzystających w 2016 r. z linii tramwajowej do Fordonu, tj. 13,7 mln osób (301% wartości docelowej). [str. 25, 26, 48]

Brak zintegrowanego charakteru części nowo wybudowanych węzłów przesiadkowych

Cztery z siedmiu węzłów przesiadkowych objętych skontrolowanymi inwestycjami (Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód i Toruń Miasto) nie spełniały wymagań określonych w art. 4 ust. 1 pkt 27 uptz, tj. nie miały charakteru zintegrowanego, gdyż nie dysponowały m.in. miejscami postojowymi lub punktem sprzedaży biletów na niektóre środki transportu dostępne w ramach tych węzłów. [str. 34]

Bariery uniemożliwiające lub ograniczające niektórym pasażerom korzystanie z publicznego transportu zbiorowego

Mimo szeregu inwestycji wciąż istniały bariery, w tym architektoniczne, uniemożliwiające lub ograniczające niektórym pasażerom korzystanie z publicznego transportu zbiorowego. W szczególności:

1) jeden z nowych peronów na przystanku Bydgoszcz Bielawy był niedostępny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, gdyż przystosowane dla nich nowo wybudowane dojście do tego peronu zostało zamknięte ze względów bezpieczeństwa. Za zaprojektowanie i wykonanie tej inwestycji odpowiadał ZDMiKP w Bydgoszczy;
2) na nowych peronach stacji i przystanków kolejowych Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Bielawy ZDMiKP w Bydgoszczy (w uzgodnieniu z PKP PLK S.A.) nie zapewnił odpowiedniej odległości peronu od osi toru, co utrudniało pasażerom wsiadanie i opuszczanie pociągów;

3) na wszystkich trzech badanych obiektach kolejowych (Bydgoszcz Wschód, Toruń Główny, Bydgoszcz Bielawy) występowały odchylenia parametrów części nowo wybudowanych peronów od wartości projektowanych, stwierdzone po zaledwie 1–2 latach ich eksploatacji, nie mieszczące się w polu dopuszczalnych tolerancji. Stwierdzone odchylenia wysokości peronów oraz ich odległości od osi toru negatywnie wpływały na komfort i bezpieczeństwo pasażerów. Ustalono, że na stacjach Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna i Toruń Główny występowały problemy z wykorzystaniem wind dla osób niepełnosprawnych ruchowo, zamontowanych w nowozakupionych pociągach. Wjazd na platformę wymagał asysty pracownika obsługi pociągu z uwagi na odległość między jej krawędzią a peronem;
4) dokonując zakupu pociągów marszałek nie uwzględnił uwarunkowań wynikających z eksploatacji taboru oraz infrastruktury kolejowej, istotnych dla określenia wysokości podłogi zamawianych pojazdów, co przyczyniło się do problemów z wykorzystaniem wind dla osób niepełnosprawnych;
5) osobom niewidomym i słabowidzącym nie zapewniono odpowiedniego oznakowania schodów na: nowo wybudowanych węzłach przesiadkowych Bydgoszcz Leśna (inwestor: ZDMiKP w Bydgoszczy) i Toruń Miasto (MZK w Toruniu sp. z o.o.), zrewitalizowanym dworcu Toruń Główny (Miasto Toruń) oraz nowej linii tramwajowej do Fordonu (Tramwaj Fordon sp. z o.o.). [str. 21, 22, 34–39, 41, 42]

Brak koordynacji i współpracy przyczyną niejednolitych standardów i rozwiązań technicznych

PKP PLK S.A. jako zarządca nowo wybudowanych peronów na stacjach i przystankach kolejowych nie zapewnił jednolitych standardów i rozwiązań technicznych istotnych dla komfortu i bezpieczeństwa podróżnych, pomimo każdorazowego uzgadniania dokumentacji projektowej dla inwestycji i udziału w ich odbiorach. I tak:

- na stacji Bydgoszcz Wschód zastosowano inną wysokość peronów niż na stacji Bydgoszcz Leśna oraz na przystankach Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy;
- na peronach stacji Bydgoszcz Wschód, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna oraz przystankach Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy zastosowano inną odległość peronu od osi toru, niż na peronach stacji Toruń Główny. [str. 42, 43]

Niepełna funkcjonalność nowo wybudowanej trasy tramwajowej do dzielnicy Fordon

Nie w pełni funkcjonalna okazała się nowo wybudowana trasa tramwajowa z centrum Bydgoszczy do dzielnicy Fordon, zrealizowana przez Tramwaj Fordon sp. z o.o. za 301 mln zł. Brak odpowiednich wymagań w dokumentacji projektowej oraz błędy w zastosowanej technologii robót spowodowały wystąpienie wyboczeń toru, co spowolniło, a kilkukrotnie nawet wstrzymało ruch tramwajowy na tej trasie. [str. 44–46]

Krótszy czas przejazdu pociągiem na zrewitalizowanym odcinku linii kolejowej między Toruniem a Bydgoszczą

W wyniku rewitalizacji linii kolejowej przez PKP PLK S.A. na odcinku między Toruniem a Bydgoszczą osiągnięto zakładaną prędkość maksymalną pociągów pasażerskich 120 km/h. Dzięki temu czas przejazdu pociągów między tymi miastami uległ skróceniu i wynosił:

- dla pociągów dalekobieżnych – od 40 do 41 min w 2016 r. (do 23 min krócej niż w latach 2010–2012);
- dla pociągów regionalnych – od 43 do 49 min w 2016 r. (do 28 min krócej niż w latach 2010–2012). [str. 31, 54]

Niezapewnienie czasu skomunikowania pociągów międzywojewódzkich i regionalnych w przedziale 5-30 minut

Kontrola wykazała jednak konieczność wzmożenia przez Województwo działań zmierzających do zapewnienia czasu skomunikowania pociągów międzywojewódzkich i regionalnych, mieszczącego się w przedziale od 5 do 30 minut, zgodnie z sugestiami zawartymi w krajowym planie transportowym ustalonym przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej, jak również uwagami Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. [str. 55, 56]

Niewprowadzenie cyklicznego ruchu pociągów

W kontrolowanym okresie nie wprowadzono cyklicznego ruchu pociągów na zrewitalizowanym odcinku linii kolejowej nr 18 między Toruniem a Bydgoszczą, pomimo działań marszałka w tym kierunku, podejmowanych jednak niekonsekwentnie. [str. 57]

Osiągnięcie zakładanego czasu przejazdu komunikacją publiczną między centrami Bydgoszczy i Torunia

Spełnione zostały założenia „Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej na lata 2010–2015", dotyczące średniego czasu przejazdu komunikacją publiczną z centrum Bydgoszczy do centrum Torunia, który wynosił 1 h 19 min (przy uwzględnieniu czasu dojścia i oczekiwania). Czas ten nadal jednak był istotnie dłuższy od czasu przejazdu komunikacją indywidualną, mieszczącego się w przedziale od 55 do 59 min. [str. 52, 53]

Niższe koszty przejazdu komunikacją publiczną w stosunku do komunikacji indywidualnej

W komunikacji zbiorowej na trasie między Bydgoszczą a Toruniem uzyskano niższe koszty przejazdu w stosunku do komunikacji indywidualnej. Średni koszt przejazdu komunikacją publiczną na tej trasie w dniach 23–27 stycznia i 13 lutego 2017 r. wynosił 12,84 zł (dla biletów normalnych), podczas gdy średni koszt paliwa za przejazd na tej trasie wynosił w tych dniach 17,62 zł. [str. 51, 52]

Niepowodzenie zintegrowanego biletu wojewódzkiego

Niepowodzeniem zakończył się projekt pn. „System Bilet Metropolitalny BiT-City dla B-TOM", którego partnerzy (tj. Województwo Kujawsko-Pomorskie, Miasto Bydgoszcz i Miasto Toruń) nie wypracowali rozwiązań pozwalających wprowadzić zintegrowany bilet wojewódzki na wszystkie środki transportu wg zasady „jeden rozkład jazdy, jeden bilet, jedna taryfa". [str. 62, 63]

4. WNIOSKI

Dla dalszego rozwoju procesu integracji systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego oraz poprawy jego atrakcyjności w stosunku do transportu indywidualnego Najwyższa Izba Kontroli wnioskuje o:

1) wspólne wypracowanie koncepcji pozwalającej na wprowadzenie zintegrowanego biletu wojewódzkiego obowiązującego w przejazdach różnymi środkami transportu, obsługiwanymi przez różnych operatorów zarówno w ramach przewozów kolejowych, jak i komunikacji miejskiej;

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, tj. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Prezydent Miasta Bydgoszczy, Prezydent Miasta Torunia

1) zapewnienie koordynacji działań i bieżącej wymiany informacji między podmiotami zaangażowanymi w przyszłą realizację projektów inwestycyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., w szczególności na etapie uzgadniania dokumentacji projektowej oraz odbioru robót,
2) zapewnienie, aby projektowanie peronów odbywało się z uwzględnieniem uwarunkowań dotyczących toru i torowiska,
3) zapewnienie jednolitych rozwiązań technicznych w realizowanych projektach inwestycyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej, istotnych dla komfortu i bezpieczeństwa podróżnych,
4) zapewnienie rzetelnej kontroli jakości wykonania peronów przed oddaniem ich do użytku,
5) usunięcie wad w nowo wybudowanych peronach, ujawnionych po 1–2 latach eksploatacji, oraz zapobieżenie ich występowaniu w przyszłości;

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1) wznowienie działań zmierzających do zapewnienia cyklicznego ruchu pociągów na zrewitalizowanym odcinku linii kolejowej nr 18 między Toruniem a Bydgoszczą,
2) uwzględnianie przy zakupie pociągów uwarunkowań wynikających z ich eksploatacji (m.in. odchyleń na skutek obciążenia pojazdu, zużycia kół) oraz stanu infrastruktury (m.in. dopuszczalnych tolerancji odchyleń eksploatacyjnych wysokości peronu), tak aby możliwe było swobodne wsiadanie i opuszczanie pojazdu przez osoby o ograniczonej zdolności poruszania się;

Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego

1) usunięcie wad w nowo wybudowanych peronach, ujawnionych po 1–2 latach eksploatacji, oraz zapobieżenie ich występowaniu w przyszłości.

Inwestorzy, tj. Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, Prezydent Miasta Torunia, Prezes Zarządu Tramwaj Fordon sp. z o.o.

5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

5.1. Dostępność i atrakcyjność taboru

Zdefiniowanie potrzeb w zakresie dostępności i atrakcyjności taboru

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej z 2010 r.[10]

Przeprowadzone na zlecenie Marszałka badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców B-TOM wykazały, że czynnikami wpływającymi na wybór komunikacji zbiorowej w podróżach miejskich przez respondentów posiadających samochód były m.in.: zatłoczenie ulic – kongestia drogowa (11%), niedyspozycje psychofizyczne (8%), zadawalająca jakość komunikacji miejskiej (5%).

Wśród respondentów korzystających w równym stopniu z komunikacji zbiorowej i indywidualnej lub korzystających przeważnie lub zawsze z komunikacji zbiorowej w podróżach miejskich, 64,2% zadeklarowało brak zamiaru rezygnacji z niej na rzecz komunikacji indywidualnej.

Respondenci, którzy deklarowali rezygnację z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej, wskazali czynniki, które mogłyby znacząco wpłynąć na ich decyzję co do dalszego korzystania z komunikacji miejskiej, w tym m.in.: 7% – nowoczesny, czysty tabor, a kolejne 7% – mniejsze zatłoczenie.

Wyniki badania pozwoliły m.in. na określenie struktury wyboru/preferencji środka transportu w podróżach codziennych, która prezentowała się następująco:

- wśród mieszkańców Bydgoszczy i Torunia odpowiednio: 34% i 45% korzystało z autobusu miejskiego, 9% i 12 % – z tramwaju, 4% i 2% – z pociągu/szynobusu,
- wśród mieszkańców spoza Bydgoszczy i Torunia: 5% korzystało z autobusu miejskiego, 0% – z tramwaju, 10% – z pociągu/szynobusu.

Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego z 2013 r.[11]

Z przeprowadzonych na zlecenie Marszałka ankiet komunikacyjnych wśród mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego wynikało, że znaczna część podróżnych, będących kierowcami samochodów osobowych, nie wykazywała jakichkolwiek chęci rezygnacji z własnego pojazdu na rzecz transportu publicznego (prawie 40% udzielonych odpowiedzi). Pozostała ankietowana grupa osób, będących kierowcami samochodów osobowych, jako okoliczności, które mogłyby ich skłonić do skorzystania z oferty transportu publicznego, wskazała m.in.: wyższy standard podróży (26% odpowiedzi).

Osoby podróżujące publicznym transportem zbiorowym (w tym nieposiadające samochodów) jako powody korzystania z tego transportu wymieniały m.in. takie czynniki, jak brak sytuacji stresowej i wygoda (19,5%), poczucie bezpieczeństwa (15,3%) czy komfort podróży (13,6%), co oznacza wybór transportu publicznego także jako alternatywy wobec bezpośredniego uczestnictwa w stresującej kongestii i warunkach ruchu na drogach.

10 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez firmę TRAKO, Marek Wierzbicki w kwietniu 2010 roku. Por. załącznik 6.1.

11 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez Fundację „Rozwój UTP" w okresie od kwietnia do czerwca 2013 r. Por. załącznik 6.1.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Wyniki zleconych przez marszałka badań ankietowych wśród osób podróżujących koleją w województwie kujawsko-pomorskim, które dotyczyły oceny obecnego poziomu obsługi pasażerskiej oraz związanych z tym preferencji i oczekiwań, pokazują że duża liczba pasażerów oczekiwała m.in. rozszerzenia zakresu i dostępu do informacji pasażerskiej.

Z kolei wyniki badań ankietowych dotyczące oceny stanu środków transportowych kolei eksploatowanych na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego pokazały, że wśród ocenianych elementów najniższe oceny uzyskały m.in.: przystosowanie środków transportowych do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Wśród postulatów przewozowych osób podróżujących transportem publicznym w województwie kujawsko-pomorskim dotyczących transportu publicznego: 12,4% dotyczyło stanu technicznego środków transportowych, 16,7% – dobrego systemu informacji dla podróżnych, 17,6% – wysokiego komfortu i wygody podróżowania, 33,4% – bezpieczeństwa podróży.

Potrzeby zdefiniowane w dokumentach programowych oraz planach transportowych

W „Zintegrowanym Programie Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej, ze szczególnym uwzględnieniem bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego na lata 2010–2015" (dalej: „ZPRTP", opracowanym na zlecenie marszałka i będącym przedmiotem konsultacji społecznych)[12] jako priorytety dla transportu publicznego w B-TOM, służące zapewnieniu jego konkurencyjności względem komunikacji indywidualnej, wskazano m.in. poprawę jego dostępności oraz wizerunku. Priorytety te miały zostać osiągnięte m.in. poprzez zakup nowoczesnego taboru niskopodłogowego oraz zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w pojazdach.

W wojewódzkim planie transportowym zwrócono uwagę m.in. na potrzebę podniesienia jakości środków transportowych, większy komfort i bezpieczeństwo podróży, a także lepsze ich dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych, osób przewożących dzieci w wózkach lub rower. Wskazano m.in. na stopniową wymianę starego, zużytego taboru na nowy, wdrażanie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego w środkach transportowych. Na potrzebę unowocześnienia i podnoszenia standardów dotyczących taboru wskazywano również w planach transportowych dla miasta Bydgoszczy i dla miasta Torunia.

Nieprecyzyjność norm dotyczących standardu środków transportowych w wojewódzkim planie transportowym

W kontroli NIK zwrócono jednak uwagę na nieprecyzyjne określenie w projekcie wojewódzkiego planu transportowego standardów środków transportowych. W szczególności w części planu dotyczącej pożądanego poziomu świadczenia usług przewozowych wskazano, że na liniach o dużych natężeniach potoków pasażerskich powinny być eksploatowane środki transportowe o wyższym standardzie komfortu i bezpieczeństwa podróży. Powyższa konstrukcja normy w planie transportowym powinna zostać skonkretyzowana, gdyż nie pozwala jednoznacznie stwierdzić, w odniesieniu do których linii transportowych uzasadnione są podnoszone w skargach roszczenia pasażerów dotyczące wyższego komfortu podróży. Na problem ten zwrócił uwagę również Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: „UTK").

12 Por. ZPRTP (TOM II Planowane inwestycje. Prognozy i priorytety rozwoju, s. 52–56), http://bitcity.kujawsko-pomorskie.pl/documents/20111027/ [dostęp: 24 października 2017 r.].

Na etapie opiniowania projektu planu transportowego wskazał on m.in. na konieczność dokładniejszego określenia, co należy rozumieć przez linie o „dużych natężeniach potoków pasażerskich". Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że konieczność łącznego odczytywania norm dotyczących standardów wykonywania usług z treści zapisów różnych rozdziałów planu[13] dodatkowo obniża czytelność wojewódzkiego planu. Analiza treści planu wykazała przypadki odmiennego definiowania tych samych standardów w różnych częściach dokumentu[14].

Nieprecyzyjność norm dotyczących zakresu informacji w pojazdach w planie transportowym dla Torunia

NIK zwróciła także uwagę na zbyt ogólny charakter niektórych mierników w projekcie planu transportowego dla miasta Torunia w zakresie dotyczącym standardów wyposażenia środków transportowych, w szczególności: „zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach".

Nieprecyzyjne formułowanie norm w planie transportowym może stwarzać trudności w ich odczytaniu, a tym samym ich stosowaniu przez odbiorców. Plan transportowy jest odpowiedzią na zindywidualizowane i zdefiniowane potrzeby transportowe w danym regionie i jako akt prawa miejscowego stanowi źródło praw i obowiązków. Tym samym zapisom tego planu, zwłaszcza w odniesieniu do pożądanych standardów świadczenia usług, należałoby nadać wyższy stopień konkretyzacji i jednoznaczności.

Konsultacje społeczne oraz skargi i wnioski jako źródło informacji na temat potrzeb i preferencji transportowych B-TOM

Z treści wniosków składanych przez mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych dotyczących projektów planów transportowych w B-TOM, jak również skarg i wniosków składanych na bieżąco do organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego wynikały m.in. następujące potrzeby transportowe: zapewnienie wysokiego standardu taboru, zapewnienie właściwej komunikacji zastępczej, zapewnienie dostatecznej informacji pasażerskiej.

Realizacja potrzeb w zakresie dostępności i atrakcyjności taboru

Przy planowaniu, organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego oraz Bydgoszczy i Torunia uwzględniano, w miarę posiadanych możliwości, potrzeby transportowe w zakresie dostępności i atrakcyjności taboru występujące na obszarze B-TOM.

Struktura wiekowa, dostępność i atrakcyjność taboru w wojewódzkich przewozach użyteczności publicznej na obszarze B-TOM

W ramach kolejowych przewozów użyteczności publicznej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, na liniach przebiegających przez B-TOM w 2016 r. wykorzystywane były (w wybrane dni[15]) pociągi o następującej strukturze wiekowej[16]: 10-letnie i młodsze – 28,4%; 10–20-letnie (włącznie) – 12,0%; 20–30-letnie (włącznie) – 13,2%; powyżej 30 lat – 46,4%. Dane te wskazują, że udział pojazdów w wieku do 10 lat wzrósł prawie

13 Por. treść rozdziałów 5, 8 i 9 wojewódzkiego planu transportowego.

14 Np. [1] w tab. 9.1. projektu planu wyższy standard komfortu zdefiniowany jest w sposób zamknięty – jako instalacja systemu klimatyzacji, modułu Wi-Fi, podczas gdy w rozdziale 9.1. zdefiniowany jest w sposób otwarty - poprzez wyliczenie przykładowe („np. zamontowana klimatyzacja, wygodne siedzenia"); [2] wyposażenie przystanków autobusowych położonych na drogach wojewódzkich w rozdz. 9.1. obejmuje 9 elementów, w tabeli 9.1. – 8 elementów.

15 Dla wszystkich określonych wyżej lat porównywano przejazdy w pierwsze dni pracujące następujące po wprowadzeniu nowego rocznego rozkładu jazdy, który corocznie wchodzi w życie po północy drugiej soboty grudnia.

16 Dane procentowe wyliczono przy uwzględnieniu długości połączenia. Dane te określają % długości wykonanych przejazdów obsługiwanych pojazdami w danym przedziale wiekowym.

trzykrotnie[17]. Ponadto w 2016 r. 20,2% przejazdów dokonano pojazdami zmodernizowanymi w okresie 10 lat, podczas gdy w 2010 r. wskaźnik ten wynosił 13,6%. W analizowanym okresie średni wiek pojazdów wykorzystywanych w ww. przewozach na obszarze B-TOM podlegał wahaniom. Wynosił on: 28,6 lat w 2010 r.; 28,7 lat w 2011 r.; 29,1 lat w 2012 r.; 21,8 lat w 2013 r.; 20,5 lat w 2014 r.; 24 lata w 2015 r. oraz 23,7 lat w 2016 r. Zwiększył się udział pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, wyposażonych w system informacji pasażerskiej oraz klimatyzację: z 24,4% w 2011 r. do 59,7% w 2016 r. Zwiększył się też udział pojazdów umożliwiających dostęp do bezprzewodowej sieci internetowej WiFi: z 0,3% w 2011 r. do 25,0% w 2016 r. W ww. latach wszystkie przewozy na obszarze B-TOM realizowano składami umożliwiającymi przewóz rowerów[18].

Struktura wiekowa i dostępność taboru w przewozach użyteczności publicznej w Bydgoszczy

W ramach przewozów użyteczności publicznej na terenie Bydgoszczy w latach 2011–2016 nastąpił spadek liczby autobusów z 231 do 210[19] oraz wzrost liczby tramwajów ze 116 do 126. Zwiększył się udział pojazdów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych w liczbie pojazdów ogółem: autobusów – z 86,1% do 91,4%[20]; tramwajów z – 1,7% do 11,1%. Średni wiek autobusów obniżył się z 7 do 4,4 lat, a średni wiek tramwajów wzrósł z 26,1 do 28,2 lat. W 2016 r. dysponowano 28 579 miejscami siedzącymi w autobusach i 17 500 w tramwajach. Wykorzystanie taboru autobusowego ogółem w 2016 r. wynosiło 86,4% (w 2011 r. – 85,8%), a taboru tramwajowego – 80,3% (w 2011 r. – 77,6%). Liczba przewiezionych pasażerów w 2016 r. wynosiła 64,5 mln (w 2015 r. – 53,5 mln).

Dostępność taboru komunikacji miejskiej w ramach węzła Bydgoszcz Wschód

Na podstawie analizy rozkładów jazdy dla linii przechodzących przez węzeł przesiadkowy Bydgoszcz Wschód (obowiązujących w dni nauki szkolnej w styczniu 2017 r.)[21] stwierdzono m.in., że kursy pojazdami niskopodłogowymi stanowiły 51,5%[22] ogółu kursów, z czego:

- autobusy niskopodłogowe stanowiły 65,1% ogółu autobusów skierowanych do obsługi tej trasy, przy czym siedem spośród 10 linii, których trasy przebiegały przez przystanek „Dworzec Wschód", miało wyłącznie takie pojazdy;
- tramwaje niskopodłogowe stanowiły 27,1% ogółu tramwajów skierowanych do obsługi tej trasy, przy czym jedna linia, której trasa przebiegała przez przystanek „Dworzec Wschód", nie miała w ogóle takiego pojazdu.

17 Wybranego dnia w 2010 r. i w 2011 r. udział w przewozach pojazdów w wieku do 10 lat wynosił odpowiednio 10,4% i 10,5%.

18 Uwzględniono składy przystosowane do przewozu rowerów (miejsca wyposażone w stojaki) oraz składy umożliwiające przewóz rowerów (miejsca umożliwiające postawienie roweru – np. w przedziałach dla dużego bagażu).

19 Ze 199 do 192 zmniejszyła się liczba autobusów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych, co miało związek m.in. ze spadkiem liczby autobusów, które nie były wyprodukowane w ciągu ostatnich 10 lat.

20 Przy spadku ogólnej liczby autobusów w latach 2011–2016 odnotowano większy spadek liczby autobusów nieprzystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych w stosunku do spadku liczby autobusów przystosowanych do potrzeb tych osób.

21 Zgodnie z rozkładem jazdy dla linii tramwajowych nr 3, 5, 7, i 10 oraz dla linii autobusowych nr 64, 65, 69, 73, 74, 83, 89, 31N, 32N, 33N, wg stanu na 17 stycznia 2017 r., tj. po upływie roku od terminu rozpoczęcia eksploatacji nowo wybudowanej trasy tramwajowej do Fordonu.

22 329 kursów spośród 639 ogółem było realizowanych pojazdami niskopodłogowymi.

W godzinach szczytu[23] 162 kursy spośród 322 ogółem były realizowane przez tabor przystosowany dla osób niepełnosprawnych.

Struktura wiekowa, dostępność i atrakcyjność taboru w przewozach użyteczności publicznej w Toruniu

W ramach przewozów użyteczności publicznej na terenie Torunia w latach 2011–2016 wzrosła liczba autobusów ze 132 do 143 oraz tramwajów z 55 do 70. Zwiększył się udział pojazdów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych w liczbie pojazdów ogółem: autobusów – z 50,8% do 64,3% i tramwajów – z 0% do 24,3%. Średni wiek autobusów wzrósł z 8,7 do 10,6 lat, a średni wiek tramwajów obniżył się z 27,3 do 24,5 lat. W 2016 r. dysponowano 4460 miejscami siedzącymi w autobusach i 1770 miejscami siedzącymi w tramwajach. Wykorzystanie taboru autobusowego ogółem w 2016 r. wyniosło 87,4% (w 2011 r. – 66,9%), a taboru tramwajowego – 60,4% (w 2011 r. – 52,5%). Liczba przewiezionych pasażerów w 2016 r. wynosiła 53,8 mln pasażerów (w 2015 r. – 53,6 mln).

Dostępność taboru komunikacji miejskiej w ramach węzłów Toruń Główny, Toruń Miasto i Toruń Wschodni

Na podstawie analizy rozkładów jazdy dla trzech linii komunikacyjnych łączących dzielnice o największej liczbie mieszkańców[24] (obowiązujących w dni nauki szkolnej w styczniu i w czerwcu 2016 r. oraz w styczniu 2017 r.)[25] ustalono, że liczba kursujących autobusów niskopodłogowych utrzymywała się na stałym poziomie, a jednocześnie zwiększyła się liczba niskopodłogowych tramwajów. I tak:

- na linii autobusowej nr 22 z przystanku Kolankowskiego do węzła przesiadkowego dworzec Toruń Główny kursowały 54 autobusy (w tym 28 niskopodłogowych, tj. 51,9%);
- na linii autobusowej nr 26 z przystanku Rubinkowo II przez węzeł przesiadkowy Toruń Wschodni kursowało 51 autobusów (w tym 38 niskopodłogowych, tj. 74,5%);
- na linii tramwajowej nr 1 z przystanku Uniwersytet przez węzeł przesiadkowy Toruń Miasto kursowało od 120 do 118 tramwajów (w tym odpowiednio 48 i 59 niskopodłogowych, tj. 40,0 % i 50,0%).

Zapewnienie kontroli dotyczących taboru w ramach nadzoru nad realizacją usług przewozowych przez operatorów

Kontrola nad realizacją usług przewozowych przez operatorów obejmowała m.in.:

- w przypadku kontroli sprawowanych przez marszałka województwa kujawsko-pomorskiego – zgodność podstawianego taboru z umową transportową (m.in. rodzaju i wieku pojazdu), zapełnienie składu pociągu (zapewnienie podróżnym miejsca siedzącego), zapewnienie odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny (np. ogrzewania i dostępności wody w toaletach);
- w przypadku kontroli sprawowanych przez ZDMiKP w Bydgoszczy oraz prezydenta miasta Torunia – zgodność podstawianego taboru z umową transportową, zapewnienie czystości pojazdów, prowadzenia sprzedaży biletów przez obsługę pojazdu, prawidłowego wyposażenia i oznakowania pojazdów.

---

23 Tj. w godz. 5.00–9.00 oraz 13.00–17.00.

24 Analizą objęto rozkłady jazdy: [1] linii autobusowej nr 22 łączącej dzielnicę Torunia „Na Skarpie" z węzłem przesiadkowym dworzec Toruń Główny; [2] linii autobusowej nr 26 łączącej dzielnicę Torunia „Rubinkowo" z węzłem przesiadkowym Toruń Wschodni w stronę osiedla „Bydgoskie Przedmieście"; [3] linii tramwajowej nr 1 z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika przechodzącej przez węzeł przesiadkowy Toruń Miasto w stronę osiedla „Na Skarpie".

25 Zgodnie z rozkładem jazdy dla linii autobusowych nr 22 i 26 oraz linii tramwajowej nr 1, wg stanu na 1 stycznia 2016 r., 1 czerwca 2016 r. i 1 stycznia 2017 r.

Zakres i efekty rzeczowe zrealizowanych inwestycji w tabor

Trzy spośród sześciu projektów inwestycyjnych badanych w ramach kontroli NIK obejmowały swoim zakresem zakup nowego taboru, tj.:

- projekt pn. „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City" (realizowany w latach 2009–2015[26]), w ramach którego Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego zakupił pięć elektrycznych zespołów trakcyjnych o nazwie „Elf" o łącznej wartości 82,1 mln zł;
- projekt pn. „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy" (realizowany w latach 2009–2015[27]), w ramach którego Tramwaj Fordon sp. z o.o. zakupił 12 pięcioczłonowych tramwajów o nazwie „Swing" o łącznej wartości 109,6 mln zł (w tym specjalistyczne wyposażenie obsługowe o wartości 687,7 tys. zł);
- projekt pn. „Integracja sytemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu w ramach BIT-City" (realizowany w latach 2010–2015[28]), w ramach którego Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu sp. z o.o. zakupił 17 tramwajów o nazwie „Swing" (w tym sześć trójczłonowych i 11 pięcioczłonowych) o łącznej wartości 139 mln zł.

Inwestycje w tabor ukierunkowane na poprawę jakości przewozów użyteczności publicznej[29]

Oględziny jednego z pięciu zakupionych elektrycznych zespołów trakcyjnych „Elf" oraz trzech z 29 zakupionych tramwajów „Swing" potwierdziły zastosowanie rozwiązań mających pozytywny wpływ na jakość przewozów użyteczności publicznej (ułatwiających dostęp do pojazdu i poprawiających komfort podróży), zgodnych z wymogami określonymi przez Zamawiających w specyfikacjach technicznych. Dotyczyło to m.in. zastosowania:

- w przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych – stopni do wsiadania z peronów niższych niż 55 cm ponad płaszczyznę główki szyny, wind i toalet dla osób niepełnosprawnych ruchowo, stref niskopodłogowych przy wejściu do pojazdu z odpowiednio oznakowanymi miejscami dla wózków inwalidzkich (wyposażonych w element stabilizujący z pasem bezpieczeństwa) oraz przestrzeni na większy bagaż z możliwością mocowania rowerów, miejsc dla osób uprzywilejowanych, elektronicznego systemu zewnętrznej i wewnętrznej informacji pasażerskiej, przycisków przywołania obsługi pociągu, kontrastowego oznakowania dla osób słabowidzących wewnątrz pojazdu;
- w przypadku tramwajów – niskiej podłogi w przedziale pasażerskim, wysuwanej platformy dla osób niepełnosprawnych ruchowo, odpowiednio oznakowanych miejsc dla wózka inwalidzkiego (z zamontowanym oparciem, pasem bezpieczeństwa i poręczą, przyciskiem do sygnalizacji zamiaru opuszczenia pojazdu), systemu wizualnej i głosowej informacji pasażerskiej (zewnętrznej i wewnętrznej), automatów biletowych, przycisków alarmowych, kontrastowego oznakowania dla osób słabowidzących wewnątrz pojazdu.

26 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-025/12-00 z dnia 13 grudnia 2013 r.

27 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-021/12-00 z dnia 27 grudnia 2013 r.

28 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-027/12-00 z dnia 9 grudnia 2013 r.

29 Kontrolą objęto wszystkie cztery postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na dostawy ww. taboru.

Zdjęcie nr 1
Pomieszczenie dla rowerów oraz wejście dla osób niepełnosprawnych z windą w niskopodłogowej strefie pociągu EZT „Elf" (peron 2 na stacji Toruń Główny)

Źródło: Oględziny przeprowadzone przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

Zdjęcie nr 2 i 3
Wysuwana platforma oraz wyznaczone miejsce dla osoby niepełnosprawnej w tramwaju „Swing"

Źródło: Oględziny przeprowadzone przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

Właściwe utrzymanie zakupionego taboru

Operatorzy publicznego transportu zbiorowego zapewnili właściwe utrzymanie (w tym czystość i estetykę) zakupionego taboru oraz urządzeń stanowiących element ich wyposażenia. Usterki zgłaszane w trakcie eksploatacji zakupionego taboru, w szczególności dotyczące niesprawnych wyświetlaczy, awarii systemu zapowiedzi głosowych oraz urządzeń do obsługi pasażerów niepełnosprawnych, były na bieżąco usuwane. Łączne koszty amortyzacji dotyczące taboru zakupionego w ramach badanych projektów wyniosły do końca 2016 r. 12,7 mln zł, z tego 5,5 mln zł – pięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych „Elf" i 7,2 mln zł – 29 tramwajów „Swing".

Przypadki ograniczeń w dostępności zakupionego taboru dla pasażerów

NIK zidentyfikowała przypadki ograniczeń w funkcjonalności zakupionego taboru, w szczególności urządzeń stanowiących element ich wyposażenia.

W jednym z czterech badanych zamówień wystąpiły przypadki nierzetelnego odbioru taboru przez pracowników podległych marszałkowi województwa. W szczególności nie zapewniono spełnienia przez elektryczne zespoły trakcyjne części wymogów określonych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności odnoszących się do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się, wskazanych przez Zamawiającego w SIWZ. Dotyczyło to m.in. braku odpowiedniego oznakowania pierwszego i ostatniego stopnia schodów wewnątrz pojazdu, braku odpowiedniego oznakowania urządzeń alarmowych w toalecie uniwersalnej, niezapewnienia odpowiedniego standardu siedzenia dla osoby towarzyszącej osobie korzystającej z wózka, umiejscowienia jednego miejsca na wózek inwalidzki w sposób uniemożliwiający widoczność informacji podawanych na tablicy kierunkowej systemu informacji pasażerskiej.

Kontrola NIK wykazała problemy z wykorzystaniem wind dla osób niepełnosprawnych ruchowo, zamontowanych w elektrycznych zespołach trakcyjnych, na kolejowych stacjach Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna i Toruń Główny. Polegały one na braku możliwości samodzielnego, swobodnego wjazdu osoby poruszającej się na ręcznym wózku inwalidzkim z peronów tych stacji na opuszczoną platformę windy. Wjazd na platformę wymagał asysty pracownika obsługi pociągu z uwagi na przerwę w płaszczyźnie poziomej między krawędzią platformy windy a krawędzią peronu (por. zdjęcia nr 4 i 5).

Zdjęcie nr 4
Przerwa w płaszczyźnie poziomej między krawędzią platformy windy dla osób niepełnosprawnych stanowiącej element wyposażenia EZT „Elf" a krawędzią peronu (peron 1 przy torze 2 stacji Toruń Główny)

Źródło: Kadr filmowy z oględzin przeprowadzonych przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

Zdjęcie nr 5
Brak możliwości samodzielnego, swobodnego wjazdu do pociągu EZT „Elf" przez osobę poruszającą się na ręcznym wózku inwalidzkim (peron 1 przy torze 2 stacji Toruń Główny)

Źródło: Kadr filmowy z oględzin przeprowadzonych przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

Stwierdzone problemy z windami mogą stanowić barierę, a nawet uniemożliwić skorzystanie z pociągu osobom poruszającym się na elektrycznym wózku inwalidzkim. Duża waga takiego wózka może uniemożliwiać asystę przy wsiadaniu do pociągu.

Przy ustalaniu wysokości podłogi w SIWZ na dostawę elektrycznych zespołów trakcyjnych marszałek województwa dopuścił składanie ofert na pojazdy, które miały podłogę na wysokości 0,76 m, co odpowiadało wysokości peronu dopuszczalnej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie[30]. Nie uwzględniono przy tym uwarunkowań wynikających z eksploatacji taboru (m.in. możliwych odchyleń na skutek obciążenia pojazdu, zużycia kół) oraz zaistniałych uwarunkowań dotyczących infrastruktury kolejowej (m.in. dopuszczalnych tolerancji odchyleń eksploatacyjnych wysokości peronu). Może to nasilać problemy z otwieraniem wind dla osób niepełnosprawnych w toku eksploatacji taboru i peronów, zwłaszcza wobec stwierdzenia przez NIK niedopuszczalnych odchyleń wysokości nowo wybudowanych peronów. [str. 41, 42, 74–81]

Stwierdzone niedogodności dla pasażerów świadczą też o niespełnieniu docelowego poziomu standardu w przewozach użyteczności publicznej dla województwa kujawsko-pomorskiego określonego w planie transportowym, zgodnie z którym „wysokość platformy przystankowej powinna zapewniać łatwe wejście do środka transportowego".

Brak jednolitych standardów wyposażenia zakupionego taboru, istotnych z punktu widzenia warunków obsługi podróżnych

Brak było jednolitego podejścia Zamawiających do wymogów technicznych dla automatów biletowych, w które wyposażone zostały zakupione tramwaje. W tramwajach „Swing" zakupionych dla Bydgoszczy funkcjonalność tych automatów została ograniczona do płatności bezgotówkowych, podczas gdy w tramwajach „Swing" zakupionych dla Torunia zapewniono

30 Dz. U. Nr 151, poz. 987, ze zm.

także obsługę płatności gotówkowych. Brak możliwości zakupu za gotówkę biletu komunikacji miejskiej w tramwajach może przyczynić się do rezygnacji pasażera z przejazdu z uwagi na ryzyko związane z brakiem biletu, ograniczając tym samym dostępność przewozów użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez ten środek transportu (w szczególności w przypadku, gdy motorniczy nie prowadzi sprzedaży biletów w ogóle albo wyłącznie na przystankach początkowych i końcowych, a w okolicy przystanku komunikacji miejskiej nie ma alternatywnego punktu sprzedaży biletów za gotówkę). Wprowadzanie udogodnień dla pasażerów w postaci bezgotówkowych automatów biletowych nie może oznaczać rezygnacji z rozwiązań podstawowych. Może to być bowiem uznane za dyskryminację grupy pasażerów nieposiadających przy sobie kart płatniczych lub urządzeń pozwalających na płatność bezgotówkową[31].

Brak szczegółowych wymagań dotyczących norm jakości oraz standardu wyposażenia pojazdów w umowach transportowych zawartych przez Marszałka bez uprzedniej konsultacji z Prezesem UTK

W kontrolowanym okresie Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie przekazał do zaopiniowania Prezesowi UTK żadnego z projektów pięciu umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, czym naruszono art. 28pb ust. 2 utk. Tymczasem umowy te nie określały szczegółowych wymagań odnośnie norm jakości oraz standardu wyposażenia środków transportu, poza punktualnością i zobowiązaniem do wykonywania części przewozów taborem udostępnionym przez marszałka.

Jedyna umowa o świadczenie ww. usług przewozowych zawarta przez Marszałka po uchwaleniu wojewódzkiego planu transportowego nie zobowiązywała operatora do zapewnienia standardu jakości przewozów opisanego w tym planie, a w szczególności: średniego wieku pojazdów nieprzekraczającego 20 lat, dostosowania przynajmniej jednego wagonu w składzie do przewozu rowerów oraz minimum jednego wagonu w pociągu na każdej z linii do potrzeb osób niepełnosprawnych, wyposażenia każdego środka transportowego w urządzenia informacji pasażerskiej, wyposażenia kontrolera biletów w czytnik kart płatniczych i zbliżeniowych. W umowie tej zobligowano operatora do wprowadzenia do eksploatacji co najmniej czterech sztuk fabrycznie nowych jednostek taborowych, jednak dopuszczono świadczenie usług przewozowych taborem, który w momencie podpisywania umowy miał do 51 lat (licząc od daty produkcji). Ponadto wykreślono z umowy zapis dotyczący obowiązku zapewnienia każdemu pasażerowi miejsca siedzącego w pociągu (na nieprzerwanym odcinku przekraczającym 15 km).

Niejednolity standard taboru w ramach usług przewozowych i usług kolejowej komunikacji zastępczej

W ramach kolejowej komunikacji zastępczej nie zapewniono jednakowego standardu usług przewozu rowerów w porównaniu do standardu usług określonego w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów. Podczas oględzin przeprowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli 9 grudnia 2016 r. na peronach czterech stacji i przystanków osobowych[32] stwierdzono,

31 Por. http://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/1,34959,19786873,biletomaty-w-autobusach-tylko-na-karte-pasazerowie-to-dyskryminacja.html [dostęp: 31 sierpnia 2017 r.] oraz http://www.gazetakrakowska.pl/artykul/3545749,krakow-biletomaty-tylko-na-karte-stalysie-utrapieniem-podrozni-traca-nerwy-i-pieniadze,id,t.html [dostęp 4 września 2017 r.].

32 Na stacjach: Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Wschód oraz na przystanku osobowym Bydgoszcz Bielawy.

że w rozkładach jazdy – odjazdów (obowiązujących od 16 października do 10 grudnia 2016 r.) pociągi na trasie Unisław Pomorski–Bydgoszcz Główna oznaczone zostały jako pociągi z możliwością przewozu rowerów w wagonie do tego nieprzystosowanym (przy ograniczonej liczbie miejsc). Natomiast z informacji na stronie internetowej przewoźnika wynikało, że we wszystkich pojazdach kolejowej komunikacji zastępczej wprowadzono zakaz przewozu rowerów. Należy też zwrócić uwagę, że na stronie tego przewoźnika wskazano na możliwe ograniczenia w przewozie większego bagażu ręcznego, wózków i foteli inwalidzkich oraz wózków dziecięcych w pociągach oraz pojazdach kolejowej komunikacji zastępczej. Zapewnienie odpowiedniego standardu usług w ramach kolejowej komunikacji zastępczej, tj. porównywalnego ze standardem określonym w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, ma istotny wpływ na atrakcyjność publicznego transport zbiorowego i powinno być egzekwowane od przewoźników świadczących usługi przewozów użyteczności publicznej.

Pozostałe ustalenia kontroli dotyczące realizacji zamówień na dostawę taboru

W dwóch spośród czterech badanych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę taboru wystąpiły przypadki naruszenia przepisów pzp przez miasto Toruń i przez Tramwaj Fordon sp. z o.o., które nie miały jednak negatywnego wpływu na warunki obsługi pasażerów. Polegały one na:

- niewłaściwym opisaniu części przedmiotu zamówienia (bez sporządzenia programu funkcjonalno-użytkowego) oraz nieprawidłowym oszacowaniu wartości części zamówienia (bez określenia planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym), co stanowiło naruszenie art. 31 ust. 2 oraz art. 33 ust. 1 pkt 2 pzp przez miasto Toruń;
- dokonaniu w umowie dostawy tramwajów „Swing" dla Bydgoszczy istotnych zmian warunków zamówienia w stosunku do umowy ramowej (tj. zmiany terminu dostawy pierwszych dwóch tramwajów, stanowiącego kryterium oceny ofert), co stanowiło naruszenie art. 101 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pzp obowiązującego w czasie dokonania tej zmiany przez Tramwaj Fordon sp. z o.o.;
- dokonaniu zmian w umowie dostawy tramwajów „Swing" dla Bydgoszczy w zakresie funkcjonalności biletomatów, w które powinny być wyposażone zamówione tramwaje, bez zachowania formy pisemnej.

Na etapie realizacji umowy dostawy tramwajów „Swing" dla Bydgoszczy miały miejsce zmiany terminów dostaw i odbiorów ostatecznych 11 z 12 tramwajów, które skutkowały dwutygodniowym przesunięciem (z 2 na 16 stycznia 2016 r.) terminu rozpoczęcia eksploatacji nowej linii do Fordonu oraz terminu wprowadzenia zmian w układzie linii komunikacyjnych w Bydgoszczy, w tym dotyczących systemu przesiadkowego „A+T" (autobus plus tramwaj)[33]. Nie stwierdzono jednak, aby zmiany ww. terminów miały negatywny wpływ na realizację w 2016 r. zakładanego rozkładu jazdy oraz pracy przewozowej dla linii tramwajowej do Fordonu.

[33] Na trasach łączonych, na których obowiązywała opłata jak na jednej linii zwykłej (do 60 minut).

Wystąpiła nieprawidłowość polegająca na wystawieniu przez Tramwaj Fordon sp. z o.o. z datą 31 grudnia 2015 r. dowodów przyjęcia środka trwałego dotyczących 11 z 12 tramwajów pomimo, że ww. tramwaje nie spełniały definicji środka trwałego określonej w art. 3 ust. 1 pkt 15 ustawy o rachunkowości. Protokoły odbioru warunkowego 11 tramwajów z 18 grudnia 2015 r., na podstawie których przyjęto te tramwaje do ewidencji środków trwałych, nie zawierały jakichkolwiek danych potwierdzających dokonanie: oględzin tramwaju pod kątem zastosowania wymaganych rozwiązań technicznych, sprawdzenia poprawności działania zespołów i podzespołów, przeprowadzenia jazd próbnych na trasach tramwajowych miasta Bydgoszczy ze sprawdzeniem działania urządzeń systemowych. Na podstawie ww. protokołów odbioru warunkowego Tramwaj Fordon sp. z o.o., jako zamawiający, nie był w stanie rozstrzygnąć, czy pojazdy były kompletne i zdatne do użytku, bowiem dokonując odbioru warunkowego zobowiązany był jedynie do weryfikacji świadectwa homologacji typu tramwaju, deklaracji zgodności producenta, wykazu podzespołów i wyposażenia. Wykonanie czynności pozwalających ocenić sprawność i kompletność zamawianych tramwajów zostało potwierdzone dopiero w protokołach odbioru ostatecznego, sporządzonych w dniach od 7 stycznia do 2 lutego 2016 r. Dlatego też nie było podstaw do przyjęcia tych tramwajów do użytkowania 31 grudnia 2015 r.

Efektywność działań mających na celu poprawę dostępności i atrakcyjności taboru

Działania podejmowane w latach 2011–2016 przez podmioty odpowiedzialne za system publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM były ukierunkowane na poprawę dostępności i atrakcyjności taboru, m.in. poprzez odnowę taboru, podniesienie komfortu jazdy pasażerów, wdrożenie nowych elementów systemu informacji pasażerskiej. Realizacja tych działań wpisywała się w preferencje i oczekiwania mieszkańców B-TOM w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Badane inwestycje w tabor miały wpływ na osiągnięcie zakładanych wskaźników rezultatu. Wskazuje to na skuteczność podjętych działań w ramach tych inwestycji. Wartości wskaźników świadczą o tym, że wszystkie inwestycje dawały możliwość poprawy dostępności i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na obszarze B-TOM. W szczególności:

a) w ramach kolejowych wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej:
   - liczba pasażerów korzystających z komunikacji kolejowej BiT-City w 2016 r. wyniosła 1 134,6 tys. osób, tj. 101,2% wartości zakładanej (1 121,4 tys. osób);

b) w ramach komunikacji miejskiej w Toruniu:
   - dodatkowa liczba pasażerów obsłużonych w 2016 r. przez usprawniony transport miejski wyniosła 5 638,2 tys. osób, co stanowiło 99,6% wartości zakładanej (5 660,3 tys. osób);
   - oszczędności kosztów eksploatacyjnych pojazdów w komunikacji miejskiej w 2016 r. wyniosły 6 702,0 tys. zł, co stanowiło 100,9% wartości zakładanej (6 639,8 tys. zł);

c) w ramach komunikacji miejskiej w Bydgoszczy:
   – liczba pasażerów korzystających z linii tramwajowej do Fordonu w 2016 r. wyniosła 13 733,2 tys. osób, tj. trzykrotnie więcej niż zakładana wartość tego wskaźnika (4 562,8 tys. osób w skali roku).

Rzetelność działań podjętych w ramach badanych inwestycji była jednak niewystarczająca w obszarach istotnych z punktu widzenia obsługi podróżnych. Świadczą o tym w szczególności stwierdzone przypadki ograniczeń w dostępności zakupionego taboru dla pasażerów oraz niejednolite standardy wyposażenia zakupionego taboru, istotne z punktu widzenia warunków obsługi podróżnych.

5.2. Dostępność i atrakcyjność infrastruktury

Zdefiniowanie potrzeb w zakresie dostępności i atrakcyjności infrastruktury w ramach sieci komunikacyjnej

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej z 2010 r.[34]

Przeprowadzone na zlecenie Marszałka badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców B-TOM wykazały, że głównymi czynnikami wpływającymi na wybór samochodu osobowego jako środka transportu w podróżach miejskich wśród osób niekorzystających z komunikacji miejskiej były m.in.: większa wygoda (35%), brak konieczności dojścia do i z przystanku (9%).

Respondenci, którzy deklarowali możliwość rezygnacji z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej wskazali czynniki, które mogłyby znacząco wpłynąć na ich decyzję co do dalszego korzystania z komunikacji miejskiej, w tym m.in.: 8% – bliskość przystanków, 5% – zadbane i czyste dworce/przystanki, 5% – trudność z parkowaniem.

Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego z 2013 r.[35]

Wyniki zleconych przez Marszałka badań ankietowych wśród osób podróżujących koleją w województwie kujawsko-pomorskim, które dotyczyły oceny obecnego poziomu obsługi pasażerskiej oraz związanych z tym preferencji i oczekiwań pokazują, że szczególnie nisko podróżni oceniali: czystość na dworcach i przystankach, dostępność informacji pasażerskiej o dodatkowych połączeniach. Uwagę zwracały oczekiwania dużej liczby pasażerów dotyczące: zwiększenia liczby patroli na dworcach, rozszerzenia zakresu i dostępu do informacji pasażerskiej, zwiększenia liczby czynnych kas biletowych i automatów biletowych.

Z kolei wyniki badań ankietowych dotyczące oceny stanu istniejącej infrastruktury kolejowej oraz środków transportowych kolei eksploatowanych na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego pokazały, że wśród ocenianych elementów najniższe oceny uzyskały: stan przystanków, stan dworców oraz przystosowanie przystanków, dworców do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Respondenci bardzo nisko oceniali także infrastrukturę kolejową pod kątem stanu dróg kolejowych i dostępności parkingów samochodowych przy dworcach i przystankach.

[34] Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez firmę TRAKO, Marek Wierzbicki w kwietniu 2010 r. Por. załącznik 6.1.

[35] Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez Fundację „Rozwój UTP" w okresie od kwietnia do czerwca 2013 r. Por. załącznik 6.1.

Wśród postulatów przewozowych osób podróżujących transportem publicznym w województwie kujawsko-pomorskim dotyczących transportu publicznego: 5,9% dotyczyło stanu infrastruktury przystankowej i dworcowej, 6,3% – stanu infrastruktury drogowej/kolejowej, 16,1% – łatwego dostępu do przystanków/dworca, 16,7% – dobrego systemu informacji dla podróżnych, 17,6% – wysokiego komfortu i wygody podróżowania, 33,4% – bezpieczeństwa podróży.

Potrzeby zdefiniowane w dokumentach programowych oraz planach transportowych

W ZPRTP, opracowanym na zlecenie marszałka i będącym przedmiotem konsultacji społecznych[36] jako jeden z priorytetów dla transportu publicznego w B-TOM, służący zapewnieniu jego konkurencyjności względem komunikacji indywidualnej, wskazano poprawę jego dostępności. Poprawie dostępności miały służyć m.in. perony przystankowe dostosowane do wysokości pierwszego stopnia pojazdu, obsługa nowych obszarów transportem szynowym, tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych: autobus – tramwaj oraz komunikacja miejska – komunikacja kolejowa, nowoczesny system taryfowo-biletowy (m.in. automaty biletowe). Jako priorytet wskazano też na integrację systemów publicznego transportu zbiorowego, której celem były m.in. rozwój transportu szynowego oraz umożliwienie integracji przystankowej różnych środków transportu.

Z treści wojewódzkiego planu transportowego wynikało, że największe potrzeby transportowe występują na linii kolejowej Bydgoszcz Główna–Toruń Wschodni (przez Solec Kujawski). W wojewódzkim planie transportowym zwrócono uwagę m.in. na potrzebę podniesienia jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, dworców i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz w większym stopniu przystosowanie ich do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Wskazano m.in. na stopniowe wyposażenie infrastruktury przystankowej w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo dla pasażerów oraz budowę dogodnych dróg dojścia do tej infrastruktury, wdrażanie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego na przystankach. W wojewódzkim planie transportowym przewidziano do roku 2015 przystosowanie wybranych stacji kolejowych w Bydgoszczy i w Toruniu do pełnienia roli zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach aglomeracyjnej kolei BiT-City. Na umożliwienie dogodnych przesiadek na węzłach komunikacyjnych oraz budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych wskazywano również w planach transportowych dla miasta Bydgoszczy i dla miasta Torunia.

Nierzetelne określenie sieci komunikacyjnej i układu linii transportowych w wojewódzkim planie transportowym

W projekcie wojewódzkiego planu transportowego Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego nierzetelnie określił jednak sieć komunikacyjną[37] i układ linii transportowych, gdyż przedstawiono tam wyłącznie wariant docelowy, tj. planowany na rok 2025, pomijając rozwiązania w okresie przejściowym, tj. w okresie 11 lat. Określenie wyłącznie wariantu docelowego układu sieci transportowej dało swobodę bieżącej modyfikacji

[36] Por. ZPRTP (TOM II Planowane inwestycje. Prognozy i priorytety rozwoju, s. 52–56), http://bitcity.kujawsko-pomorskie.pl/documents/20111027/ [dostęp: 24 października 2017 r.].

[37] Stosownie do art. 4 ust. 1 pkt 16 uptz sieć komunikacyjna to układ linii komunikacyjnych obejmujący obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego.

tego układu przez marszałka, co stało w sprzeczności z art. 12 ust. 1 pkt 1 uptz. Ponadto określając linie komunikacyjne w projekcie wojewódzkiego planu transportowego nie wskazano miejsc do wsiadania i wysiadania pasażerów, które – zgodnie z definicją określoną w art. 4 ust. 1 pkt 5 uptz – stanowią element linii komunikacyjnej.

Konsultacje społeczne oraz skargi i wnioski jako źródło informacji na temat potrzeb i preferencji transportowych B-TOM

Z treści wniosków składanych przez mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych dotyczących projektów planów transportowych oraz planowanych zmian sieci i częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej w B-TOM, jak również skarg i wniosków składanych na bieżąco do organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego wynikały m.in. następujące potrzeby transportowe: rozwój liniowej infrastruktury kolejowej na terenie województwa, uwzględnienie potencjału komunikacji kolejowej w połączeniach międzygminnych i podmiejskich, usprawnienie przesiadek pomiędzy środkami transportu publicznego w ramach węzłów przesiadkowych (w tym zapewnienie parkingów), konieczność działań w zakresie dostosowania infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zapewnienie lepszej dostępności do punktów sprzedaży biletów, zapewnienie dostatecznej informacji pasażerskiej.

Realizacja potrzeb w zakresie dostępności i atrakcyjności infrastruktury

Dostępność i atrakcyjność infrastruktury w wojewódzkich przewozach użyteczności publicznej na obszarze B-TOM

W ramach kolejowych przewozów użyteczności publicznej, obejmujących zasięgiem obszar B-TOM, wykorzystywano m.in. węzły przesiadkowe: Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód, Toruń Główny, Toruń Miasto, Toruń Wschód.

Według danych[38] organizatora, tj. marszałka województwa kujawsko-pomorskiego, węzły te wyposażone były m.in. w następujące udogodnienia: wiaty (77,0%), budynek z poczekalnią (77,0%), punkt sprzedaży biletów (30,8%), system informacji o rozkładzie jazdy (77,0%), udogodnienia dla obsługi osób niepełnosprawnych (m.in. windy, pochylnie – 77,0%), miejsca postojowe (69,2%). W toku kontroli NIK stwierdzono jednak, że występowały bariery architektoniczno-budowlane dla pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się, tj.: na węźle Bydgoszcz Bielawy dojście do jednego z peronów kolejowych możliwe było wyłącznie przejściem nadziemnym bez windy; na węźle Toruń Wschodni dojście z peronów stacji kolejowej do dwóch przystanków linii autobusowych komunikacji miejskiej prowadziło wyłącznie poprzez schody.

Według danych zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.) dotyczących 49 kolejowych stacji i przystanków osobowych wykorzystywanych w ramach przewozów użyteczności publicznej na obszarze B-TOM (w tym na liniach przebiegających przez ww. węzły przesiadkowe): 53,1% stanowiły stacje lub przystanki zawierające rozwiązania techniczne zapewniające dogodną obsługę pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, z tego 16,3% – stacje lub przystanki z podwyższonymi peronami (o wysokości 0,55 m lub 0,76 m).

38 Wg stanu na 31 grudnia 2016 r.

Dostępność i atrakcyjność infrastruktury w przewozach użyteczności publicznej w Bydgoszczy

Według danych organizatora[39], tj. ZDMiKP w Bydgoszczy, dotyczących przystanków komunikacji miejskiej w Bydgoszczy, wykorzystywanych w ramach przewozów użyteczności publicznej na trzech wybranych liniach autobusowych (nr 52, 53, 83) i jednej linii tramwajowej (nr 5), kursujących przez węzły przesiadkowe Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód: od 63,2% do 96,3% stanowiły przystanki wyposażone w wiaty, od 33,3% do 68,4% – przystanki z punktem sprzedaży biletów, od 9,1% do 85,2% – przystanki z tablicami dynamicznej informacji pasażerskiej, od 15,1% do 77,8% – przystanki z rozwiązaniami technicznymi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Z danych ZDMiKP w Bydgoszczy wynikało, że poza stwierdzonym przez NIK przypadkiem ograniczonego dostępu do jednego z peronów kolejowych w ramach węzła Bydgoszcz Bielawy bariery architektoniczno-budowlane dla pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się występowały także na Rondzie Jagiellonów, gdzie dojście do peronów tramwajowych z przejścia podziemnego możliwe było wyłącznie schodami.

Dostępność i atrakcyjność infrastruktury w przewozach użyteczności publicznej w Toruniu

Według danych organizatora[40], tj. prezydenta miasta Torunia, dotyczących przystanków komunikacji miejskiej w Toruniu wykorzystywanych w ramach przewozów użyteczności publicznej, na dwóch wybranych liniach autobusowych (nr 22 i 26) i jednej linii tramwajowej (nr 1) kursujących przez węzły przesiadkowe Toruń Wschodni, Toruń Miasto i Toruń Główny: od 86% do 100% – stanowiły przystanki wyposażone w wiaty, od 4,6% do 6,1% – przystanki z punktem sprzedaży biletów, od 3% do 75,5% – przystanki z tablicami dynamicznej informacji pasażerskiej, od 20,9% do 100% – przystanki z rozwiązaniami technicznymi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Z danych prezydenta miasta Torunia wynikało, że poza stwierdzonym przez NIK przypadkiem ograniczonego dostępu do dwóch przystanków komunikacji miejskiej w ramach węzła Toruń Wschodni, dostęp do pozostałych przystanków w ramach tego węzła oraz węzłów Toruń Miasto i Toruń Główny był wolny od barier architektoniczno-budowlanych dla pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się.

Zakres i efekty rzeczowe zrealizowanych inwestycji infrastrukturalnych

Pięć spośród sześciu badanych projektów inwestycyjnych obejmowało swoim zakresem budowę oraz modernizację infrastruktury wykorzystywanej w przewozach użyteczności publicznej, tj.:

- projekt pn. „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy” (realizowany w latach 2009–2015[41]), w ramach którego Tramwaj Fordon sp. z o.o. zrealizowała roboty budowlane o łącznej wartości 301 mln zł, w tym m.in. budowę dwutorowej linii tramwajowej o długości ok. 9,5 km (wraz z trzema pętlami tramwajowymi pośrednimi, pętlą końcową z elementami zajezdni tramwajowej, 14 parami przystanków tramwajowych), węzeł integracyjny w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód (wraz z półkilometrową estakadą tramwajową), system sterowania ruchem i informacji pasażerskiej;

39 Wg stanu na 31 grudnia 2016 r.

40 Wg stanu na 30 listopada 2016 r.

41 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-021/12-00 z dnia 27 grudnia 2013 r.

– projekt pn. „Integracja sytemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu w ramach BIT-City" (realizowany w latach 2010–2015[42]), w ramach którego: [1] Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu sp. z o.o. zrealizowała zadanie pn. „Przebudowa torowiska tramwajowego na linii średnicowej od węzła Toruń Miasto (Pl. 18 Stycznia) do Al. Solidarności poprawiająca dostępność komunikacyjną Zespołu Staromiejskiego wpisanego na listę światowego dziedzictwa kultury UNESCO poprzez transport przyjazny środowisku"[43] i pn. „Budowa węzła przesiadkowego przy dworcu PKP Toruń Miasto integrującego tramwajową linię średnicową nr 1 oraz pozostały transport publiczny z koleją metropolitalną BiT-City", o łącznej wartości 52,6 mln zł; [2] Miasto Toruń zrealizowało zadanie pn. „Rewitalizacja obiektu dworca Toruń Główny – poprawa dostępności i zwiększenie atrakcyjności" o wartości 42,6 mln zł;
– projekt pn. „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno–Piła na odcinku Toruń–Bydgoszcz" (realizowany w latach 2012–2015[44]), w ramach którego PKP PLK S.A. wykonało roboty budowlane o łącznej wartości 198,8 mln. zł, polegające m.in. na wymianie istniejącej nawierzchni, remoncie przejazdów, wymianie rozjazdów i skrzyżowań torów, odbudowie rowów na odcinku 51 km[45];
– projekt pn. „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy" (realizowany w latach 2013–2015[46]), w ramach którego PKP PLK S.A. wykonało roboty budowlane w ramach stacji Bydgoszcz Główna o łącznej wartości 68,4 mln zł, obejmujące swoim zakresem m.in.: roboty torowe, przebudowę wyjścia z tunelu, budowę wiat peronowych, oznakowanie stałe całej stacji, systemy: dynamicznej informacji pasażerskiej, oznakowania dotykowego dla osób niewidomych i słabowidzących, monitorowania, oświetlenia i małej architektury, renowację podziemnego przejścia pod torami;
– projekt pn. „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City – Bydgoszcz" (realizowany w latach 2004–2017[47]), w ramach którego ZDMiKP w Bydgoszczy zrealizował m.in. trzy zadania pn.: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Bydgoszcz Błonie", „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Bydgoszcz Leśna", „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Bydgoszcz Bielawy", o łącznej wartości 34,9 mln zł.

42 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-027/12-00 z dnia 9 grudnia 2013 r.

43 Długość zmodernizowanej sieci transportu szynowego (tor pojedynczy) – 3,51 km.

44 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.01.00-00-034/12-00 z dnia 24 stycznia 2013 r.

45 Z przedmiotu zamówienia wyłączono odcinek linii nr 18 pomiędzy przystankami Bydgoszcz Łęgnowo–Bydgoszcz Wschód na kilometrażu od 151,800 km do: 152,805 km (tor nieparzysty) i 152,750 km (tor parzysty), który został zrealizowany przez inną jednostkę – Tramwaj Fordon sp. z o.o. z Bydgoszczy. Ponadto odcinki linii nr 18 przy peronach na stacjach Bydgoszcz Główna i Toruń Główny zostały zrealizowane w ramach zamówień dokonanych odpowiednio: przez PKP S.A. przy współpracy PKP PLK S.A. i przez miasto Toruń.

46 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.01.00-00-064/14-00 z dnia 30 czerwca 2014 r.

47 Według harmonogramu realizacji projektu stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-040/14 z dnia 17 grudnia 2014 r.

Inwestycje infrastrukturalne ukierunkowane na poprawę jakości przewozów użyteczności publicznej[48]

Zamówienie na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach linii kolejowej nr 18 na odcinku Toruń–Bydgoszcz zrealizowano zgodnie z SIWZ, w tym osiągnięto zakładane parametry eksploatacyjne i cechy użytkowe toru głównego zasadniczego nr 1 i nr 2, m.in. prędkość maksymalną pociągów pasażerskich V= 120 km/h i 100 km/h dla pociągów towarowych.

Oględziny sześciu węzłów przesiadkowych, tj. Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód, Toruń Główny i Toruń Miasto, oraz wybranych elementów infrastruktury kolejowej na stacji kolejowej węzła Bydgoszcz Główna[49] potwierdziły zastosowanie rozwiązań mających pozytywny wpływ na jakość przewozów użyteczności publicznej (ułatwiających dostęp do infrastruktury transportowej, usprawniających przesiadanie się między różnymi środkami transportu, poprawiających komfort podróży), zgodnych z wymogami określonymi przez Zamawiających w specyfikacjach technicznych.

Dotyczyło to m.in. zastosowania:

[1] wiat z ławkami lub zadaszenia na peronach stacji i przystanków kolejowych oraz przystanków komunikacji miejskiej, oświetlenia na peronach oraz w ramach ciągów pieszych łączących perony; tablic kierunkowych; antypoślizgowych, dotykowych i kontrastowo oznaczonych nawierzchni peronów i ciągów pieszych (pasów ostrzegawczych z oznakowaniem punktowym, ścieżek kierunkowych z oznakowaniem rowkowym oraz punktowym dla osób niewidomych i słabowidzących)[50];

[2] 22 wind pozwalających na swobodne pokonanie różnicy poziomu w ramach ciągów pieszych łączących poszczególne perony (wyposażonych m.in. w automatycznie otwierane drzwi, przyciski z wypukłymi oznaczeniami lub opisem pismem Braille'a, sygnały dźwiękowe, w przestrzeń umożliwiającą swobodne ustawienie wózka inwalidzkiego)[51];

[3] tablic dynamicznej informacji pasażerskiej[52];

[4] urządzeń monitoringu wizyjnego[53];

[5] parkingów samochodowych z wyznaczonymi miejscami dla osób niepełnosprawnych, miejsc postojowych dla rowerów (w dwóch przypadkach zadaszonych)[54];

[6] zadaszenia ciągów pieszych łączących perony z budynkami dworca[55];

---

48 Kontrolą objęto pięć z sześciu postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na roboty budowlane dla realizacji ww. zadań inwestycyjnych.

49 Peronów oraz przejścia podziemnego.

50 Na wszystkich sześciu badanych węzłach przesiadkowych oraz na stacji kolejowej Bydgoszcz Główna.

51 Na pięciu węzłach przesiadkowych (Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Wschód, Toruń Główny i Toruń Miasto) oraz na stacji Bydgoszcz Główna.

52 Na czterech węzłach przesiadkowych (Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Wschód, Toruń Główny i Toruń Miasto) oraz na stacji Bydgoszcz Główna.

53 Na czterech węzłach przesiadkowych (Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna, Toruń Główny i Toruń Miasto) oraz na stacji Bydgoszcz Główna.

54 Na czterech węzłach przesiadkowych (Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna, Toruń Główny i Toruń Miasto.

55 Na trzech węzłach przesiadkowych (Toruń Miasto, Toruń Główny, Bydgoszcz Leśna).

[7] klatki schodowej łączącej perony stacji kolejowej z peronami tramwajowymi na estakadzie[56];

[8] kontrastowo oznakowanych wiatrołapów (azyli dla pasażerów) z ławkami na peronach kolejowych; nakładek oznaczonych pismem Braille'a na poręczach biegów schodowych łączących perony z przejściami podziemnymi[57];

[9] punktów sprzedaży biletów kolejowych i komunikacji miejskiej; kas biletowych przystosowanych do obsługi pasażerów niepełnosprawnych (z obniżoną ladą); ogólnodostępnych toalet, w tym dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz wyposażonych w punkt do przewijania dzieci[58];

[10] dotykowych nawierzchni dla osób niewidomych i słabowidzących w budynku dworca[59];

[11] tablic tyflograficznych ze schematem węzła; ruchomych schodów prowadzących z tunelu do hali głównej w budynku dworca[60];

[12] łączności alarmowej (interkomowych stacji wzywania pomocy i udzielania informacji SOS, wyposażonych w pętlę indukcyjną dla osób słabosłyszących) na peronach oraz w przejściu podziemnym łączącym perony[61];

[13] zadaszonej kładki łączącej plac przed dworcem kolejowym z peronami tramwajowymi; antybryzgowych wygrodzeń na peronach tramwajowych[62].

Zdjęcie nr 6

Przykładowe rozwiązania zapewniające komfort pasażerom, zastosowane na peronie 4 stacji Toruń Główny (zadaszenie peronu, kontrastowo oznaczone płyty peronowe oraz azyl dla pasażerów, urządzenie monitoringu wizyjnego, tablice dynamicznej informacji pasażerskiej)

Źródło: Oględziny przeprowadzone przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

56 Na węźle przesiadkowym Bydgoszcz Wschód.

57 Na węźle przesiadkowym Toruń Główny i na stacji Bydgoszcz Główna.

58 Na dwóch węzłach przesiadkowych (Bydgoszcz Leśna i Toruń Główny).

59 Na węźle przesiadkowym Bydgoszcz Leśna.

60 Na węźle Toruń Główny.

61 Na stacji Bydgoszcz Główna.

62 Na węźle przesiadkowym Toruń Miasto.

Zdjęcie nr 7
Przykładowe rozwiązania zapewniające komfort pasażerom, zastosowane w przejściu podziemnym na stacji Bydgoszcz Główna (trasy prowadzące dla osób niewidomych z elementami oznakowania punktowego na skrzyżowaniu tras oraz przed schodami, podwójne poręcze przy schodach, tablice kierunkowe, wyświetlacze elektroniczne informujące o przyjazdach i odjazdach pociągów)

Źródło: Materiał własny NIK.

Zastosowanie rozwiązań mających pozytywny wpływ na jakość przewozów użyteczności publicznej, zgodnych z wymogami określonymi przez Zamawiającego w specyfikacjach technicznych, potwierdziły też oględziny dwóch przystanków komunikacji miejskiej (jednej z 14 par) w ramach nowo wybudowanej linii tramwajowej do Fordonu. Dotyczyło to zastosowania m.in.: oświetlenia peronów, tablic dynamicznej informacji pasażerskiej; wiat przystankowych z ławkami, kontrastowo oznaczonych i umożliwiających bezpieczne ustawienie wózka inwalidzkiego; tras prowadzących z kontrastowym, rowkowanym oznakowaniem dotykowym dla osób niewidomych i słabowidzących wzdłuż krawędzi peronów, z wyznaczonymi miejscami oczekiwania; obniżonych krawężników w obrębie przejść dla pieszych w poziomie torów; łagodnego pochylenia chodnika łączącego przejście z peronami; rozwiązań usprawniających komunikację pieszą z wiaduktem znajdującym się przy tych przystankach (w szczególności: kontrastowego oznakowania ostrzegawczego przed biegami schodowymi; dwóch wind dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych, wyposażonych m.in. w automatycznie otwierane drzwi, sygnały dźwiękowe oraz przyciski z wypukłymi oznaczeniami).

Utrzymanie urządzeń i obiektów małej architektury w ramach węzłów przesiadkowych

Przeprowadzone oględziny urządzeń i obiektów małej architektury, wchodzących w skład nowo wybudowanych węzłów przesiadkowych oraz stacji Bydgoszcz Główna (wind, tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, wiat, ławek, koszy na śmieci, elementów nawierzchni) wykazały, że co do zasady były one w dobrym stanie i nie nosiły znamion uszkodzenia lub dewastacji. Wyjątek stanowiły stwierdzone przypadki: graffiti oraz uszkodzeń elementów dotykowych nawierzchni dla osób niewidomych i słabowidzących[63], awarii głośnika tablicy dynamicznej informacji pasażerskiej z systemem zapowiedzi głosowej[64].

63 Na węzłach Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Leśna.

64 Na węźle Toruń Główny.

Zintegrowany charakter tylko części nowo wybudowanych węzłów przesiadkowych

Trzy z siedmiu węzłów przesiadkowych objętych badanymi inwestycjami (tj. Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna i Toruń Główny) spełniały wymagania określone w art. 4 ust. 1 pkt 27 uptz, tj. miały charakter zintegrowany. Na węzłach tych znajdowały się miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe dla samochodów (w tym wyznaczone dla osób niepełnosprawnych) oraz dla rowerów, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów na wszystkie środki transportu dostępne w ramach tych węzłów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Pozostałe cztery węzły (Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód i Toruń Miasto) nie miały charakteru zintegrowanego m.in. z uwagi na brak miejsc postojowych[65] lub punktu sprzedaży biletów na niektóre środki transportu dostępne w ramach tych węzłów[66].

Przypadki barier architektoniczno-budowlanych oraz niedogodności dla pasażerów wynikające m.in. z naruszeń obowiązujących przepisów prawa

W nowowybudowanych obiektach infrastrukturalnych stwierdzono przypadki niespełniania wymogów określonych w przepisach techniczno-budowlanych, w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności dotyczących osób o ograniczonej możliwości poruszania się (dalej: „TSI PRM")[67], w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności dotyczących podsystemu „Infrastruktura" (dalej: „TSI Infrastruktura")[68] oraz w programie funkcjonalno-użytkowym opracowanym przez zamawiającego. Na skutek tego wystąpiły bariery architektoniczno-budowlane oraz niedogodności dla pasażerów. I tak:

– w związku z realizacją inwestycji dotyczącej budowy węzła przesiadkowego Bydgoszcz Bielawy stwierdzono, że na jednym z peronów kolejowego przystanku osobowego, ZDMiKP w Bydgoszczy nie zapewnił niezbędnych warunków do korzystania przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich, przez co naruszono wymogi art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane[69]. Brak odpowiednich zmian w dokumentacji projektowej nieuwzględniającej zabezpieczenia dojścia do tego peronu (tj. budowy rogatki), a także niepodejmowanie kroków na etapie realizacji inwestycji zmierzających do zlecenia wykonania tego zabezpieczenia skutkowały niedopuszczeniem do eksploatacji i zamknięciem nowo wykonanego dojścia do peronu przy odbiorze robót budowlanych. W konsekwencji od kwietnia 2016 r., tj. od daty odbioru robót budowlanych, do sierpnia 2017 r., tj. do daty zakończenia czynności kontrolnych NIK, peron był niedostępny dla osób niepełnosprawnych ruchowo oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, gdyż jedyne dojście do peronu było możliwe kładką nieprzystosowaną dla tej grupy pasażerów (por. zdjęcie nr 8).

65 Dotyczy węzłów: Bydgoszcz Bielawy i Bydgoszcz Wschód.

66 Dotyczy węzłów: Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód i Toruń Miasto.

67 W zakresie warunków, jakie muszą spełniać poręcze i krawędzie peronu.

68 W zakresie jednego z aspektów podsystemu „Infrastruktura", jakim są perony, a w jego ramach parametru określonego jako „odległość krawędzi peronu od osi toru".

69 Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm.

Zdjęcie nr 8
Zamknięte dojście do peronu 1 przy torze 3 na przystanku osobowym Bydgoszcz Bielawy

Źródło: Oględziny przeprowadzone przez NIK 9 grudnia 2016 r.

– w związku z realizacją inwestycji dotyczących budowy węzłów przesiadkowych Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Bielawy na peronach kolejowych stacji i przystanków osobowych[70] ZDMiKP w Bydgoszczy (w uzgodnieniu z PKP PLK S.A.) przyjął odległość krawędzi peronu od osi toru 1,725 m, tj. niezgodną z obowiązującym wymogiem § 98 ust. 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie[71], niespełniającą wymagań skrajni budowli określonych w § 9 ust. 2 tego rozporządzenia[72], przekraczającą wartość dopuszczalną w Polskiej Normie PN-EN 15273-3:2013-09 Kolejnictwo – Skrajnie – Część 3: Skrajnie budowli[73] oraz w przepisach Międzynarodowego Związku Kolei (dalej: „UIC")[74]. Przyjęcie

70 Perony nr 1 i 2 o wysokości 0,76 m na stacji Bydgoszcz Leśna i przystankach osobowych Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy.

71 Dz. U. Nr 151 poz. 987, ze zm. Zgodnie z wymogiem § 98 ust. 7 tego rozporządzenia (w brzmieniu obowiązującym po 30 lipca 2014 r., tj. w okresie uzgadniania dokumentacji projektowej dla zadań inwestycyjnych dotyczących stacji Bydgoszcz Leśna i przystanków osobowych Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy) odległość krawędzi peronu od osi toru powinna być projektowania przy zachowaniu wymagań skrajni budowli.

72 Zgodnie z § 9 ust. 2 tego rozporządzenia skrajnie budowli na liniach kolejowych normalnotorowych powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Polskiej Normie oraz przepisach Międzynarodowego Związku Kolei, zwanego dalej „UIC".

73 Norma wprowadzona przez Polski Komitet Normalizacyjny do zbioru Polskich Norm w języku angielskim 3 września 2013 r., wycofana 7 marca 2017 r. i zastąpiona przez PN:EN 15273-3+A1:2017-03 Kolejnictwo – Skrajnie Część 3: Skrajnie budowli.

74 Według obrysów referencyjnych skrajni G1, GI2 i GI1 w załącznikach C.2.1, C.3.1, C.3.2 do Normy PN-EN 15273-3:2013-09 na wysokości peronów dopuszczalna była odległość 1,620 m. Natomiast według obrysów referencyjnych ujednoliconych skrajni GU1 i GU2 w załącznikach G.2.2 i G.3.2. do ww. Polskiej Normy dla peronów o wysokości 0,76 m dopuszczalna była odległość 1,650 m.

Według Karty UIC-741-OR jako nominalną odległość krawędzi peronu od osi toru przyjęto 1,650 m (bez poszerzeń wywołanych promieniem łuku oraz bez wpływu przechyłki).

odległości 1,725 m było też niezgodne z TSI Infrastruktura[75]. Oględziny przeprowadzone przy udziale specjalistów potwierdziły, że zbyt duża odległość krawędzi peronu od osi toru stanowi utrudnienie dla pasażerów podczas wsiadania i opuszczania pociągu (por. zdjęcia nr 9 i 10);

Zdjęcie nr 9
Wysiadanie pasażerów z pociągu EZT „Elf" (peron 1 przy torze 1 stacji Bydgoszcz Leśna z odległością krawędzi peronu od osi toru wynoszącą 1,725 m)

Źródło: Kadr z nagrania oględzin przeprowadzonych przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

Zdjęcie nr 10
Wsiadanie osoby niewidomej do pociągu EZT „Elf" (peron 1 przy torze 1 stacji Bydgoszcz Leśna z odległością krawędzi peronu od osi toru wynoszącą 1,725 m)

Źródło: Kadr z nagrania oględzin przeprowadzonych przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

75 Zgodnie z pkt 4.2.3.1 załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. (obowiązującego od 1 stycznia 2015 r.) do dolnej części skrajni miała zastosowania skrajnia GI2 i GI1 określona w Normie EN 15273-3:2013, którą Polski Komitet Normalizacyjny wprowadził do zbioru Polskim Norm w języku angielskim jako Normę PN-EN 15273-3:2013-09. Zgodnie z pkt 4.2.9.3. załącznika do ww. rozporządzenia Komisji odległość między osiami toru a krawędzią peronu należało określić, zgodnie z ww. Normą EN 15273-3:2013 na podstawie skrajni G1. Ww. rozporządzenie Komisji nie przewidywało dla Polski odstępstwa polegającego na możliwości zastosowania odległości peron – oś toru wynoszącej 1,725 m.

– w związku z realizacją inwestycji dotyczących budowy węzła przesiadkowego Bydgoszcz Leśna i Toruń Miasto, rewitalizacji obiektów dworca Toruń Główny oraz budowy linii tramwajowej do Fordonu ww. inwestorzy nie zapewnili odpowiedniego oznakowania schodów, widocznego dla osób słabowidzących oraz wyczuwalnego dla osób niewidomych.

  Biegi schodowe przejść podziemnych w ramach kolejowych stacji Bydgoszcz Leśna i Toruń Główny nie posiadały oznaczenia ostrzegawczą linią wizualną poziomej i pionowej powierzchni pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół. Nie spełniało to wymogów § 98 ust. 12c ww. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. W ww. przypadkach nie wyposażono też schodów przejść podziemnych w dwupoziomowe poręcze. Ponadto na wszystkich peronach stacji Toruń Główny nie zastosowano oznaczenia kontrastowego krawędzi peronów (wizualnego oznaczenia granicy strefy zagrożenia przy krawędzi peronu). Tym samym w ww. zakresie nie zapewniono spełnienia wymogów TSI PRM[76].

  Na schodach łączących kładkę z przystankami tramwajowymi „Dworzec Miasto" (w ramach węzła Toruń Miasto), na schodach łączących estakadę i przystanki autobusowe „Dworzec Wschód" przy ul. Kamiennej (w ramach węzła Bydgoszcz Wschód) oraz na schodach łączących przystanki tramwajowe „Bajka" z wiaduktem (na trasie tramwajowej do Fordonu) nie wykonano oznaczeń kontrastowych (na czole i podnóżku pierwszego i ostatniego stopnia każdego z biegów schodów) oraz guzkowatych (przed pierwszym stopniem i na podnóżku ostatniego stopnia każdego z biegów schodów). Brak guzkowatych oznaczeń pierwszego i ostatniego stopnia każdego z biegów schodów stwierdzono też w klatkach schodowych łączących estakadę i perony kolejowe (w ramach węzła Bydgoszcz Wschód). Stanowiło to naruszenie § 134 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 lit. a i pkt 2 lit. a rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie[77];

– w związku z realizacją inwestycji dotyczącej budowy węzła przesiadkowego Toruń Miasto stwierdzono, że powierzchnię rowkowaną tras kierunkowych dla osób niewidomych i słabowidzących wykonano z jednego zamiast kilku równoległych rowków. Ponadto nie zastosowano na skrzyżowaniu tras kierunkowych elementów z oznakowaniem punktowym („guzków"). Tym samym nie spełniono wymogów pkt 5.2.2.6 „Oznakowanie dotykowe dla niewidomych" programu funkcjonalno-użytkowego budowy tego węzła przesiadkowego.

76 Por. pkt 4.1.2.16. i 4.1.2.19 załącznika do Decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. oraz pkt 4.2.1.2.2. ppkt 4 i pkt 4.2.1.12 ppkt 9 załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r.

77 Dz. U. Nr 63, poz. 735, ze zm.

Wystąpiły też inne niedogodności dla pasażerów, ograniczające komfort podróży w ramach przewozów użyteczności publicznej na obszarze B-TOM, w tym m.in.:

- brak punktu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej (np. biletomatu) dla pasażerów przesiadających się ze stacji kolejowej na przystanki tramwajowe w ramach węzła Bydgoszcz Wschód;
- brak jednolitości rozwiązań systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w ramach węzła Bydgoszcz Wschód (zastosowano tablicę dynamicznej informacji pasażerskiej na przystanku autobusowym „Dworzec Wschód" dla linii nr 83 – kierunek „Czyżkówko", przy jednoczesnym braku takiej tablicy na przystanku autobusowym „Dworzec Wschód" dla linii nr 83 – kierunek „Tatrzańskie");
- brak bezpośredniego dojścia z przystanku autobusowego „Dworzec Bielawy" – kierunek „Czyżkówko" na peron nr 2 przystanku kolejowego Bydgoszcz Bielawy (konieczność obejścia peronu) przy jednoczesnym braku chodnika łączącego ww. przystanek i peron;
- błędne oznaczenia lokalizacji oraz kierunków na tablicach z planem kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód zamieszonych na peronie nr 2 od strony toru 202, skutkujące dezorientacją pasażerów korzystających z tej stacji;
- brak informacji kierującej do wyjścia z peronu nr 1 stacji Toruń Główny w ciągu tego peronu, w szczególności informacji dotyczącej lokalizacji windy dla osób niepełnosprawnych;
- brak kontrastowego oznakowania elementów małej architektury (ławek, koszy na śmieci) na peronach stacji i przystanków kolejowych;
- słaba wyczuwalność przez osoby niewidome i słabowidzące elementów guzkowatych pasa ostrzegawczego w porównaniu do wypukłych elementów przeciwpoślizgowych (ryfli) strefy zagrożenia na płytach peronowych stacji Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Wschód. W przypadku, gdy pas ostrzegawczy występuje w bezpośrednim sąsiedztwie z powierzchnią ryflowaną, lepiej wyczuwalna przez osoby niewidome i słabowidzące jest powierzchnia pasa ostrzegawczego, którą tworzą wypukłe znaki w formie ściętego stożka w układzie siatki w kształcie kwadratu (a nie w układzie siatki w kształcie rombu, jak ma to miejsce na stacjach Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Wschód);
- brak rozwiązania technicznego pozwalającego osobie niewidomej zlokalizować interkomowe stacje wzywania pomocy i udzielania informacji SOS na peronach stacji Bydgoszcz Główna (np. ścieżki prowadzącej bądź sygnału dźwiękowego);
- brak ścieżki dotykowej dla osób niewidomych i słabowidzących prowadzącej do tablic dynamicznej informacji pasażerskiej z systemem zapowiedzi głosowych, zlokalizowanych na peronach tramwajowych węzła Toruń Miasto;
- brak oznakowania dotykowego dla osób niewidomych i słabowidzących na trasach dojścia chodnikiem do peronów nr 1 i nr 2 od strony kładki (w ramach przystanku osobowego Bydgoszcz Błonie);

– brak jednolitości oznakowania dotykowego dla osób niewidomych i słabowidzących w ramach węzła Bydgoszcz Wschód (na peronach tramwajowych na estakadzie oraz na peronach stacji kolejowej pod estakadą);
– trzystopniowy uskok na drodze dojścia do ruchomych schodów prowadzących do hali głównej dworca Toruń Główny; brak oznaczenia kierunkowego i ostrzegawczego dla osób niewidomych i słabowidzących w nawierzchni hali głównej dworca.

Przypadki nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej i nadzoru nad wykonawcami robót dotyczących peronów na kolejowych stacjach i przystankach osobowych

Oględziny na trzech stacjach kolejowych (w ramach węzłów przesiadkowych Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna i Toruń Główny) wykazały, że w związku ze zbyt dużą odległością między krawędzią peronu a osią toru pasażerowie, w szczególności osoby niewidome, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się lub podróżujący z bagażem, mogły doświadczać trudności przy wsiadaniu i wysiadaniu.

Stwierdzone przypadki nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej (przez Tramwaj Fordon sp. z o.o., miasto Toruń oraz ZDMiKP w Bydgoszczy) oraz nierzetelnego nadzoru nad Wykonawcą robót (przez Tramwaj Fordon sp. z o.o. oraz miasto Toruń) mogły przyczynić się do występowania podczas odbiorów odchyłek parametrów wpływających na niewłaściwe ukształtowanie peronowej krawędzi dostępu już od początku eksploatacji zmodernizowanych peronów oraz do niezadawalającego stanu geometrycznego peronów mającego wpływ na warunki obsługi podróżnych.

O nierzetelności odbioru dokumentacji projektowej świadczą m.in.:

– brak w dokumentacji projektowej dla stacji kolejowej w ramach węzła Bydgoszcz Wschód (opracowanej na zlecenie Tramwaj Fordon sp. z o.o. i uzgadnianej z PKP PLK S.A.), w szczególności w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (dalej: „STWiORB"), konkretnych wymagań dotyczących dopuszczalnych odchyleń wartości parametrów peronów oraz przyległych do nich torów (w szczególności wysokości peronu ponad płaszczyznę główki szyny i odległości krawędzi peronu od osi toru). Tym samym nie było jednoznacznej podstawy do rzetelnej oceny jakości tej grupy wykonanych robót. Należy zwrócić uwagę, że STWiORB są kluczowym dla zamawiającego dokumentem z punktu widzenia zabezpieczenia jakości wykonania zamówienia. Zgodnie z § 14 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego[78] STWiORB muszą zawierać m.in. wymagania dotyczące wykonania robót budowlanych z podaniem sposobu wykończenia poszczególnych elementów i tolerancji wymiarowych;
– w dokumentacji projektowej dla stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód jako rozwiązanie konstrukcyjne podtorza w rejonie peronów nr 1 i 2 przy torach nr 201 i 202 przyjęto pochylenia poprzeczne torowiska ze spadkiem w stronę fundamentu ścianki peronowej, bez zastosowania odwodnienia wgłębnego w postaci drenażu. Natomiast w dokumentacji projek-

78 Dz. U. z 2013 r. poz. 1129.

towej dla kolejowego przystanku osobowego w ramach węzła Bydgoszcz Bielawy (opracowanej na zlecenie miasta Bydgoszczy i uzgadnianej z PKP PLK S.A.) jako rozwiązanie konstrukcyjne podtorza w rejonie peronów nr 1 i 2 przy torach nr 3 i 4 przyjęto (nietypowo) pochylenie poprzeczne torowiska o wartości zerowej (tj. torowisko bez pochylenia poprzecznego) i bez zastosowania odwodnienia wgłębnego w postaci drenażu. Ww. rozwiązania mogą skutkować zwiększonym, nieregularnym osiadaniem nieodwodnionego gruntu pod fundamentem peronu, a tym samym niekorzystnymi odkształceniami peronowej krawędzi dostępu;

– brak w dokumentacji projektowej dla stacji kolejowej w ramach węzła Toruń Główny (opracowanej na zlecenie miasta Torunia i uzgadnianej z PKP PLK S.A.) jednoznacznej informacji na temat zaistniałych uwarunkowań dotyczących ukształtowania torowiska i jego odwodnienia. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że zagadnień dotyczących przebudowy peronów nie można rozpatrywać w oderwaniu od rozwiązań konstrukcyjnych dotyczących podtorza wzdłuż ścianek peronowych i jego odwodnienia. Informacja na temat ukształtowania torowiska i rozwiązania odwodnienia na odcinkach torów przyperonowych jest istotna z uwagi na trwałość ukształtowania peronowej krawędzi dostępu.

O nierzetelnym nadzorze nad wykonawcami robót budowlanych świadczą nw. ustalenia kontroli, tj.:

– miasto Toruń nie zapewniło – w czasie przekazywania do eksploatacji peronów kolejowej stacji Toruń Główny – aby sformułowane w dokumentacji projektowej konkretne, sparametryzowane wymagania dotyczące kontroli jakości wykonania peronów i przyległych do nich torów, zostały uwzględniane w treści sporządzanych później dokumentów odbiorowych stanowiących inwentaryzację geodezyjną toru i peronu. Dla właściwej, pełnej oceny warunków dostępu pasażerów do wagonu należało objąć pomiarami odbiorowymi w poszczególnych przekrojach kontrolnych nie tylko rzędne „góry płyty peronowej", lecz także rzędne płaszczyzny główki szyny („PGS"), czego nie przewidywała zastosowana procedura czynności kontrolnych dokonywanych podczas odbioru peronów od wykonawcy robót;

– Tramwaj Fordon sp. z o.o. nie zapewniła – w czasie przekazywania do eksploatacji peronów kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód – wykonania pomiarów układu geometrycznego peronu nr 1 przy torze nr 201 oraz peronu nr 2 przy torze nr 202 (w szczególności wysokości peronu i odległości krawędzi peronu od osi toru)[79]. Dokumentacja związana z odbiorami robót nie zawierała dokumentów właściwych dla jednoznacznej oceny prawidłowości stanu geometrycznego tych peronów (w tym kwalifikacji stwierdzonych odchyleń ww. parametrów);

[79] Jedynym dokumentem, który dotyczył pomiarów skrajni peronu, ale nie był wymieniony w żadnym z protokołów odbioru, ani skomentowany z uwagi na zgodność z wymaganiami, były kopie pięciu stron formularzy dotyczących peronu nr 2 przy torze nr 204. Wyniki tego pomiaru nie zostały jednak w żaden sposób przetworzone do celów oceny jakościowej robót, tj. nie zostały określone odchyłki zmierzonych parametrów i w związku z tym nie została dokonana niezbędna dla odbioru robót kwalifikacja odchyłek polegająca na ich ocenie, jako dopuszczalne lub niedopuszczalne.

– Tramwaj Fordon sp. z o.o. dopuściła do nienależytego wykonania zadaszenia biegów schodów i spoczników w klatkach schodowych „A", „B" i „C" łączących perony stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód z peronami tramwajowymi na estakadzie. Świadczą o tym stwierdzone w toku oględzin przeprowadzonych przez NIK nieszczelności tego zadaszenia, które skutkowały tworzeniem się kałuż oraz zacieków. Nieszczelności zadaszenia stwierdzono pomimo, że były one wcześniej zgłoszone jako usterka w trakcie odbioru robót budowlanych;
– Tramwaj Fordon sp. z o.o. dopuściła do nienależytego wykonania nawierzchni peronowej przy wejściu do windy łączącej peron nr 1 kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód z peronem tramwajowym na estakadzie (kierunek „Rycerska"). Świadczą o tym stwierdzone w toku oględzin przeprowadzonych przez NIK nierówności w ww. nawierzchni peronowej, które spowodowały powstanie w ww. miejscu zastoin wody. Kwestia tworzenia się zastoin wody na peronach nie była zgłaszana przez TF jako usterka podczas odbioru robót budowlanych.

Zdjęcie nr 11 i 12
Przykłady zastoisk wody na stacji Bydgoszcz Wschód: na spoczniku biegu schodowego klatki schodowej „C" oraz na peronie kolejowym nr 1 przed wejściem do windy przy klatce schodowej „A"

Źródło: Oględziny przeprowadzone przez NIK 22 i 23 lutego 2017 r.

Przypadki złego stanu geometrycznego nowowybudowanych peronów kolejowych po 1–2 latach ich eksploatacji

Na każdym z trzech badanych obiektów kolejowych (tj. na stacjach Bydgoszcz Wschód i Toruń Główny oraz na przystanku osobowym Bydgoszcz Bielawy) wystąpiły odchylenia parametrów części nowowybudowanych peronów od wartości nominalnych (projektowanych), stwierdzone po zaledwie 1–2 latach ich eksploatacji, nie mieszczące się w polu dopuszczalnych tolerancji (por. tabele w załącznikach 6.2–6.4). Świadczyło to o złym stanie geometrycznym tych peronów i pogarszało warunki ich użytkowania przez pasażerów.

Odległość peronowej krawędzi dostępu („PKD") od osi toru („OT") wykazywała odchylenia nie mieszczące się w polu tolerancji odbiorowych, określonych w Instrukcji PKP PLK Id-22 (±4mm) oraz w polu tolerancji eksploatacyjnych początkowych (+10 mm i -5 mm).

Wysokość peronowej krawędzi dostępu („PKD") względem płaszczyzny główki szyny („PGS") wykazywała odchylenia nie mieszczące się w polu tolerancji odbiorowych, określonych w Instrukcji PKP PLK Id-22 (±4mm) oraz w polu tolerancji eksploatacyjnych początkowych (+10 mm i -5 mm).

Niezapewnienie jednolitych standardów i rozwiązań technicznych w ramach realizowanych inwestycji

PKP PLK S.A. jako zarządca peronów na stacjach i przystankach osobowych objętych realizacją zadań inwestycyjnych na terenie B-TOM[80] nie zapewnił uzyskania na tym obszarze jednolitych standardów i rozwiązań technicznych, pomimo każdorazowego uzgadniania dokumentacji projektowej dla tych zadań. W szczególności:

– zastosowano różne wysokości peronów. I tak, np. na stacji Bydgoszcz Wschód wykonano perony o wysokości 0,55 m, natomiast na stacji Bydgoszcz Leśna oraz na przystankach osobowych Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy wykonano perony o wysokości 0,76 m. Na skutek tego wsiadanie do pociągów wymaga pokonania różnej wysokości progu, co może stanowić utrudnienie dla osób starszych, niepełnosprawnych, niosących ciężki bagaż, podróżujących z wózkiem dziecięcym podczas wsiadania i opuszczania pociągu. W ocenie NIK rolą PKP PLK S.A. było zapewnienie jednolitej wysokości tych peronów[81];

– dla peronów o wysokości 0,55 m i 0,76 m zastosowano różne odległości krawędzi peronu od osi toru, tzn. na peronach stacji Bydgoszcz Wschód, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna oraz przystanków Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy przyjęto odległość 1,725 m[82], podczas gdy na peronach stacji Toruń Główny przyjęto odległość 1,670 m[83] (bardziej korzystną dla podróżnych). Zdaniem NIK rolą PKP PLK S.A. było zastosowanie jednolitej odległości krawędzi peronu od osi toru na ww. stacjach i przystankach osobowych, zgodnie z Polskimi Normami, przepisami UIC oraz TSI „Infrastruktura", zapewniającej jak najkorzystniejsze warunki dostępu pasażerów do pociągu. Potwierdzeniem dla braku jed-

80 Bydgoszcz: Błonie, Główna, Leśna, Bielawy, Wschód oraz Toruń Główny.

81 Przepisy dopuszczały zastosowanie obu wysokości peronów, tj. 0,55 m i 0,76 m. W § 98 ust. 8 ww. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (w brzmieniu obowiązującym do dnia 30 lipca 2014 r.) wskazano, że wysokość peronu powinna wynosić 0,55 m, jednak przewidziano możliwość, za zgodą zarządu kolei, budowania peronów o wysokości 0,76 m na liniach kolejowych, na których prowadzony był ruch podmiejski, a w § 98 ust. 8 ww. rozporządzenia (w brzmieniu obowiązującym od 31 lipca 2014 r.) wskazano, że wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie.

82 Przyjęcie odległości 1,725 m na stacji Bydgoszcz Leśna i na przystankach osobowych Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy było niezgodne z § 98 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (w brzmieniu obowiązującym po 30 lipca 2014 r.), nie spełniało wymagań skrajni budowli określonych w § 9 ust. 2 tego rozporządzenia, przekraczało wartość dopuszczalną w Polskiej Normie PN-EN 15273-3:2013-09 Kolejnictwo – Skrajnie – Część 3: Skrajnie budowli oraz w przepisach Międzynarodowego Związku Kolei (dalej: „UIC"), było też niezgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" (w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2015 r.).

83 Przyjęcie odległości 1,670 m na stacji Toruń Główny stanowiło odstępstwo (za zgodą Wojewody Kujawsko-Pomorskiego) od wymogów § 98 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (w brzmieniu obowiązującym do 30 lipca 2014 r.).

nolitego podejścia zarządcy infrastruktury kolejowej do kwestii stosowanej odległości krawędzi peronu od osi toru oraz uzasadnieniem dla zmniejszenia tej odległości są inwestycje[84], w ramach których PKP PLK S.A. jako inwestor występowało w 2016 r. z wnioskami w sprawie zmiany pozwolenia na budowę, m.in. w zakresie zmiany skrajni poziomej z 1,725 m na 1,675 m;

– stosowano niejednolite zasady odstępstw od powszechnie obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych w zakresie budowli kolejowych i ich usytuowania[85], tzn.: na peronach stacji Toruń Główny zastosowano odległość krawędzi peronu od osi toru wynoszącą 1,670 m zamiast obowiązującej 1,725 m (po akceptacji PKP PLK S.A. i uzyskaniu zgody Wojewody Kujawsko-Pomorskiego na odstępstwo), natomiast na peronach nr 3 i 4 stacji Bydgoszcz Główna zastosowano wysokość 0,38 m zamiast obowiązującej 0,55 m lub 0,76 m (pomimo braku zgody właściwego organu na odstępstwo). PKP PLK S.A. uzgadniając dokumentację projektową w zakresie układu torowego i nawierzchni peronowych stacji Bydgoszcz Główna powinna zwrócić uwagę inwestorowi na konieczność uzyskania zgody na odstępstwo od stosowania obowiązujących parametrów peronów;

– stosowano niejednolite standardy systemu informacji pasażerskiej, tj. na peronach stacji Bydgoszcz Główna[86], Bydgoszcz Leśna, Toruń Główny, zainstalowano tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, natomiast na peronach stacji Bydgoszcz Wschód oraz przystanków osobowych Bydgoszcz Błonie i Bydgoszcz Bielawy nie zastosowano takich tablic;

– stosowano niejednolite standardy w zakresie wyposażenia biegów schodowych przejść podziemnych, tj. na stacji Bydgoszcz Główna zastosowano podwójne poręcze, natomiast na stacjach Bydgoszcz Leśna i Toruń Główny – pojedyncze.

Przepustowość linii kolejowej nr 18 na trasie Bydgoszcz–Toruń

W studium wykonalności dla projektu inwestycyjnego dotyczącego poprawy stanu technicznego linii kolejowej nr 18 na odcinku Bydgoszcz–Toruń, opracowanym na zlecenie PKP PLK S.A., nie ujęto analizy przepustowości, pomimo że wnioskował o to Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Tymczasem na podstawie analizy opóźnień pociągów pomiędzy stacjami Toruń Główny i Bydgoszcz Główna na linii nr 18 w lipcu i sierpniu 2015 r. ustalono, że odpowiednio w 90-ciu oraz 56-ciu przypadkach miały miejsce opóźnienia spowodowane w szczególności awaryjnym zamknięciem toru na stacji lub szlaku. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli może to świadczyć o problemach z przepustowością

84 Dot. inwestycji: pn. „Przebudowa stacji Krzeszowice na odcinku od km 44,800 do km 46,700 linii kolejowej nr 133" (por. www.gminakrzeszowice.pl/download/229, dostęp: 27 lipca 2017 r.) oraz pn. „Przebudowa linii kolejowej nr 133 – na odcinku Kraków Mydlniki–Kraków Główny Towarowy od km 5,4000 do km 67,200 linii nr 133 – obiekt 15" (por. https://www.bip.krakow.pl/?news_id=76882, dostęp: 27 lipca 2017 r.).

85 Określonych w § 98 ust. 7 i 8 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (w brzmieniu obowiązującym w dniu uzgadniania dokumentacji projektowej).

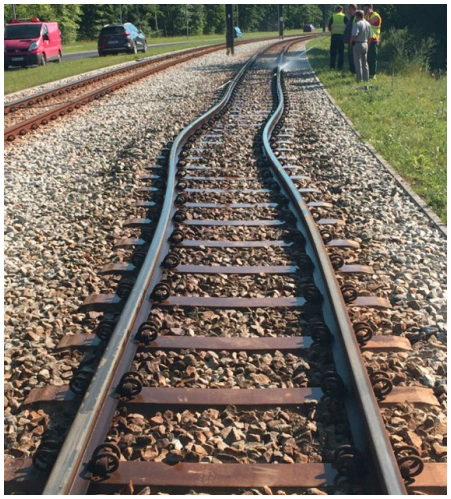
86 Na samej stacji Bydgoszcz Główna rozmieszczono na peronach ok. 80 tablic w odległości co 30 m.

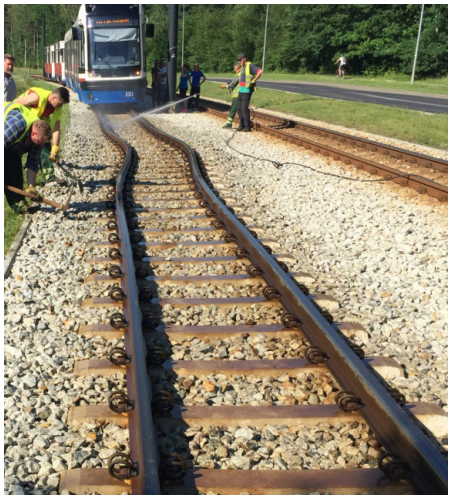
na ww. odcinku linii nr 18, na co wskazywały również informacje przekazane przez przewoźników do UTK oraz wyniki analizy odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości opracowanej przez UTK[87].

Wyboczenia toru w okresie eksploatacji trasy tramwajowej do Fordonu

W okresie eksploatacji trasy tramwajowej do dzielnicy Fordon w maju i czerwcu 2016 r. wystąpiły przypadki wyboczeń toru[88]. Skutkowało to m.in. koniecznością wprowadzenia ograniczeń prędkości dla tramwajów kursujących do i z dzielnicy Fordon 10 i 12 maja 2016 r. (odpowiednio do 20 km/h i 10 km/h) oraz koniecznością wstrzymania ruchu tych tramwajów 23 czerwca 2016 r. (od godz. 15.46 do godz. 24.00).

Zdjęcia nr 13 i 14
Przykład wyboczenia toru w 2016 r., który wystąpił na trasie tramwajowej do Fordonu (wyboczenie toru w stronę międzytorza)





Źródło: Tramwaj Fordon sp. z o.o.

Niezapewnienie prawidłowej eksploatacji i utrzymania trasy tramwajowej do dzielnicy Fordon

W celu zapewnienia prawidłowej eksploatacji trasy tramwajowej, po wykonaniu toru bezstykowego, nie kontrolowano na bieżąco zmiany temperatury neutralnej[89] wskutek oddziaływań eksploatacyjnych taboru i zmian temperatury (co najmniej raz w roku przed okresem występowania podwyższonych temperatur). Nie prowadzono również dokumentu typowego i obligatoryjnego[90] dla budowy bezstykowego toru kolejowego, czyli tzw. metryki toru, w której wpisywane są dane dotyczące warunków termicznych wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych toru oraz powierzchniowego zagęszczania podsypki. Tym samym nie zapewniono danych referencyjnych, które mogłyby zostać wykorzystane w późniejszym utrzymaniu takiego toru (w szczególności w ramach kontroli bieżącej stanu naprężeń w tokach szynowych toru).

87 Por. Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości z czerwca 2016 r.: https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/7698,Analiza-odcinkow-sieci-kolejowej-o-ograniczonej-przepustowosci.html [dostęp: 8 września 2017 r.].

88 Miejsca zdarzeń: ul. Lewińskiego, Rondo ONZ.

89 Tj. temperatury montażu toru bezstykowego (głównie przytwierdzenia szyn do podkładów i spawania złączy szynowych) w przedziale temperatury szyn od 15°C–30°C z preferencją dla temperatur jak najbliższych 22°C.

90 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id (D-1) ustalone uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 371 z dnia 27 grudnia 2004 r., zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzją Nr TNB 10-5000-169/2005 z dnia 20 kwietnia 2005 r.

Przypadki nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej i nadzoru nad wykonawcą robót, które istotnie zwiększały ryzyko wyboczeń toru na trasie tramwajowej do dzielnicy Fordon

Wystąpiły przypadki nierzetelnego odbioru dokumentacji projektowej oraz nierzetelnego nadzoru nad wykonawcą robót (przez Tramwaj Fordon sp. z o.o.), które istotnie zwiększały ryzyko wyboczeń toru w okresie późniejszej eksploatacji nowo wybudowanej trasy tramwajowej.

Dokumentację projektową odebrano pomimo, że:

– Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robot Budowlanych (dalej: „STWiORB") dotyczące przebudowy układu torowego nie zawierały: [1] wymagań dotyczących warunków termicznych montażu toru i wymagań dotyczących zagęszczenia powierzchniowego podsypki tłuczniowej w celu uzyskania jej bocznego oporu zapewniającego stateczność toru bezstykowego[91]; [2] sformułowań dotyczących warunków wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych toru bezstykowego w sytuacji braku możliwości dotrzymania podczas montażu toru granicznych wartości temperatury neutralnej (15°C–30°C); [3] uzasadnienia zastosowania w torze bezstykowym przyrządów wyrównawczych, na szlaku poza obiektami inżynierskimi, oraz określenia wymagań obejmujących charakterystykę konstrukcyjno-materiałową, kryteria wyboru lokalizacji i warunki montażu w torze przyrządów wyrównawczych, pomimo że zastosowanie tych przyrządów na trasie tramwajowej do Fordonu zostało uznane przez projektanta jako istotne zabezpieczenie toru przed jego wyboczeniem. Określenie tych wymagań w STWiORB i ich późniejsze wyegzekwowanie od wykonawcy, zmniejszyłoby ryzyko wyboczeń toru. W celu zapewnienia kontroli jakości przebudowy układu torowego inwestor powinien zagwarantować sobie ujęcie w STWiORB precyzyjnych wymagań w ww. zakresie. Ponadto Inwestor powinien być zainteresowany potwierdzeniem przez autora projektu racjonalności i efektywności przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych;

– w torowisku tramwajowym o podsypkowej konstrukcji zastosowano niekorzystne rozwiązania w postaci punktowych obiektów o konstrukcji bezpodsypkowej, tj. płyt betonowych stanowiących podbudowę dla przyrządów wyrównawczych[92]. W strefie płyt betonowych stanowiących podbudowę dla urządzeń wyrównawczych występowały nierówności pionowe przyległego toru, wywołujące udarowe oddziaływania dynamiczne podczas przejazdu tramwajów. NIK stwierdziła, że na odcinkach trasy, na których w 2016 r. wystąpiły wyboczenia toru, wystąpiły przypadki przyspieszonej destrukcji konstrukcyjnej urządzeń wyrównawczych[93]. Ponadto w toku kontroli stwierdzono niekorzystny wpływ przyrządów wyrównawczych na stan techniczny nawierzchni torowej na odcinkach przyległych do tych przyrządów.

91 Tj. konkretnych, szczegółowych wymagań dotyczących wykonania elementów składowych konstrukcji torowiska, istotnych z uwagi na wyboczenia toru bezstykowego.

92 Tj. wbudowano do torowiska o konstrukcji podsypkowej punktowe obiekty o konstrukcji bezpodsypkowej powodujące skokową zmianę sztywności podłoża na bardzo małej długości ok. 3 m, gdzie wzrasta dynamiczne oddziaływanie pionowe między tramwajem i torem.

93 Tj.: [1] przypadki zbijania końców opornic w przyrządach wyrównawczych (uderzenia koła w podnoszoną do góry opornicę, oprócz niekorzystnych w ocenie NIK drgań i wstrząsów dla konstrukcji wózka i całego tramwaju, wywoływały zbędny hałas w tramwaju i w otoczeniu trasy tramwajowej); [2] przypadki rozgniatania sprężystych podpór szynowych występujących na końcu betonowej płyty podbudowy przyrządów wyrównawczych; [3] przypadki ścinania śrub mocujących elementy dociskające opornicę, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania przyrządu wyrównawczego.

Nierzetelny był również nadzór nad wykonawcą trasy tramwajowej do Fordonu, tj.:

- nie udokumentowano wykonania regulacji naprężeń w tokach szynowych oraz powierzchniowego zagęszczenia podsypki[94], co zmniejszyłoby ryzyko wystąpienia wyboczeń toru;
- nie zapewniono, aby toki szynowe w torach na trasie tramwajowej do Fordonu po ich awaryjnym „rozprężeniu" polegającym na przecięciu szyn zostały bezzwłocznie ponownie zespawane[95]. Stwierdzono przypadki pozostawienia na dłuższy okres eksploatacji (tj. od momentu wyboczeń toru stwierdzonych w 2016 r.) nieciągłości toków szynowych po ich awaryjnym przecięciu. Pogłębiało to niekorzystny, niejednorodny stan naprężeń wprowadzony do toru wskutek ww. wyboczeń toru. Zabezpieczenie przerw w ciągłości toków szynowych za pomocą prowizorycznych połączeń łubkowych, wprowadzonych w ramach regulacji występujących w nich naprężeń termicznych, jest rozwiązaniem tymczasowym o możliwie jak najkrótszym okresie zastosowania. W prawidłowo zorganizowanym procesie regulacji naprężeń powinno być ono zastąpione docelowymi złączami spawanymi;
- dopuszczono do nienależytego wykonania robót budowlanych na odcinku prostym toru przy ul. Akademickiej. Świadczyły o tym stwierdzone w toku oględzin wertykalne nierówności, które nie były ujęte w wykazie usterek z przeglądu gwarancyjnego z 20 grudnia 2016 r.

Ograniczona dostępność infrastruktury nieobjętej działaniami inwestycyjnymi na obszarze B-TOM

Kontrola dostępności dwóch obiektów infrastruktury transportowej, które nie zostały objęte zakresem badanych projektów inwestycyjnych, tj. węzła przesiadkowego Toruń Wschodni oraz kolejowego przystanku osobowego Toruń Miasto wykazała, że również na tych obiektach osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się napotykały na bariery architektoniczno-budowlane oraz niedogodności zmniejszające komfort przesiadania się między różnymi środkami transportu.

W szczególności:

- na węźle Toruń Wschodni – dostęp z kolejowej stacji Toruń Wschodni do dwóch przystanków linii autobusowych prowadził tylko poprzez schody;
- na przystanku osobowym Toruń Miasto – nie było możliwości skorzystania przez osobę niepełnosprawną ruchowo z platformy schodowej w przejściu podziemnym łączącym peron z budynkiem dworca, ponieważ była niesprawna (por. zdjęcie nr 15). Pokonanie różnicy poziomu było możliwe wyłącznie przy asyście przedstawicieli służby ochrony kolei zapewnionej przez PKP PLK S.A.

94 Z boków (tj. od czoła) podkładów, w szczególności od strony międzytorza.

95 W temperaturze szyn wynoszącej ok. 22–30°C, albo w innej temperaturze, ale przy wymuszonym stanie naprężeń wywołanym naprężaczami hydraulicznymi i odpowiadającym środkowym wartościom dopuszczalnego przedziału temperatury neutralnej (15°C–30°C).

Zdjęcie nr 15
Awaria platformy schodowej w przejściu podziemnym na kolejowym przystanku osobowym Toruń Miasto – zejście osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim możliwe wyłącznie przy asyście służby ochrony kolei

Źródło: Kadr z nagrania oględzin przeprowadzonych przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

Odstąpienie od realizacji części zadań inwestycyjnych planowanych na obszarze B-TOM

Odstąpiono od realizacji części przewidzianych wcześniej zadań inwestycyjnych. W szczególności miasto Toruń zrezygnowało z modernizacji odcinka linii kolejowej nr 353 między dworcami Toruń Główny–Toruń Wschód, który był istotny dla integracji sieci transportu miejskiego z wojewódzkim, gdyż odcinek ten ma ograniczoną przepustowość (w części jest jednotorowy), a znajdujący się na tej linii kolejowej dworzec Toruń Wschodni zapewnia skomunikowanie północnej i wschodniej części Torunia z Bydgoszczą. Dokumenty studialne wskazały jednak na konieczność nie tylko modernizacji istniejącego torowiska i obiektów inżynieryjnych, lecz także zmiany przebiegu torów. W rezultacie inwestycja była niemożliwa do zrealizowania w zakładanym czasie i przy zakładanych środkach[96]. Należy przy tym zauważyć, że wynikiem powyższego jest pozostawienie ww. ważnego odcinka linii kolejowej nr 353 w dotychczasowym stanie, pomimo że pozostałe odcinki tej linii (od Inowrocławia do Jabłonowa Pomorskiego) zostały przez PKP PLK S.A. zrewitalizowane.

Województwo odstąpiło od realizacji połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna–Port Lotniczy w Bydgoszczy. Faktyczną przyczyną rezygnacji z tej inwestycji były niewystarczające środki finansowe zabezpieczone na realizację tego zadania, a także – jak zapisano w uzasadnieniu odstąpienia od projektu – jego ograniczona zasadność społeczno-ekonomiczna.

Nieokreślenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest miasto Bydgoszcz

Miasto Bydgoszcz nie zrealizowało zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego określonego w art. 15 ust. 1 pkt 6 uptz, tj. nie określiło lokalizacji przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest miasto, udostępnionych

96 Wsparcie środkami Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2007–2013 należało wykorzystać do końca roku 2016. Tymczasem zadanie wymagało przeprowadzenia pełnego procesu inwestycyjnego, począwszy od uzyskania wszystkich wymaganych decyzji i pozwoleń, w tym w zakresie oddziaływania na środowisko.

operatorom i przewoźnikom, oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Powyższe było spowodowane nieprzedłożeniem prezydentowi Bydgoszczy przez ZDMiKP w Bydgoszczy projektu uchwały w tym zakresie. Może to skutkować trudnościami w realizacji celu uptz, którym jest stworzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego. Należy bowiem zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 pkt 4 tej ustawy, który przewiduje, że w publicznym transporcie zbiorowym wykonywanym transportem drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Efektywność działań mających na celu poprawę dostępności i atrakcyjności infrastruktury

Działania podejmowane w latach 2011–2016 przez podmioty odpowiedzialne za system publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM były ukierunkowane na poprawę dostępności i atrakcyjności infrastruktury, m.in. poprzez rozwój, przebudowę, poprawę stanu technicznego infrastruktury tramwajowej i kolejowej oraz budowę węzłów przesiadkowych na obszarze B-TOM integrujących komunikację miejską i kolejową. Tym samym realizacja tych działań wpisywała się w preferencje i oczekiwania mieszkańców B-TOM w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Badane inwestycje w infrastrukturę miały wpływ na osiągnięcie zakładanych wskaźników rezultatu. Wskazuje to na skuteczność podjętych działań w ramach tych inwestycji. Wartości wskaźników świadczą o tym, że wszystkie inwestycje dawały podstawę do poprawy dostępności i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na obszarze B-TOM. [str. 25, 26]

Rzetelność działań podjętych w ramach badanych inwestycji była jednak niewystarczająca w obszarach istotnych z punktu widzenia obsługi podróżnych. Świadczą o tym przypadki błędów w zastosowanej technologii robót budowlanych dotyczących trasy tramwajowej do dzielnicy Fordon, niezapewnienia zintegrowanego charakteru części z wybudowanych węzłów przesiadkowych, barier architektoniczno-budowlanych oraz niedogodności dla pasażerów przy korzystaniu z wybudowanej infrastruktury transportowej, niezapewnienia na obszarze B-TOM jednolitych standardów i rozwiązań technicznych w ramach wybudowanej infrastruktury kolejowej, złego stanu geometrycznego oraz niespełnienia wymogów Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności w przypadku części wybudowanych peronów kolejowych. W ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 18 na odcinku między Bydgoszczą a Toruniem nie wprowadzono rozwiązań, które eliminowałyby problemy z przepustowością tego odcinka skutkujące opóźnieniami pociągów.

5.3. Czas i koszty przejazdu oraz dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb podróżnych

Zdefiniowanie potrzeb w zakresie czasu i kosztów przejazdu oraz rozkładu jazdy

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej z 2010 r.[97]

Przeprowadzone na zlecenie Marszałka badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców B-TOM wykazały, że głównymi czynnikami wpływającymi na wybór samochodu osobowego jako środka transportu w podróżach miejskich wśród osób niekorzystających z komunikacji miejskiej były m.in.: brak konieczności oczekiwania (18%), krótszy czas podróży samochodem (15%). Natomiast czynnikami wpływającymi na wybór komunikacji zbiorowej w podróżach miejskich przez respondentów posiadających samochód w swoim gospodarstwie domowym były m.in.: niższy koszt podróży komunikacją miejską (17%).

Respondenci, którzy deklarowali możliwość rezygnacji z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej, wskazali czynniki, które mogłyby znacząco wpłynąć na ich decyzję co do dalszego korzystania z komunikacji miejskiej, w tym m.in.: bliskość przystanków (8%), większą częstotliwość kursowania (15%), bezpośrednie połączenia (12%), większą prędkość podróży (10%).

Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego z 2013 r.[98]

Wyniki zleconych przez Marszałka badań ankietowych wśród osób podróżujących koleją w województwie kujawsko-pomorskim, które dotyczyły oceny obecnego poziomu obsługi pasażerskiej oraz związanych z tym preferencji i oczekiwań, pokazują że okolicznościami, które mogłyby skłonić kierowców samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego, były m.in.: znaczne zwiększenie regularności i punktualności (21%) oraz brak przesiadek (17%), zmniejszenie kosztu podróży i skrócenie czasu podróży (odpowiednio 2,7% i 2,6% wskazań).

Osoby podróżujące publicznym transportem zbiorowym (w tym nieposiadające samochodów) jako główne powody korzystania z tego transportu wymieniały m.in.: najniższy koszt podróży (54,9% wskazań) oraz możliwość przejazdów ulgowych (36,3%), co jest bardzo istotne przy kształtowaniu polityki biletowej w województwie dla przejazdów publicznym transportem zbiorowym; najkrótszy czas podróży (34,8%), co ma bezpośredni związek z dostępnością do publicznego transportu zbiorowego oraz prędkością komunikacyjną funkcjonowania środków tego transportu.

Wyniki badań ankietowych osób podróżujących koleją w województwie kujawsko-pomorskim dotyczące oceny obecnego poziomu obsługi pasażerskiej oraz związanych z tym preferencji i oczekiwań pokazują, że oczekiwania dużej liczby pasażerów dotyczyły m.in. zwiększenia liczby połączeń.

---

97 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez firmę TRAKO, Marek Wierzbicki w kwietniu 2010 roku. Por. załącznik 6.1.

98 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez Fundację „Rozwój UTP" w okresie od kwietnia do czerwca 2013 r. Por. załącznik 6.1.

Wśród postulatów przewozowych osób podróżujących transportem publicznym w województwie kujawsko-pomorskim dotyczących transportu publicznego: 35,3% dotyczyło bezpośrednich połączeń, 36,1% – regularności i punktualności, 43,6% – krótkiego czasu podróży, 69% – niskiej ceny biletu.

Potrzeby zdefiniowane w dokumentach programowych oraz wojewódzkim planie transportowym

W ZPRTP, jako priorytety dla transportu publicznego w B-TOM, służące zapewnieniu jego konkurencyjności względem komunikacji indywidualnej, wskazano m.in. wzmocnienie roli transportu szynowego (w szczególności poprzez dostosowanie częstotliwości kursowania do popytu na danym odcinku) oraz przyspieszenie transportu publicznego. Jako priorytet wskazano też na integrację systemów publicznego transportu zbiorowego, której celem było m.in. wprowadzenie integracji rozkładowej – koordynacji rozkładów jazdy, umożliwiającej dogodne przesiadki w zintegrowanych węzłach przesiadkowych.

Według ZPRTP przejazd z Bydgoszczy (ul. Jagiellonów/Gdańska) do Torunia (ul. Plac Teatralny/PKS), z uwzględnieniem strat oczekiwania i przesiadania się miał wynosić 77 minut[99]. Ponadto dla prawidłowego funkcjonowania połączenia kolejowego między Bydgoszczą a Toruniem czas przejazdu miał się skrócić z 67 do ok. 45–50 minut[100].

W dokumencie pn. Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą korzyści i kosztów Projektu „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City", opracowanym na zlecenie województwa kujawsko-pomorskiego, jako jeden z celów tego projektu przewidziano poprawę i dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb pasażerów poprzez realizację cyklicznego rozkładu jazdy. Wskazano m.in., że regularne, cykliczne połączenie nowoczesnym taborem kolejowym miało zapewnić nową jakość usługi kolejowej skutkującą zwiększeniem liczby pasażerów korzystających z kolei w połączeniu między Bydgoszczą a Toruniem.

W wojewódzkim planie transportowym zwrócono uwagę m.in. na potrzebę punktualności i częstotliwości kursowania środków transportowych na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

Nieprecyzyjność norm w planie transportowym dla miasta Torunia dotyczących częstotliwości odjazdów oraz prędkości komunikacyjnej

Niektóre mierniki w projekcie planu transportowego dla miasta Torunia, istotne z punktu widzenia czasu podróży, miały jednak zbyt ogólny charakter lub były nie w pełni zrozumiałe, w szczególności w zakresie: częstotliwości przewozów („podwyższenie lub zapewnienie wysokiej częstotliwości i pełnej rytmiczności odjazdów"); prędkości komunikacyjnej („wydatny wzrost prędkości komunikacyjnej w obrębie korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej, zapewniony poprzez priorytet dla transportu publicznego w ruchu ulicznym").

NIK zwróciła uwagę, że nieprecyzyjne formułowanie norm w planie transportowym może stwarzać trudności w ich odczytaniu, a tym samym ich stosowaniu przez wykonawców.

99 Por. ZPRTP (TOM II Planowane inwestycje. Prognozy i priorytety rozwoju, s. 146), http://bitcity.kujawsko-pomorskie.pl/documents/20111027/ [dostęp: 24 października 2017 r.].

100 Por. ZPRTP (TOM II Planowane inwestycje. Prognozy i priorytety rozwoju, s. 123, 138), http://bitcity.kujawsko-pomorskie.pl/documents/20111027/ [dostęp: 24 października 2017 r.].

Konsultacje społeczne oraz skargi i wnioski jako źródło informacji na temat potrzeb i preferencji transportowych B-TOM

Z treści wniosków składanych przez mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych dotyczących projektów planów transportowych oraz planowanych zmian sieci i częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej w B-TOM, jak również skarg i wniosków składanych na bieżąco do organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego wynikały m.in. następujące potrzeby transportowe: zwiększenie częstotliwości połączeń kolejowych oraz w ramach komunikacji miejskiej, w szczególności na liniach przebiegających przez węzły przesiadkowe, wprowadzenie „cyklicznych" rozkładów jazdy, zapewnienie skomunikowania połączeń, zapewnienie niezawodności usług przewozowych (w szczególności pod kątem zgodności z obowiązującym rozkładem jazdy), dostosowanie godzin odjazdów i przyjazdów do potrzeb podróżnych.

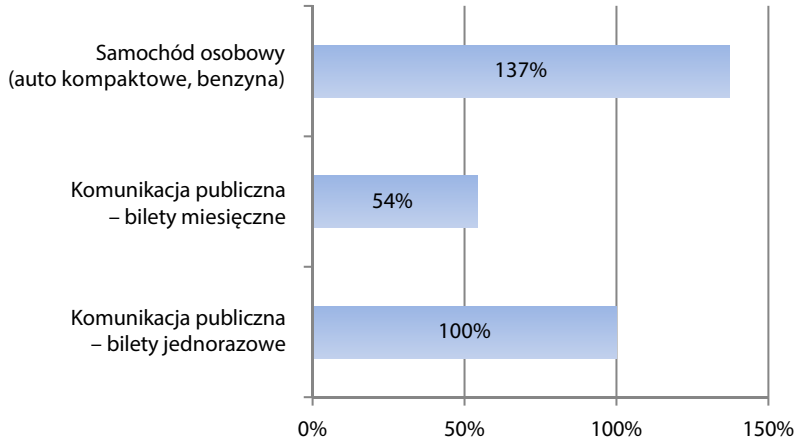
Realizacja działań w zakresie dostosowania czasu i kosztów przejazdu oraz rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów

W dniach 23–27 stycznia i 13 lutego 2017 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła badanie polegające na dokonaniu 48 przejazdów na trasie Toruń–Bydgoszcz, z tego 24 przejazdy odbyły się komunikacją publiczną, a pozostałe 24 przejazdy samochodem[101].

Niższy poziom kosztów przejazdu komunikacją zbiorową w stosunku do komunikacji indywidualnej

Wyniki tego badania wykazały niższy poziom kosztów przejazdu komunikacją zbiorową na trasie między Bydgoszczą a Toruniem w stosunku do komunikacji indywidualnej.

Wykres nr 2
Procentowe porównanie kosztów przejazdu samochodem i komunikacją publiczną na trasie Toruń–Bydgoszcz, między najbardziej zaludnionymi dzielnicami jednego miasta a centrum drugiego miasta (cena przejazdu na podstawie biletów jednorazowych = 100%)



Źródło: Badanie przeprowadzone przez NIK w dniach 23–27 stycznia i 13 lutego 2017 r.

[101] Przejazdów dokonywano samochodem z silnikiem benzynowym o pojemności 1.6 litra, którym uzyskano średnie spalanie 7,88 litra. Średni koszt paliwa na stacjach w Toruniu, Bydgoszczy lub na trasie między tymi miastami wynosił 4,79 zł za litr benzyny Pb95. Przejazdy samochodem rozpoczęto o tej samej godzinie i w tych samych miejscach, co przejazdy komunikacją publiczną. Przewidziano: osiem przejazdów między centrami miast, 16 przejazdów między centrum jednego miasta oraz dzielnicami o największej liczbie mieszkańców w drugim mieście (w Bydgoszczy: Nowy Fordon i Szwederowo, w Toruniu: Wrzosy i Rubinkowo). Po sześć przejazdów dokonano w godz. 6.00–8.00, 9.00–11.00, 12.00–14.00, 16.00–18.00. Przejazdów komunikacją publiczną dokonywano z wykorzystaniem wojewódzkich kolejowych przewozów użyteczności publicznej i komunikacji publicznej obu miast. W przejazdach uczestniczyli pracownicy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Średni koszt przejazdu komunikacją publiczną między najbardziej zaludnionymi dzielnicami jednego miasta a centrum drugiego miasta (odpowiednio Torunia lub Bydgoszczy) wynosił, dla biletów normalnych, 12,84 zł. Koszt jednego przejazdu między centrami tych miast wynosił 12,60 zł. Koszt biletu miesięcznego aglomeracyjnego BiT-City normalnego[102], łączonego z komunikacją miejską w Toruniu i Bydgoszczy, wynosił 279,00 zł[103], co przy 20 dniach roboczych w miesiącu i dwóch przejazdach każdego dnia, oznaczało dzienny koszt przejazdu: 6,98 zł.

Natomiast średni koszt paliwa za przejazd między najbardziej zaludnionymi dzielnicami jednego miasta a centrum drugiego miasta (odpowiednio Torunia lub Bydgoszczy) przy średniej odległości przejazdu 47,13 km wynosił 17,62 zł, a przejazd między centrami obu tych miast: 15,06 zł.

Czas przejazdu komunikacją publiczną a komunikacją indywidualną

Czas przejazdu komunikacją zbiorową między Bydgoszczą a Toruniem był dłuższy w stosunku do komunikacji indywidualnej.

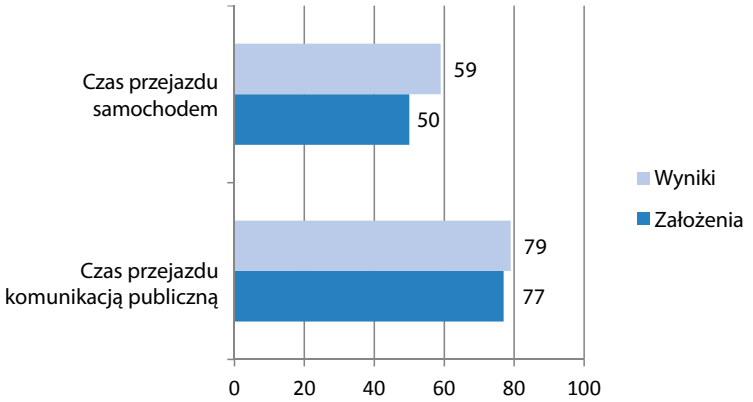
W przypadku samochodu średni czas przejazdu między najbardziej zaludnionymi dzielnicami jednego miasta a centrum drugiego miasta (odpowiednio Torunia lub Bydgoszczy) wynosił 55 min, między centrami obu miast – 59 min. Natomiast w przypadku komunikacji miejskiej średni czas przejazdu na tej trasie wynosił 1 h 27 min, z czego: 9 min – dojścia, przejścia; 16 min – oczekiwanie na autobus, tramwaj lub pociąg (w sześciu przypadkach połączone z zakupem biletu kolejowego – średnio 5 min), 19 min – przejazd komunikacją miejską, 40 min – przejazd pociągiem.

Średni czas przejazdu komunikacją publiczną z centrum Bydgoszczy do centrum Torunia wynosił 1 godz. 19 min, z czego: 18 min – dojście, oczekiwanie i dojazd komunikacją publiczną w Bydgoszczy; 10 min – czas przejścia między peronami i czas oczekiwania na pociąg; 13 min – czas oczekiwania i przejazdu komunikacją publiczną w Toruniu. Należy uznać, że w tym zakresie spełnione zostały założenia ZPRTP, który przewidywał 77 minutowy czas przejazdu na trasie Bydgoszcz (Jagiellonów/Gdańska) – Toruń (plac Teatralny/Dworzec Autobusowy PKS), z uwzględnieniem strat oczekiwania i przesiadania się.

[102] https://www.przewozyregionalne.pl/aktualne-oferty,s,1,2675.html (stan na 15.02.2017 r.).

[103] Dane o kosztach na podstawie: http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl/index.php/pl/transport/bilety-i-oplaty/bilet-bit-city (stan na 24 marca 2017 r.).

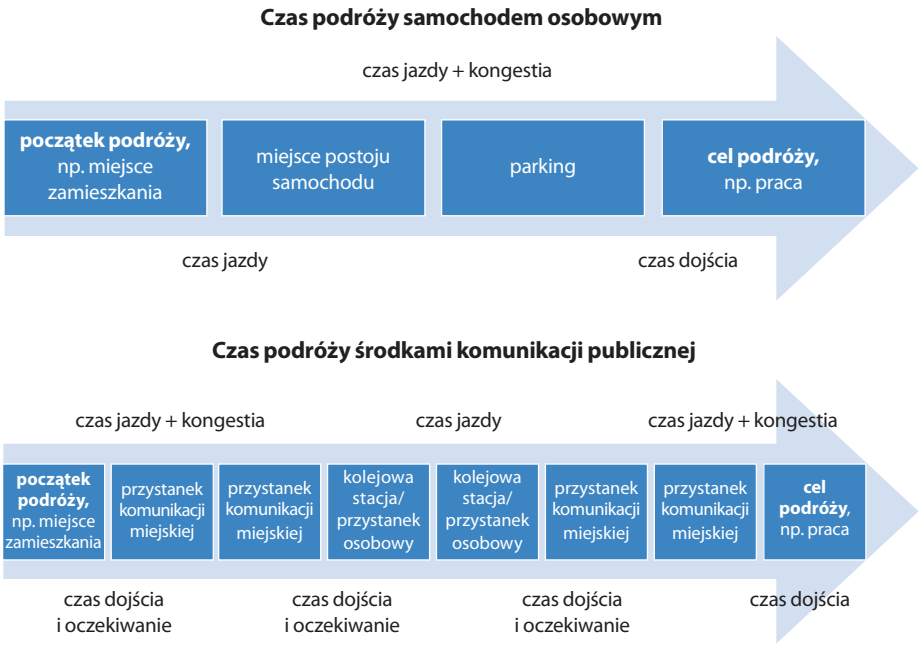
Wykres nr 3
Porównanie faktycznego i zakładanego czasu przejazdu samochodem i komunikacją publiczną na trasie Toruń–Bydgoszcz, między centrami obu miast (w minutach)



Źródło: Badanie przeprowadzone przez NIK w dniach 23–27 stycznia i 13 lutego 2017 r. oraz „Zintegrowany Program Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej, ze szczególnym uwzględnieniem bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego na lata 2010–2015" (TOM I Inwentaryzacja stanu obecnego, s. 195 i TOM II Planowane inwestycje. Prognozy i priorytety rozwoju, s. 146), http://bitcity.kujawsko-pomorskie.pl/documents/20111027/ [dostęp: 24 października 2017 r.].

Struktura czasu przejazdu komunikacją publiczną oraz wyniki ww. badania przeprowadzonego przez NIK wskazują, że najprostszym, wymagającym najmniejszych nakładów sposobem na dalsze skrócenie czasu przejazdu na tej trasie jest zapewnienie lepszego skomunikowania między komunikacją miejską a pociągami, poprzez skrócenie czasu dojścia i oczekiwania (por. infografika nr 2).

Infografika nr 2
Proces podróży transportem indywidualnym i komunikacją publiczną



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Zuzanna Kłos-Adamkiewicz, *Uogólniony koszt podróży na przykładzie wyboru komunikacji miejskiej i samochodu osobowego,* Problemy Transportu i Logistyki nr 3/2016 (35), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2016, s. 77.

Skrócenie czasu przejazdu koleją na trasie Toruń Główny–Bydgoszcz Główna

Analiza rozkładów jazdy wykazała, że w latach 2010–2012 pociągi pokonywały trasę Toruń Główny–Bydgoszcz Główna w czasie: od 60 do 63 min (pociągi dalekobieżne) i od 60 do 71 min (pociągi regionalne), natomiast w 2016 r. odpowiednio w czasie od 40 do 41 min i od 43 do 49 min. Tym samym oszczędność czasu przejazdu koleją na tej trasie wyniosła od 19 do 23 minut (pociągi dalekobieżne) i od 11 do 28 minut (pociągi regionalne). W ww. zakresie spełnione zostały założenia ZPRTP, który przewidywał skrócenie czasu przejazdu na ww. odcinku do ok. 45–50 minut.

Częstotliwość połączeń i czas na przesiadkę w ramach kolejowych przewozów wojewódzkich na trasie Bydgoszcz–Toruń

Z treści wojewódzkiego planu transportowego wynikało, że największe potrzeby transportowe występują na linii kolejowej Bydgoszcz Główna–Toruń Wschodni (przez Solec Kujawski), na której w roku 2025 zaplanowano 38 kursów na dobę w dniu roboczym. Analiza rozkładu jazdy pociągów (według stanu na 14 stycznia, 1 czerwca i 20 grudnia 2016 r.) wykazała, że połączenie na ww. linii realizowane było odpowiednio w wymiarze: 19, 18 i 14 par pociągów dziennie, z tego odpowiednio 73,7%, 72,2% i 64,3% taborem dostępnym dla osób poruszających się na wózkach. Średni czas oczekiwania na przesiadkę z tego połączenia na inny pociąg 20 grudnia 2016 r. na stacji Bydgoszcz Główna[104] wyniósł 22 minuty, a na stacji Toruń Główny[105] – 27 minut, tj. dla stacji Bydgoszcz Główna czas ten skrócił się o 5 minut w porównaniu do 14 stycznia 2016 r., a dla stacji Toruń Główny pozostał bez zmian. We wskazanym okresie zwiększono z pięciu do 17 liczbę połączeń bezpośrednich obejmujących odcinek Bydgoszcz Główna–Toruń Główny, wprowadzając bezpośrednie połączenia w kierunkach: Piła Główna, Włocławek oraz zwiększając liczbę połączeń w kierunku Olsztyn Główny, Nakło i Jabłonowo Pomorskie.

Według ostatniego obowiązującego w 2016 r. rozkładu jazdy czas na przesiadanie się pomiędzy skomunikowanymi pociągami międzywojewódzkimi i regionalnymi na stacji Bydgoszcz Główna wynosił od 0 do 58 minut, natomiast na stacji Toruń Główny od 0 do 51 minut[106]. Na ww. dwóch stacjach czas oczekiwania pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu międzywojewódzkiego a odjazdem/przyjazdem pociągu regionalnego wynosił: w 6,5% przypadków poniżej 5 minut, w 68,7% przypadków 5–30 minut, w 18,7% przypadków 31–45 minut, w 6,1% przypadków ponad 45 minut.

Analiza rozkładów jazdy wykazała, że 14 stycznia, 1 czerwca i 20 grudnia 2016 r. na trasie Bydgoszcz Główna–Toruń Główny pociągi jeździły średnio co 33, 34 i 34 min. Na trasie powrotnej pociągi jeździły średnio co 33, 33 i 32 min.

Na trasie Bydgoszcz Główna–Toruń Główny w godzinach szczytu (porannego i popołudniowego)[107] w ww. dniach pociągi jeździły średnio co 23, 23 i 26 min. Poza godzinami szczytu pociągi jeździły z częstotliwością

104 W kierunkach: Laskowice Pomorskie, Gdynia Główna, Tuchola, Chojnice, Grudziądz, Nakło n. Notecią, Wyrzysk/Osiek, Piła Główna, Chełmża, Inowrocław, Poznań Główny.

105 W kierunkach: Jabłonowo Pomorskie, Olsztyn Główny, Włocławek, Kutno, Łódź Kaliska, Warszawa, Grudziądz, Chełmża, Inowrocław, Poznań Główny, Sierpc.

106 Dla porównania w rozporządzeniu w sprawie krajowego kolejowego planu transportowego podano, że „w miarę możliwości technicznych i miejscowych uwarunkowań, oferty różnych organizatorów i przewoźników powinny zostać skoordynowane z ofertą ministra i zapewniać nieprzekraczanie 30 minut średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem" (por. pkt 6 str. 73).

107 Godziny szczytu, tj. od 5.00 do 9.00 i od 13.00 do 17.00.

odpowiednio: od 11 do 110 min, od 8 do 129 min i od 8 do 158 min Na trasie Toruń Główny–Bydgoszcz Główna w godzinach szczytu pociągi jeździły średnio co 28, 29 i 26 min, a poza tymi godzinami z częstotliwością odpowiednio: od 13 do 98 min, od 12 do 102 min i od 8 do 91 min.

Częstotliwość połączeń oraz sprawność przesiadek w ramach węzłów przesiadkowych w Bydgoszczy

Na podstawie analizy rozkładów jazdy dla linii przechodzących przez węzeł przesiadkowy Bydgoszcz Wschód stwierdzono m.in., że w godzinach szczytu[108] 162 kursy spośród 322 ogółem były realizowane przez tabor przystosowany dla osób niepełnosprawnych, a częstotliwość kursowania tego taboru wahała się w zależności od linii od 10 do 120 minut.

Ustalono, że odległość przystanków komunikacji miejskiej od przystanków kolejowych w ramach węzłów Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód[109] wynosiła odpowiednio: od 156 do 166 m, od 96 do 98 m, od 166 do 280 m, od 0 do 448 m.

Częstotliwość połączeń oraz sprawność przesiadek w ramach węzłów przesiadkowych w Toruniu

Na podstawie analizy rozkładów jazdy dla trzech linii komunikacyjnych w Toruniu łączących dzielnice o największej liczbie mieszkańców[110] ustalono, że w dni nauki szkolnej:

- na linii autobusowej nr 22 z przystanku Kolankowskiego[111] do węzła przesiadkowego dworzec Toruń Główny kursowały 54 autobusy, średnio w ciągu dnia co 20 minut;
- na linii autobusowej nr 26 z przystanku Rubinkowo II[112] przez węzeł przesiadkowy Toruń Wschodni kursowało 51 autobusów, średnio w ciągu dnia co 22 minuty;
- na linii tramwajowej nr 1 z przystanku Uniwersytet[113] przez węzeł przesiadkowy Toruń Miasto kursowało od 120 do 118 tramwajów, średnio w ciągu dnia co 9 minut[114].

Ustalono, że czas przejścia z dworców kolejowych do przystanków autobusowych lub tramwajowych zlokalizowanych w ramach węzłów Toruń Wschodni, Toruń Miasto i Toruń Główny nie przekraczał 5 minut.

Brak zapewnienia czasu na przesiadkę między skomunikowanymi pociągami zawierającego się w przedziale od 5 do 30 minut

Kontrola wykazała konieczność wzmożenia przez województwo działań zmierzających do zapewnienia przez operatorów realizujących przewozy na obszarze B-TOM, aby czas oczekiwania pasażerów pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu międzywojewódzkiego a odjazdem/przyjazdem pociągu regionalnego zawierał się w przedziale od 5 do 30 minut, przy jednoczesnym

---

108 Godziny szczytu, tj. od 5.00 do 9.00 i od 13.00 do 17.00.

109 Dwa przystanki tramwajowe komunikacji miejskiej znajdowały się bezpośrednio nad peronami kolejowymi.

110 Analizą objęto rozkłady jazdy: [1] linii autobusowej nr 22 łączącej dzielnicę Torunia „Na Skarpie" z węzłem przesiadkowym dworzec Toruń Główny; [2] linii autobusowej nr 26 łączącej dzielnicę Torunia „Rubinkowo" z węzłem przesiadkowym Toruń Wschodni w stronę osiedla „Bydgoskie Przedmieście"; [3] linii tramwajowej nr 1 z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika przechodzącej przez węzeł przesiadkowy Toruń Miasto w stronę osiedla „Na Skarpie".

111 Zgodnie z rozkładem jazdy dla linii autobusowej nr 22 wg stanu na: 1.01.2016 r., 1.06.2016 r. i 1.01.2017 r.

112 Zgodnie z rozkładem jazdy dla linii autobusowej nr 26 wg stanu na: 1.01.2016 r., 1.06.2016 r . i 1.01.2017 r.

113 Zgodnie z rozkładem jazdy dla linii tramwajowej nr 1 wg stanu na: 1.01.2016 r., 1.06.2016 r. i 1.01.2017 r.

114 Najwięcej kursów odbywało się pomiędzy godz. 6.00 a 18.00 (od siedmiu do dziewięciu kursów w ciągu godziny).

utrzymaniu jak największej liczby połączeń skomunikowanych. Wymogi w tym zakresie nie zostały wprowadzone do wojewódzkiego planu transportowego mimo uwag Prezesa UTK sformułowanych na etapie opiniowania projektu wojewódzkiego planu transportowego oraz zapisów w krajowym planie transportowym[115]. Wprawdzie ww. uwagi i zapisy nie miały charakteru wiążącego, jednak ich uwzględnienie w planie ma istotny wpływ na poprawę atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na obszarze B-TOM. Tymczasem, jak wynika z analizy skomunikowań w rozkładzie jazdy 2016/2017 na stacjach Bydgoszcz Główna i Toruń Główny, czas na przesiadanie się pomiędzy pociągami międzywojewódzkimi i regionalnymi w 31,3% przypadków nie mieścił się w przedziale od 5 do 30 minut, z tego w 24,8% – wynosił powyżej 30 minut. Wielkości te wskazują, że niezbędne jest systematyczne dążenie do zapewnienia pasażerom ww. zalecanego czasu na przesiadkę.

Nieuwzględnienie przy tworzeniu kolejowego rozkładu jazdy zaistniałych uwarunkowań po stronie taboru i infrastruktury, ograniczające dostęp pasażerów niepełnosprawnych do pociągu

W toku oględzin jednego z peronów stacji Toruń Główny o wysokości 0,76 m przeprowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli z udziałem specjalistów stwierdzono, że podczas postoju pociągów z oznaczeniem SA106 i SA133 wejście dla osoby niepełnosprawnej, pomimo rozłożonej rampy, było niedostępne dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim (por. zdjęcia nr 16 i 17). Podłoga pociągu znajdowała się na poziomie poniżej poziomu peronu, co uniemożliwiało rozłożenie rampy. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli brak dostępu dla osoby niepełnosprawnej ruchowo do ww. pociągów był spowodowany niedostosowaniem wysokości ich podłogi do wysokości peronu 0,76 m. Skierowanie tych pociągów na perony stacji Toruń Główny o wysokości 0,55 m pozwoliłoby na swobodne rozkładanie rampy i korzystanie z tych pociągów przez osoby niepełnosprawne ruchowo. Wymaga to jednak uwzględnienia przy tworzeniu rozkładu jazdy istniejących uwarunkowań po stronie taboru i infrastruktury kolejowej.

Zdjęcia nr 16 i 17
Brak możliwości skorzystania z platformy przy wsiadaniu do pociągu z peronu o wysokości 0,76 m na stacji Toruń Główny

Źródło: Oględziny przeprowadzone przez NIK z udziałem specjalistów 7 lutego 2017 r.

115 W rozdziale 3.8 krajowego planu transportowego wskazano, że przyjazdy i odjazdy pociągów międzywojewódzkich i regionalnych na najważniejszych stacjach powinny być ze sobą tak skorelowane, aby czas na przesiadanie się pasażerów zawierał się w przedziale od 5 do 30 minut.

Brak konsekwentnych działań zapewniających przewidywalność godzin odjazdów pociągów („cykliczność")

O ile Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego biorąc udział w przygotowaniu rozkładów jazdy ustalał cykliczne godziny rozkładów na odcinku linii kolejowej nr 18 między Toruniem a Bydgoszczą, to jednak przewoźnik składając do PKP PLK S.A. wnioski o przydział tras pociągów na tym odcinku nie oznaczał, że poszczególne pociągi miały być realizowane w ruchu cyklicznym. Obniżało to ich priorytet przy konstruowaniu rozkładów jazdy i zwiększało odchylenia od cykliczności kursowania.

W ocenie NIK Marszałek powinien w miarę możliwości, mając na uwadze wyższy priorytet przydziału tras dla pociągów dalekobieżnych, podejmować konsekwentne działania zmierzające do wdrożenia ruchu cyklicznego na ww. odcinku linii kolejowej. Brak ruchu cyklicznego pogarsza bowiem atrakcyjność kolejowego transportu publicznego, a także utrudnia zapewnienie w rozkładach jazdy komunikacji miejskiej Torunia i Bydgoszczy odpowiedniego skomunikowania z godzinami przyjazdów i odjazdów pociągów.

Niezapewnienie obowiązku uzgadniania zmian rozkładów jazdy w umowach transportowych

W umowach transportowych zawieranych przez województwo (jako organizatora publicznego transportu zbiorowego) z operatorami (Przewozami Regionalnymi sp. z o.o. i Arriva RP sp. z o.o.), które określały rozkłady jazdy przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, zawarto zobowiązanie do informowania organizatora o wprowadzeniu okresowych zmian bez konieczności uzgodnienia z uwagi na „przyczyny techniczne związane z infrastrukturą". Tym samym dopuszczono do wyłączenia obowiązku uzgadniania z organizatorem zmian rozkładu jazdy w sytuacjach, gdy dotyczyły one planowych zamknięć torowych, co naruszało art. 44 ust. 1 uptz. Zgodnie z tym przepisem w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy transportowej organizator powinien wyrażać zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określać warunki, na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach. Tymczasem w trzech spośród siedmiu przypadków objętych badaniem stwierdzono, że operator nie zawiadomił Województwa o zamknięciu torowym. Dotyczyło to zamknięć na liniach dwutorowych, w ramach których nie było wymagane uruchomienie zastępczej komunikacji publicznej. Stwierdzono jednak, że dwa z tych zamknięć spowodowały znaczące utrudnienia w ruchu pociągów na odcinku linii 18 Bydgoszcz Główna–Solec Kujawski w okresie lipiec–sierpień 2015 r. Na ogółem 60 dni, w których nastąpiły zamknięcia torowe, tylko w 18 nie stwierdzono opóźnień pociągów, które kursowały na objętych zamknięciami odcinkach. W szczytowym okresie – pierwszej połowie lipca 2015 r. takich opóźnień było do 12 dziennie (średnio 5,4) z czasem do 32 minut. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli zapisy umów transportowych należało sformułować w sposób zapewniający organizatorowi właściwy nadzór nad spełnianiem przez operatorów ustalonych warunków realizacji usług przewozowych.

Brak pełnej informacji na temat rozkładu jazdy na peronach kolejowych przystanków osobowych

Na dwóch spośród 10 kolejowych stacji i przystanków osobowych poddanych oględzinom 9 grudnia 2016 r. stwierdzono przypadki braku pełnej informacji na temat rozkładu jazdy pociągów. W szczególności:

- na peronach przystanku osobowego Bydgoszcz Bielawy nie zamieszczono rozkładów jazdy przyjazdów: obowiązującego i przyszłego;
- na jednym z dwóch peronów przystanku osobowego Przyłubie nie wywieszono rozkładów jazdy przyjazdów i odjazdów.

Obowiązek podania tych informacji przez zarządcę infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A., w formie ogłoszenia na peronach wynikał z art. 30 ust. 5c w zw. z art. 5 ust. 1 oraz z art. 4 pkt 23 ustawy o transporcie kolejowym[116]. Rozkład jazdy powinien umożliwić klientom kolei zapoznanie się z godziną rozpoczęcia i zakończenia podróży.

Brak pełnej informacji o standardzie usług przewozowych w rozkładach jazdy pociągów

Jeden z operatorów kolejowych przewozów użyteczności publicznej na obszarze B-TOM nie publikował w rozkładzie jazdy pełnej informacji o standardzie świadczonych usług przewozowych. W rozkładach jazdy[117] brak było informacji o przystosowaniu pojazdów operatora do korzystania przez osoby na wózkach inwalidzkich i o możliwości przewozu rowerów, pomimo że operator wykorzystywał w przewozach pojazdy należące do województwa, dysponujące ww. udogodnieniami. Powyższe nie zostało ustalone przez marszałka województwa w ramach jego uprawnień do kontroli operatora. Utrudniało to planowanie podróży przez ww. grupę pasażerów, chcących skorzystać z usług przewozowych tego operatora. Organizator publicznego transportu zbiorowego powinien zaś dążyć do zapewnienia jednolitości informacji zamieszczanych przez poszczególnych operatorów w rozkładach jazdy.

Prawidłowość oznaczenia rozkładów jazdy komunikacji miejskiej

Rozkłady jazdy obowiązujące na liniach komunikacyjnych przechodzących przez węzły przesiadkowe Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód, Toruń Wschodni, Toruń Miasto, Toruń Główny były prawidłowo oznaczone. W szczególności wskazywały one kursy wykonywane taborem niskopodłogowym.

Zapewnienie kontroli punktualności w ramach nadzoru nad operatorami

Marszałek, ZDMiKP w Bydgoszczy oraz Prezydent Miasta Torunia, wykonujący zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, sprawowali systematyczną kontrolę nad realizacją usług przewozowych przez operatorów m.in. w zakresie punktualności jazdy.

Pozostałe ustalenia kontroli

Kontrola ujawniła przypadek nienaliczenia przewoźnikowi przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego kary umownej pomimo zaistnienia podstawy do jej wymierzenia, tj. nieuruchomienia pociągu i niezapewnienia przez przewoźnika komunikacji zastępczej dla części pasażerów. Przypadek ten był przedmiotem skargi pasażera, który wskazał, że część pasażerów musiała oczekiwać na pociąg kursowy, który przyjechał po 1 h i 46 minutach. Kontrola wykazała też przypadki zawyżenia oraz zaniżenia kar umownych naliczonych przewoźnikowi z tego tytułu.

Efektywność działań mających na celu dostosowanie czasu i kosztów przejazdu oraz rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów

Działania podejmowane w latach 2011–2016 przez podmioty odpowiedzialne za system publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM były ukierunkowane na skrócenie czasu oraz obniżenie kosztów przejazdu komunikacją publiczną. Tym samym wpisywały się one w preferencje i oczekiwania mieszkańców B-TOM.

116 W brzmieniu obowiązującym do dnia 29 grudnia 2016 r.

117 W rozkładach jazdy na lata 2016/2017 (wg stanu na 17 lutego 2017 r., na podstawie analizy wybranych relacji Toruń Główny–Chełmża i Bydgoszcz Główna–Wierzchucin).

W wyniku zrealizowanych inwestycji uzyskano zakładany poziom oszczędności czasu pasażerów w wymiarze finansowym. Średnie koszty przejazdu publiczną komunikacją zbiorową były w 2017 r. o 27,1% niższe w stosunku do komunikacji indywidualnej.

Zgodnie z założeniami skróceniu uległ czas przejazdu koleją na trasie Toruń Główny–Bydgoszcz Główna, który w 2016 r. mieścił się w przedziale 45–50 minut. Osiągnięto też zakładany czas podróży komunikacją zbiorową między centrami miast Bydgoszczy i Torunia, który wynosił średnio 1 h 19 minut. Czas ten nadal jednak był istotnie dłuższy od czasu przejazdu komunikacją indywidualną, który nie przekraczał 1 h.

Inwestycje w tabor i infrastrukturę realizowane w latach 2011–2016 przyczyniły się do uzyskania oszczędności czasu pasażerów w wymiarze finansowym. Świadczą o tym uzyskane wartości wskaźników rezultatu. W szczególności:

a) w ramach kolejowych wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej:
   - oszczędność czasu w przewozach pasażerskich[118] w wymiarze finansowym w 2015 r. wyniosła 13 073,3 tys. zł, co stanowiło 121,2% wartości zakładanej (10 739,9 tys. zł);

b) w ramach komunikacji miejskiej w Toruniu:
   - oszczędność czasu podróży pasażerów komunikacji miejskiej[119] w wymiarze finansowym w 2016 r. wyniosła 9 478,6 tys. zł, co stanowiło 99,9% wartości zakładanej (9 481,8 tys. zł).

Rzetelność podjętych działań nie zawsze była jednak wystarczająca. W szczególności działania te nie doprowadziły do uzyskania w rozkładzie jazdy 2016/2017 czasu na przesiadkę między pociągami międzywojewódzkimi i regionalnymi mieszczącego się w przedziale 5–30 min (w 31,3% przypadków), nie zapewniły pełnej informacji o standardzie usług przewozowych w rozkładach jazdy pociągów (w zakresie przystosowania

118 Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich została obliczona w oparciu o zaoszczędzony czas pasażerów w poszczególnych środkach transportu (pasażerogodziny/rok) oraz o jednostkowe wartości zaoszczędzonej godziny czasu podróży (PLN/h), określone w dokumencie „Niebieska księga. Sektor kolejowy. Infrastruktura i tabor", w podziale na następujące motywacje: wyjazd służbowy, dojazd do pracy, pozostałe. Oszczędność czasu dla transportu kolejowego została określona jako różnica pomiędzy czasami przejazdu pomiędzy wariantami W1 (rewitalizacja infrastruktury kolejowej) a W0 (bezinwestycyjny), pomnożona przez potok pasażerski w wariancie W0 (pasażerowie bazowi). Oszczędność czasu dla pasażerów autobusów została obliczona jako iloczyn różnicy czasu przejazdu autobusem i pociągiem przez liczbę pasażerów przejętych z transportu autobusowego. Oszczędność czasu dla pasażerów samochodów została obliczona jako iloczyn różnicy czasów przejazdu samochodem i pociągiem przez liczbę pasażerów przejętych z transportu samochodowego.

119 Oszczędność czasu podróży pasażerów komunikacji miejskiej została obliczona w oparciu o zaoszczędzony czas pasażerów komunikacji publicznej oraz indywidualnego transportu samochodowego (pasażerogodzny/rok) oraz o jednostkowe wartości zaoszczędzonej godziny czasu podróży (PLN/h), określone w dokumencie „Niebieska Księga. Sektor transportu publicznego", w podziale na następujące motywacje: wyjazd służbowy, dojazd do pracy, pozostałe. Wyliczenie oszczędności czasu dla pasażerów komunikacji publicznej uzyskano kalkulując liczbę pasażerów komunikacji publicznej w wariancie bezinwestycyjnym i mnożąc ją przez zysk pasażerów w postaci skrócenia średniego czasu podróży (czas podróży w wariancie inwestycyjnym pomniejszony o czas podróży w wariancie bezinwestycyjnym). Wyliczenie oszczędności czasu dla pasażerów komunikacji samochodowej uzyskano mnożąc liczbę pasażerów transportu indywidualnego z wariantu bezinwestycyjnego przez korzyść w postaci skrócenia średniego czasu podróży w wariancie inwestycyjnym względem bezinwestycyjnego.

pojazdów jednego z operatorów do korzystania przez osoby na wózkach inwalidzkich i o możliwości przewozu rowerów), nie wprowadzono rozwiązań zapewniających przewidywalność godzin odjazdów pociągów (tj. ruchu cyklicznego).

5.4. Integracja taryfowo-biletowa

Zdefiniowanie potrzeb w zakresie integracji taryfowo-biletowej

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej z 2010 r.[120]

Przeprowadzone na zlecenie Marszałka badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców B-TOM wykazały, że spośród respondentów, którzy deklarowali możliwość rezygnacji z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej, 14% wskazało zintegrowany bilet na wszystkie środki lokomocji jako czynnik, który mógłby znacząco wpłynąć na ich decyzję co do dalszego korzystania z komunikacji miejskiej.

Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa z 2013 r.[121]

Wyniki zleconych przez Marszałka badań ankietowych wśród osób podróżujących koleją w województwie kujawsko-pomorskim, które dotyczyły oceny obecnego poziomu obsługi pasażerskiej oraz związanych z tym preferencji i oczekiwań, pokazują, że wśród postulatów przewozowych dotyczących transportu publicznego: 6,6% dotyczyło biletu systemowego na wszystkie środki transportu, 11,4% – urozmaiconego systemu biletowego.

Potrzeby zdefiniowane w dokumentach programowych i wojewódzkim planie transportowym

W ZPRTP, jako jeden z priorytetów dla transportu publicznego w B-TOM, służący zapewnieniu jego konkurencyjności względem komunikacji indywidualnej, wskazano integrację systemów transportu publicznego. Jej celem było m.in. wprowadzenie integracji taryfowej obejmującej swoim zasięgiem Bydgoszcz, Toruń i kolej na odcinku łączącym te miasta.

W wojewódzkim planie transportowym przewidziano wdrożenie w latach 2016–2020 zintegrowanego biletu wojewódzkiego.

Konsultacje społeczne oraz skargi i wnioski jako źródło informacji na temat potrzeb i preferencji transportowych B-TOM

Z treści wniosków składanych przez mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych dotyczących projektów planów transportowych w B-TOM, jak również skarg i wniosków składanych na bieżąco do organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego wynikała m.in. konieczność wprowadzenia pełnej integracji taryfowej transportu kolejowego z transportem miejskim.

Realizacja potrzeb w zakresie integracji taryfowo-biletowej

Wprowadzone rozwiązania taryfowe dotyczące przewozów użyteczności publicznej w B-TOM

W 2010 r. Województwo wprowadziło na niezelektryfikowanych liniach kolejowych ofertę pn. „Taryfa Województwa Kujawsko-Pomorskiego". W 2015 r. oferta ta została wprowadzona także na liniach zelektryfikowanych, obejmując wszystkie kolejowe przewozy pasażerskie użyteczności publicznej. Obowiązek przystąpienia przez operatorów do tej oferty został wpisany bezpośrednio do umów transportowych zawartych z operatorami publicznego transportu zbiorowego. Oferta obejmowała dwa rodzaje biletów:

120 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez firmę TRAKO, Marek Wierzbicki w kwietniu 2010 roku. Por. załącznik 6.1.

121 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez Fundację „Rozwój UTP" w okresie od kwietnia do czerwca 2013 r. Por. załącznik 6.1.

– bilet jednorazowy – wydawany na przejazd w jedną stronę (w przypadku biletów nabywanych w kasie biletowej albo w pociągu u obsługi – także na przejazd „tam i z powrotem") w relacjach wewnątrz województwa w pociągach osobowych REGIO, uruchamianych przez „Przewozy Regionalne", przewidzianych w rozkładzie jazdy;
– bilet odcinkowy miesięczny imienny – wydawany na przejazd w jedną stronę albo „tam i z powrotem", w relacjach wewnątrz województwa w pociągach osobowych REGIO, uruchamianych przez Spółkę „Przewozy Regionalne", przewidzianych w rozkładzie jazdy.

Oferta ta zakładała stałą cenę jednorazowego biletu na przejazd na odcinku do 10 km wynoszącą 2,50 zł (powiększaną o 0,13 zł za każdy następny kilometr). Cena biletu miesięcznego stanowiła 30-krotność ceny biletu jednorazowego. Oferta z uwagi na swój liniowy charakter (polegający na wzroście ceny proporcjonalnie do odległości) została skierowana przede wszystkim do osób korzystających z wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej, tj. podróżujących na krótszych trasach. Jej wprowadzenie na liniach niezelektryfikowanych zbiegło się w czasie ze wzrostem sprzedaży biletów na tych liniach o ok. 30% w 2011 r. (w stosunku do 2010 r.) oraz w kolejnych latach (2012–2013). Wprowadzenie oferty na liniach zelektryfikowanych doprowadziło do obniżenia kosztów przejazdu[122].

Bilety w ramach ww. oferty można było nabyć w kasach lub automatach biletowych, w pociągu, przez Internet, aplikację mobilną (wyłącznie w przypadku biletu jednorazowego).

W celu zwiększenia liczby podróży na trasie Toruń–Bydgoszcz nawiązana została współpraca między jednym z operatorów przewozów kolejowych oraz operatorami przewozów komunikacji miejskiej.

Dnia 3 lutego 2012 r. pomiędzy Przewozy Regionalne sp. z o.o. a miastem Toruń i ZDMiKP w Bydgoszczy została zawarta umowa na mocy której strony przystąpiły do oferty specjalnej pn. „Aglomeracyjny bilet BiT-City", obejmującej dwa rodzaje biletów:

– „bilet jednorazowy BiT-City" – wydawany na przejazd w jedną stronę, w relacji Bydgoszcz–Toruń lub Toruń–Bydgoszcz w pociągach osobowych REGIO, uruchamianych przez „Przewozy Regionalne", przewidzianych w rozkładzie jazdy; honorowany wyłącznie w środkach komunikacji miejskiej Bydgoszczy – I strefa, wyłącznie w środkach komunikacji miejskiej Torunia – I strefa, jednocześnie w środkach komunikacji obu tych miast (przez 60 minut licząc od godziny wskazanej przez podróżnego);
– „bilet miesięczny BiT-City" – wydawany na wielokrotne przejazdy „tam i z powrotem" w relacji Bydgoszcz–Toruń lub odwrotnie w pociągach REGIO uruchamianych przez „Przewozy Regionalne", przewidzianych

122 [1] W przypadku biletów jednorazowych: od 3% do 6% na trasie Toruń–Bydgoszcz i Bydgoszcz–Nakło nad Notecią; od 38% do 43% na trasach Włocławek–Toruń, Bydgoszcz–Inowrocław, Toruń–Inowrocław; Bydgoszcz–Laskowice Pomorskie i Toruń–Jabłonowo Pomorskie; [2] W przypadku biletów miesięcznych: od 1% do 8% na trasach Toruń–Jabłonowo Pomorskie, Włocławek–Toruń i Bydgoszcz–Laskowice Pomorskie; 10% na trasach Toruń–Bydgoszcz, Bydgoszcz Inowrocław; od 16% do 25% na trasach Toruń–Inowrocław, Bydgoszcz–Nakło nad Notecią.

w rozkładzie jazdy; honorowany wyłącznie na jednej (wskazanej na bilecie) linii dziennej w komunikacji miejskiej w Toruniu, wyłącznie na jednej (wskazanej na bilecie) linii dziennej w komunikacji miejskiej w Bydgoszczy, jednocześnie na dwóch (wskazanych na bilecie) liniach dziennych – po jednej w komunikacji miejskiej każdego z tych miast.

Ograniczenia po stronie wprowadzonych rozwiązań taryfowych

Wdrożone rozwiązania taryfowe, tj. „Taryfa Województwa Kujawsko-Pomorskiego", „Aglomeracyjny bilet BiT-City" – z uwagi na swoje ograniczenia – nie mogą zostać uznane za rozwiązania systemowe integrujące transport publiczny B-TOM. Należy bowiem zwrócić uwagę, że:

- oferta pn. „Taryfa Województwa Kujawsko-Pomorskiego" obowiązywała wyłącznie operatorów obsługujących kolejowe wojewódzkie przewozy użyteczności publicznej (tj. skorzystanie z tej oferty upoważniało do przejazdu środkami komunikacji każdego z operatorów kolejowych, jednak nie pozwalało na przejazd środkami komunikacji miejskiej);
- oferta pn. „Aglomeracyjny bilet BiT-City" obowiązywała zarówno operatorów obsługujących przewozy kolejowe, jak i operatorów obsługujących przewozy w komunikacji miejskiej, jednak bilet okresowy upoważniał do skorzystania z komunikacji miejskiej wyłącznie na jednej, wskazanej na bilecie linii. Oferta ta nie zapewniała możliwości zakupu biletu okresowego sieciowego, obowiązującego w komunikacji miejskiej.

Niezrealizowanie projektu pn. „System Bilet Metropolitalny BiT-City dla B-TOM"

W maju 2012 r. województwo kujawsko-pomorskie zawarło z miastem Bydgoszcz i miastem Toruń umowę w sprawie zaplanowania i wdrożenia projektu pn. „System Bilet Metropolitalny BiT-City dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego" (dalej: „SBM"). W umowie przewidziano m.in. utworzenie struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za administrowanie i zarządzanie SBM.

W ramach podjętych działań nie udało się ustalić sposobu uwzględniania w biletach metropolitalnych przysługujących uprawnień do przejazdów ulgowych oraz metody rozliczania dotacji dla operatorów publicznego transportu zbiorowego, co dotyczyło przejazdów łączących komunikację miejską i kolejową oraz miejską, kolejową i autobusową. Podczas spotkań roboczych z przedstawicielami operatorów nie wypracowano szczegółowej metodologii postępowania w zakresie biletów, jak i wzajemnych rozliczeń finansowych. Opracowano dokument studialny rekomendujący utworzenie jednej struktury zarządzającej wszystkimi ww. zagadnieniami, jednak partnerzy (tj. Województwo Kujawsko-Pomorskie, Miasto Bydgoszcz i Miasto Toruń) podjęli decyzję o odmiennej od tej rekomendacji organizacji projektu, w którym każdy z partnerów zarządza transportem publicznym w ramach własnych kompetencji, a biletem zintegrowanym zarządza podmiot zewnętrzny. W rezultacie prace studialne nie pozwoliły na wdrożenie projektu. Odstąpiono od jego realizacji, co oznaczało faktyczną rezygnację z integracji systemów transportowych wg zasady „jeden rozkład jazdy, jeden bilet, jedna taryfa".

Województwo kujawsko-pomorskie określiło w planie transportowym, że do 2020 r. ma zostać wdrożony zintegrowany system taryfowo-biletowy. W okresie prowadzenia kontroli działania w tym zakresie nie były jednak

prowadzone. Zgodnie ze stanowiskiem marszałka województwa plany dalszych działań obejmują integrację biletów kolejowych i autobusowych wyłącznie w zakresie wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej. Realizacja integracji w takim zakresie oznacza faktyczne odstąpienie od powiązania systemów publicznego transportu zbiorowego dwóch największych miast obszaru B-TOM.

Efektywność działań mających na celu integrację taryfowo-biletową

Przy planowaniu, organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym podmioty odpowiedzialne za system publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM uwzględniały potrzeby transportowe dotyczące integracji taryfowo-biletowej. Rzetelność i skuteczność podjętych w tym zakresie działań nie była jednak wystarczająca. Pomimo wydatkowania 163,1 tys. zł, nie udało się zrealizować projektu dotyczącego wprowadzenia zintegrowanego biletu wojewódzkiego. Wdrożono rozwiązania taryfowe, takie jak „Taryfa Województwa Kujawsko-Pomorskiego" i „Aglomeracyjny bilet BiT-City". Ich charakter i zakres obowiązywania był jednak ograniczony.

6. ZAŁĄCZNIKI

6.1. Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny (B-TOM)

Charakterystyka B-TOM

Na podstawie porozumienia partnerskiego z 27 czerwca 2008 r. w sprawie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego („B-TOM") przyjęto, że obszar ten zawiera się w granicach statystycznego podregionu bydgosko-toruńskiego (NTS3), czyli obejmuje powiaty bydgoski i toruński oraz miasta Bydgoszcz i Toruń. B-TOM liczy 2,9 tys. km kw., zajmując 16,2% województwa kujawsko-pomorskiego. Wg stanu na koniec 2015 r. zamieszkiwało go 774,7 tys. osób, co stanowiło 37,1% ludności całego regionu. Liczba pracujących na terenie obszaru wynosiła 219,7 tys., co stanowiło 48,3% wszystkich pracujących w województwie. Liczba podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON na terenie obszaru wynosiła 90,7 tys., co stanowiło 46,9% wszystkich podmiotów zarejestrowanych w województwie.

W 2015 r. dwa największe miasta B-TOM, tj. Bydgoszcz i Toruń, liczyły łącznie 558,3 tys. mieszkańców, co stanowiło 72,1% całkowitej liczby mieszkańców B-TOM. Infrastruktura kolejowa na trasie Bydgoszcz–Toruń obejmowała odcinki dwóch linii kolejowych: nr 18 (odcinek Bydgoszcz Główna–Toruń Główny, przez Solec Kujawski, o długości 51 km) i nr 353 (odcinek Toruń Główny–Toruń Wschodni, przez Toruń Miasto, o długości 4,39 km). Infrastruktura drogowa na tej trasie obejmowała dwie drogi krajowe: nr 10 (o długości 50,2 km) i nr 80 (o długości 46,2 km).

Bydgoszcz i Toruń stanowiły znaczące rynki pracy w skali kraju. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego o kierunkach i wielkości migracji zarobkowych z 2006 r. Bydgoszcz była 13 pod względem liczby osób dojeżdżających do pracy ośrodkiem w Polsce. Codzienne przyjazdy pracownicze oscylowały w granicach 19,7 tys. osób. Liczba osób wyjeżdżających z miasta do innych gmin była równa 4,5 tys. Z kolei Toruń zamykał pierwszą trzydziestkę jednostek pod względem wielkości dojazdów. Miasto cechowały przyjazdy na poziomie 10,1 tys. osób na dobę, natomiast liczba osób codziennie wyjeżdżających z Torunia wynosiła 3,3 tys. Według danych za lata 2014 i 2015 (udostępnionych przez Izbę Skarbową w Bydgoszczy) liczba osób dojeżdżających do pracy do Bydgoszczy z gmin B-TOM wynosiła odpowiednio 127,6 tys. osób i 128,1 tys. osób (w tym 27,9 tys. osób i 28,5 tys. osób – spoza Bydgoszczy), co stanowiło odpowiednio 26,2% i 26,5% ludności w wieku produkcyjnym (w tym 10,48% i 10,74% – spoza Bydgoszczy).

Wpływ na dostępność transportową Bydgoszczy i Torunia ma ukształtowanie sieci kolejowej i drogowej.

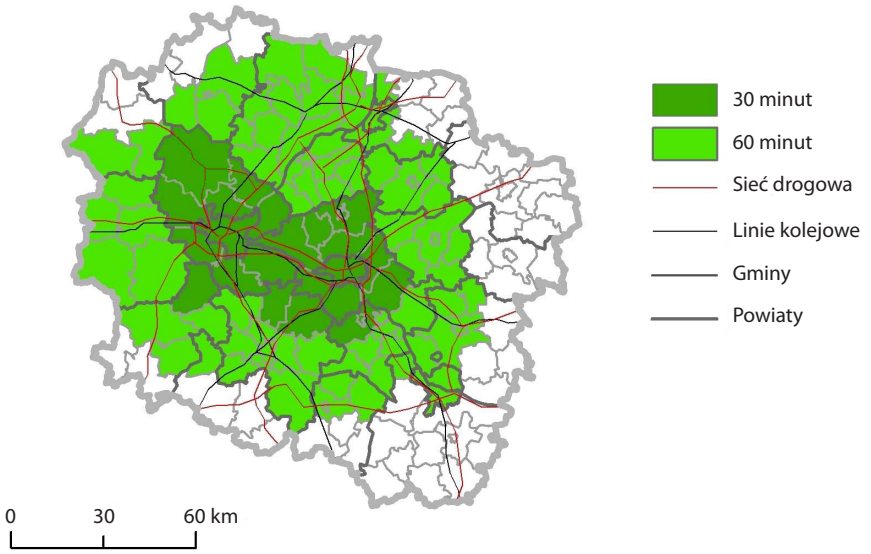
Według analiz dostępności czasowej przy wykorzystaniu samochodu czas dojazdu do Bydgoszczy jest najkrótszy z obszaru gmin powiatu bydgoskiego (do 30 minut). Większość jednostek powiatowych graniczących z powiatem bydgoskim cechuje dostępność 60 minut. Analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku dojazdów do Torunia. Duża część gmin położonych w powiecie toruńskim cechuje dostępność 30 minut do centrum miasta.

Według analiz dostępności czasowej przy wykorzystaniu transportu zbiorowego 30 minutowy czas dojazdu do Bydgoszczy i do Torunia cechował

głównie gminy graniczące z tymi miastami. Dostępnością do 60 minut cechowały się głównie jednostki położone w powiatach graniczących z powiatem bydgoskim lub toruńskim.

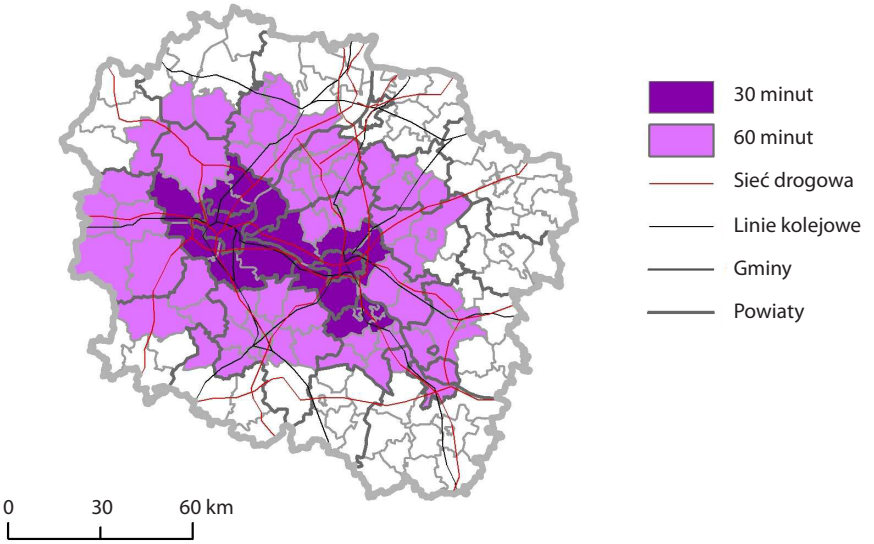
Zasięg strefy dojazdu do 30 minut i do 60 minut do Bydgoszczy i Torunia jest mniejszy przy wykorzystaniu transportu zbiorowego, niż w przypadku korzystania z samochodu.

Mapa nr 1
Dostępność czasowa Bydgoszczy i Torunia wg gmin przy wykorzystaniu samochodu



Źródło: T. Kaczmarek, R. Bul, U. Kaczmarek, Ł. Mikuła, *Obszar funkcjonalny Bydgoszczy i Torunia oraz jego związki z pozostałą częścią województwa,* Centrum Badań Metropolitalnych Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 15 lipca 2013 r., s. 54.

Mapa nr 2
Dostępność czasowa Bydgoszczy i Torunia wg gmin przy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej



Źródło: T. Kaczmarek, R. Bul, U. Kaczmarek, Ł. Mikuła, *Obszar funkcjonalny Bydgoszczy i Torunia oraz jego związki z pozostałą częścią województwa,* Centrum Badań Metropolitalnych Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 15 lipca 2013 r., s. 57.

Organizacja i zarządzanie Publicznym Transportem Zbiorowym na obszarze B-TOM

Podstawowe dane dotyczące wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej na obszarze B-TOM

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w tym B-TOM, wykonywał marszałek województwa kujawsko-pomorskiego. Funkcję operatorów publicznego transportu zbiorowego na liniach kolejowych powierzono: Arriva RP sp. z o.o. oraz Przewozom Regionalnym sp. z o.o. (na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego). Podmiotem odpowiedzialnym za tworzenie rozkładu jazdy pociągów oraz zarządzającym peronami na kolejowych stacjach i przystankach osobowych wykorzystywanych w ramach przewozów użyteczności publicznej na obszarze B-TOM było PKP PLK S.A.

Na liniach autobusowych żadnemu podmiotowi nie powierzono funkcji operatora publicznego transportu zbiorowego. Autobusowe przewozy lokalne i dalekobieżne realizowane były przez przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej PKS oraz firmy prywatne (na podstawie potwierdzeń zgłoszeń przewozów). Tym samym w latach 2011–2016 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego funkcjonowały jedynie kolejowe przewozy użyteczności publicznej.

W ramach przewozów użyteczności publicznej, obejmujących zasięgiem obszar B-TOM, wykorzystywano m.in. węzły przesiadkowe: Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód, Toruń Główny, Toruń Miasto, Toruń Wschód.

W treści wojewódzkiego planu transportowego wskazano na dążenie do zintegrowania i poprawy konkurencyjności przewozów użyteczności publicznej względem transportu indywidualnego. W szczególności w planie tym wskazano, że określenie odpowiedniego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej oraz zapewnienie wysokiego poziomu jakości tych usług przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Może również korzystnie wpłynąć na wzrost zadowolenia pasażerów z przebiegu podróży oraz wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

Podstawowe informacje dotyczące przewozów użyteczności publicznej w Bydgoszczy

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych na terenie miasta Bydgoszczy oraz poza granicami administracyjnymi Bydgoszczy (na podstawie zawartych porozumień międzygminnych) wykonywał prezydent miasta Bydgoszczy za pośrednictwem Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy. Funkcję operatorów publicznego transportu zbiorowego na tych liniach powierzono: KDD Trans sp. z o.o. z Niemcza, Miejskim Zakładom Komunikacyjnym sp. z o.o. z Bydgoszczy, Tramwaj Fordon sp. z o.o. z Bydgoszczy.

W latach 2011–2016 na terenie Bydgoszczy funkcjonowały autobusowe i tramwajowe przewozy użyteczności publicznej. W ramach przewozów użyteczności publicznej, obejmujących zasięgiem obszar B-TOM, wykorzystywano m.in. węzły przesiadkowe: Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy, Bydgoszcz Wschód.

W treści planu transportowego dla miasta Bydgoszczy wskazano na dążenie do zintegrowania i poprawy konkurencyjności przewozów użyteczności publicznej względem transportu indywidualnego. W szczególności w planie tym jako cel wskazano m.in. wdrożenie rozwiązań przyczyniających się sukcesywnie do zmniejszania udziału transportu samochodowego indywidualnego w obsłudze komunikacyjnej centrum miasta.

Podstawowe informacje dotyczące przewozów użyteczności publicznej w Toruniu

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych na terenie miasta Torunia oraz poza granicami administracyjnymi Torunia (na podstawie porozumień międzygminnych) wykonywał prezydent miasta Torunia. Funkcję operatora publicznego transportu zbiorowego na tych liniach powierzono Miejskiemu Zakładowi Komunikacji w Toruniu sp. z o.o.

W latach 2011–2016 na terenie Torunia funkcjonowały autobusowe i tramwajowe przewozy użyteczności publicznej. W ramach przewozów użyteczności publicznej, obejmujących zasięgiem obszar B-TOM, wykorzystywano m.in. węzły przesiadkowe: Toruń Wschodni, Toruń Miasto i Toruń Główny.

W treści planu transportowego dla miasta Torunia wskazano na dążenie do zintegrowania i poprawy konkurencyjności przewozów użyteczności publicznej względem transportu indywidualnego. W szczególności w planie tym wśród celów zdefiniowano funkcjonowanie transportu publicznego w sposób tworzący realną alternatywę dla realizacji podróży samochodami osobowymi.

Wybrane wyniki badań preferencji i zachowań transportowych

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej z 2010 r.[124]

W kwietniu 2010 r. przeprowadzono wśród mieszkańców Bydgoszczy, Torunia oraz pozostałych gmin B-TOM[123] „Badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej".

Wszyscy przepytani respondenci określili sposób przemieszczania się w miastach, głównie w Bydgoszczy i Toruniu, jak również między miastami. Wyniki badania pozwoliły m.in. na określenie struktury wyboru/preferencji środka transportu w podróżach miejskich oraz w podróżach codziennych między miastami.

Struktura wyboru/preferencji środka transportu w podróżach miejskich w ramach B-TOM

Struktura wyboru/preferencji środka transportu w podróżach miejskich prezentowała się następująco:

- wśród mieszkańców Bydgoszczy i Torunia odpowiednio: 19,98% i 20,91% – zawsze korzystało z komunikacji miejskiej, 27,03% i 34,26% – przeważnie korzystało z komunikacji miejskiej, 14,47% i 13,36% – w równym stopniu z komunikacji miejskiej i samochodu, 16,46% i 17,77% – przeważnie z samochodu, 19,45% i 11,38% – zawsze z samochodu, 2,60% i 2,32% – z innego środka transportu;

123 Określanego także jako „aglomeracja bydgosko-toruńska".

124 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez firmę TRAKO, Marek Wierzbicki w kwietniu 2010 roku, których szczegółowe wyniki zostały załączone do „Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej, ze szczególnym uwzględnieniem bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego na lata 2010–2015" (Zał. A), http://bitcity.kujawsko-pomorskie.pl/documents/20111027/ [dostęp: 24 października 2017 r.].

– wśród mieszkańców spoza Bydgoszczy i Torunia: 10,57% – zawsze korzystało z komunikacji miejskiej, 27,71% – przeważnie korzystało z komunikacji miejskiej, 22,17% – w równym stopniu z komunikacji miejskiej i samochodu, 18,50% – przeważnie z samochodu, 16,45% – zawsze z samochodu, 4,60% – z innego środka transportu.

Wyniki ww. badań wskazywały, że wśród osób wybierających w podróżach miejskich zawsze lub przeważnie komunikację miejską odpowiednio: 33% i 36% stanowiły osoby uczące się/studiujące, 7% i 8% – osoby pracujące i jednocześnie uczące się/studiujące, 27% i 23% – osoby pracujące, 21% i 20% – osoby na emeryturze/rencie, 10% i 11% – osoby niepracujące. Od 1% do 2% osób prowadzących działalność gospodarczą jak również osób pracujących i jednocześnie będących na emeryturze/rencie zadeklarowało w podróżach miejskich wybór komunikacji miejskiej lub w równym stopniu komunikacji miejskiej i samochodu.

Wśród osób wybierających w podróżach miejskich przeważnie lub zawsze samochód odpowiednio: 47% i 54% stanowiły osoby pracujące, 6% i 16% – osoby prowadzące działalność gospodarczą, 18% i 8% – osoby na emeryturze/rencie, 12% i 9 % – osoby uczące się/studiujące, 8% i 4% – osoby pracujące i jednocześnie uczące się/studiujące, 7% I 9% – osoby niepracujące, 1% – osoby pracujące i jednocześnie będące na emeryturze/rencie.

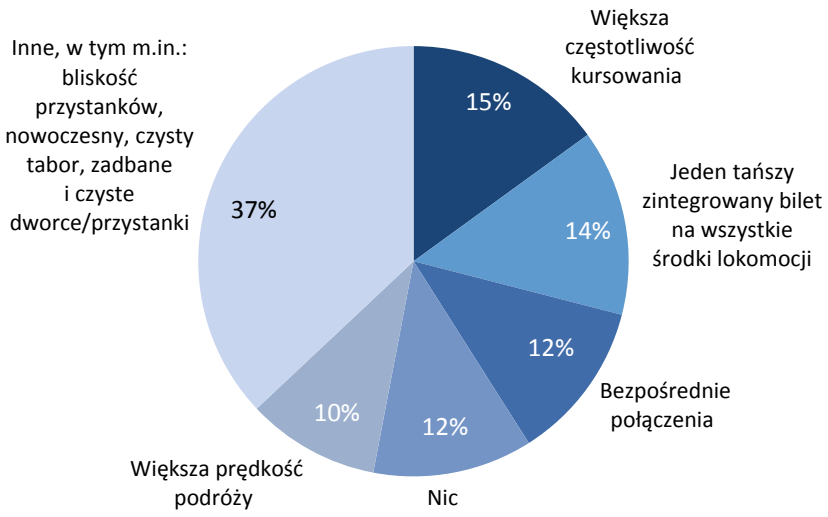
Spośród wszystkich ankietowanych 60% zadeklarowało dojazd do pracy lub miejsca nauki, pozostała część nie wykorzystywała środków transportu w podróżach dom – praca/szkoła.

W kwestii preferencji komunikacyjnych mieszkańców B-TOM badanie wykazało, że głównymi czynnikami wpływającymi na wybór samochodu osobowego jako środka transportu w podróżach miejskich wśród osób niekorzystających z komunikacji miejskiej były m.in.: większa wygoda (35%), brak konieczności oczekiwania (18%), krótszy czas podróży samochodem (15%), brak konieczności dojścia do i z przystanku (9%). Natomiast czynnikami wpływającymi na wybór komunikacji zbiorowej w podróżach miejskich przez respondentów posiadających samochód w swoim gospodarstwie domowym były m.in.: korzystanie z samochodu przez inną osobę (31%), niższy koszt podróży komunikacją miejską (17%), zatłoczenie ulic – kongestia drogowa (11%), niedyspozycje psychofizyczne (8%), opłaty za parkowanie (7%), zadawalająca jakość komunikacji miejskiej (5%).

Wśród respondentów korzystających w równym stopniu z komunikacji zbiorowej i indywidualnej lub korzystających przeważnie lub zawsze z komunikacji zbiorowej w podróżach miejskich, 64,2% zadeklarowało brak zamiaru rezygnacji z niej na rzecz komunikacji indywidualnej, zaś 35,8% zadeklarowało chęć przesiadki na samochód.

Wśród respondentów, którzy deklarowali rezygnację z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej, 11,6% podało, że nic nie byłoby w stanie przekonać ich do pozostania pasażerem komunikacji miejskiej. Pozostali wskazali czynniki, które mogły znacząco wpłynąć na ich decyzję co do dalszego korzystania z komunikacji miejskiej.

Wykres nr 4
Parametry zachęcające do korzystania z komunikacji miejskiej przez respondentów deklarujących chęć rezygnacji z komunikacji miejskiej



Źródło: Na podstawie *Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej* stanowiącego załącznik A do *Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej na lata 2010–2015*, TRAKO Projekty Transportowe Szamborski i Szelukowski Spółka Jawna, 2010 r.

Struktura wyboru/preferencji środka transportu w podróżach codziennych między miastami w ramach B-TOM

Wszyscy respondenci określili sposób przemieszczania się między miastami. Wyniki badania pozwoliły m.in. na określenie struktury wyboru/preferencji środka transportu w podróżach codziennych. Struktura ta prezentowała się następująco:

- wśród mieszkańców Bydgoszczy i Torunia odpowiednio: 31% i 25% – korzystało z samochodu jako kierowca, 11% i 8% – z samochodu jako pasażer, 34% i 45% – z autobusu miejskiego, 9% i 12 % – z tramwaju, 4% i 2% – z pociągu/szynobusu, 3% i 2% – z autobusu PKS, 4% – z roweru; 0% – z autobusów/busów prywatnych;
- wśród mieszkańców spoza Bydgoszczy i Torunia: 28% – korzystało z samochodu jako kierowca, 18% – z samochodu jako pasażer, 5% – z autobusu miejskiego, 0% – z tramwaju, 10% – z pociągu/szynobusu, 16% – z autobusu PKS, 17% – z roweru; 4% – z autobusów/busów prywatnych.

Wyniki badania pozwoliły na określenie struktury źródeł i celów podróży codziennych, zgodnie z którą: w Bydgoszczy rozpoczynało i kończyło podróż odpowiednio 39,1% i 42,6% respondentów, w Toruniu – odpowiednio 25,7% i 32,8%.

Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego z 2013 r.[125]

W 2013 r. wykonano „Studium Transportowe województwa kujawsko-pomorskiego na potrzeby planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego". W ramach opracowywania studium przeprowadzono badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego.

125 Badania przeprowadzone na zlecenie Marszałka przez Fundację „Rozwój UTP" w okresie od kwietnia do czerwca 2013 r., których wyniki zawarto w „Studium transportowym województwa kujawsko-pomorskiego na potrzeby planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego".

Wyniki badań świadczyły o tym, że do realizacji długich podróży (niepieszych) mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego wykorzystywali głównie samochód osobowy – w 51,5% w roli kierowcy i w 41,2% w roli pasażera. Wykorzystanie transportu zbiorowego było bardzo niewielkie – tylko 7,3%, w tym transportu kolejowego – 2,5%. Wśród podróżnych korzystających z transportu publicznego dominowały osoby niedysponujące samochodem osobowym. Około 41% pasażerów transportu zbiorowego nie posiadało też prawa jazdy.

Struktura wyboru/preferencji środka transportu w podróżach na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Z przeprowadzonych ankiet komunikacyjnych wśród mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego wynikało, że znaczna część podróżnych, będących kierowcami samochodów osobowych, nie wykazywała jakichkolwiek chęci zamiany własnego pojazdu na rzecz transportu publicznego (prawie 40% udzielonych odpowiedzi). Pozostała ankietowana grupa osób, będących kierowcami samochodów osobowych, jako okoliczności, które mogłyby ich skłonić do skorzystania z oferty transportu publicznego, wskazała: wyższy standard podróży (26% odpowiedzi), znaczne zwiększenie regularności i punktualności (21%) oraz brak przesiadek (17%), zmniejszenie kosztu podróży i skrócenie czasu podróży (odpowiednio 2,7% i 2,6% wskazań).

Osoby podróżujące publicznym transportem zbiorowym (w tym nieposiadające samochodów) jako główne powody korzystania z tego transportu wymieniały: najmniejszy koszt podróży (54,9% wskazań) oraz możliwość przejazdów ulgowych (36,3%); najkrótszy czas podróży (34,8%); brak samochodu lub prawa jazdy (32,6%). Wskazywane były jednak także takie czynniki, jak brak sytuacji stresowej i wygoda (19,5%), poczucie bezpieczeństwa (15,3%) czy komfort podróży (13,6%).

Badania obejmujące osobowe przewozy kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim wykazały, że 45,9% podróżujących stanowiły osoby pracujące, 27,9% – studenci, 14,4% – uczniowie, 11,8% – osoby niepracujące. Zwraca uwagę znaczny udział osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, stanowiący 4% wszystkich podróżnych. Głównymi celami podróży koleją były: praca (36,7%), sprawy prywatne (30,3%) i nauka (28,3%).

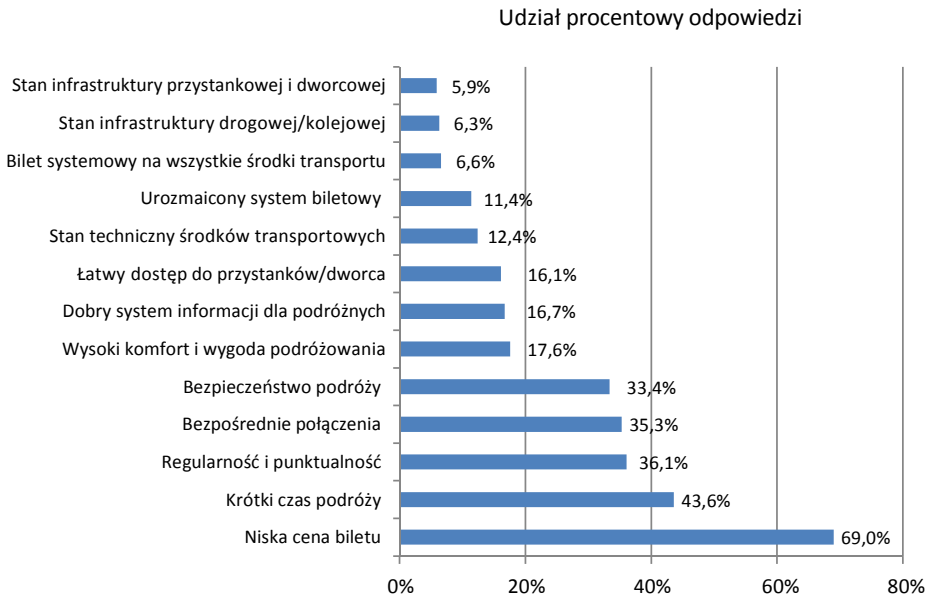
Preferencje i oczekiwania dotyczące poziomu obsługi pasażerskiej, infrastruktury kolejowej oraz kolejowych środków transportowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Wyniki badań ankietowych osób podróżujących koleją w województwie kujawsko-pomorskim dotyczące oceny obecnego poziomu obsługi pasażerskiej oraz związanych z tym preferencji i oczekiwań, pokazują że szczególnie nisko podróżni oceniali: czystość na dworcach i przystankach, dostępność informacji pasażerskiej o dodatkowych połączeniach. Uwagę zwracały oczekiwania dużej liczby pasażerów dotyczące: zwiększenia liczby połączeń, zwiększenia liczby patroli na dworcach, rozszerzenia zakresu i dostępu do informacji pasażerskiej, zwiększenia liczby czynnych kas biletowych i automatów biletowych.

Z kolei wyniki badań ankietowych dotyczące oceny stanu istniejącej infrastruktury kolejowej oraz środków transportowych kolei eksploatowanych na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego pokazały, że wśród ocenianych elementów najniższe oceny uzyskały: stan przystanków, stan dworców oraz przystosowanie przystanków, dworców i środków transpor-

towych do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Respondenci bardzo nisko oceniali także infrastrukturę kolejową pod kątem stanu dróg kolejowych i dostępności parkingów samochodowych przy dworcach i przystankach.

Wykres nr 5
Postulaty przewozowe osób podróżujących transportem publicznym w województwie kujawsko-pomorskim dotyczące transportu publicznego



Źródło: Na podstawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego", stanowiącego załącznik do uchwały nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2766).

Współpraca w celu rozwoju Zintegrowanego Systemu Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze B-TOM

Województwo oraz jednostki samorządu terytorialnego na obszarze B-TOM nawiązywały współpracę w celu rozwoju B-TOM, w tym m.in. w zakresie: określenia zasad i warunków współpracy w celu wykonania opracowania pn. „Zintegrowany Program Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej, ze szczególnym uwzględnieniem bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego na lata 2010–2015" (dalej: „ZPRTP"), kształtowania zintegrowanego planu transportu publicznego na obszarze B-TOM, realizacji projektu „Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego" (dalej: „projektu Szybka Kolej Metropolitalna w B-TOM")[126].

W latach 2006–2010 we współpracy jednostek samorządu terytorialnego na obszarze B-TOM uczestniczyły także spółki kolejowe, w szczególności zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Nieodzownym bowiem

126 Integracja transportowa na obszarze B-TOM była przedmiotem porozumień partnerskich, w szczególności z: 20 kwietnia 2005 r., 10 lipca 2006 r., 27 czerwca 2008 r., 30 lipca 2009 r., 25 marca 2010 r.

warunkiem zintegrowania systemów transportowych Torunia i Bydgoszczy było zrewitalizowanie lub zmodernizowanie będącej w złym stanie technicznym linii kolejowej nr 18 na odcinku łączącym oba miasta. Współpraca w tym zakresie została jednak rozluźniona, gdy PKP PLK S.A. i jst uzyskały, niezależnie od siebie, możliwość wsparcia środkami z Unii Europejskiej planowanych zamierzeń inwestycyjnych[127].

Idea integracji transportowej BiT-City

W dokumentacji projektu Szybka Kolej Metropolitalna w B-TOM została określona pierwotna koncepcja integracji transportowej BiT-City. Biorąc pod uwagę, że celem jednostek uczestniczących w ww. działaniach była integracja systemów transportowych, założono połączenie planowych działań w jednym projekcie, w ramach którego ustalono lidera: województwo kujawsko-pomorskie, podmioty odpowiedzialne za podprojekty (beneficjentów): województwo kujawsko-pomorskie, miasto Bydgoszcz i miasto Toruń, a także przewidziano podmioty odpowiedzialne za poszczególne zadania[128]. Skoordynowane działania inwestycyjne miały obejmować ogółem 19 działań zgrupowanych w trzech podprojektach:

1) integrację transportu miejskiego w Toruniu, w tym m.in. przebudowę infrastruktury tramwajowej i budowę nowej linii tramwajowej do głównej siedziby Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, budowę węzła przesiadkowego Toruń Miasto, modernizację linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny–Toruń Wschodni, rewitalizację dworców Toruń Główny i Toruń Miasto;
2) stworzenie zintegrowanego systemu transportowego poprzez m.in. zakup taboru kolejowego i tramwajowego, integrację taryf w komunikacji publicznej wraz z zakupem urządzeń do pobierania opłat; budowę wiaduktu na linii kolejowej nr 18 wraz z przebudową peronów na stacji Solec Kujawski;
3) budowę linii tramwajowej do bydgoskiej dzielnicy Fordon wraz z budową węzła przesiadkowego Bydgoszcz Wschód, a także powiązaną organizacyjnie z tym projektem budowę linii kolejowej Bydgoszcz Główna–Port Lotniczy w Bydgoszczy.

Powyższe założenia organizacyjne i zakres projektu partnerskiego określono wstępnie, na etapie zawierania umowy z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, której przedmiotem było przygotowanie projektu (tzw. preumowy). Koncepcja ta nie mogła zatem mieć pełnego oparcia w przygotowanych dokumentach studialnych. W rezultacie w miarę uzyskiwania wiedzy, w szczególności o czasie realizacji inwestycji i ich kosztach, pierwotne założenia w zakresie organizacji uległy całkowitej zmianie, a w zakresie przedmiotu inwestycji – modyfikacji.

---

127 Ostatecznie wszystkie inwestycje na obszarze B-TOM zrealizowano przy wsparciu środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, w priorytecie VII – „Transport przyjazny środowisku", jednak PKP PLK S.A. pozyskało środki z działania 7.1. „Rozwój transportu kolejowego", a jst z działania 7.3 „Transport miejski w obszarach metropolitalnych".

128 Oprócz ww. beneficjentów w projekcie uczestniczyły także Gmina Solec Kujawski, spółka miasta Bydgoszcz – Tramwaj Fordon sp. z o.o. oraz PKP S.A. i PKP PLK S.A. (w zakresie modernizacji odcinka linii 353 oraz przebudowy dworców w Toruniu).

Infografika nr 3
Zakres projektu partnerskiego BiT-City

Źródło: Strona internetowa Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu: http://bitcity.mzk-torun.pl/news/bit_city_polaczy_wojewodztwo.html (dostęp 13 września 2017 r.).

Dwa lata po przyjęciu ww. założeń odstąpiono[129] od realizacji projektu na zasadach partnerskich, wskazano przy tym na zróżnicowany stopień zaawansowania przygotowania poszczególnych projektów.

Odstąpiono od części przewidzianych wcześniej zadań. Zrezygnowano w szczególności z modernizacji odcinka linii kolejowej nr 353 między dworcami Toruń Główny–Toruń Wschód. Odstąpiono także od połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna–Port Lotniczy w Bydgoszczy.

W rezultacie powyższych zmian BiT-City stał się grupą jednostkowych projektów realizowanych przez poszczególnych beneficjentów.

[129] Lider projektu wyraził wolę odstąpienia od jego realizacji na ustalonych zasadach w piśmie z 20 grudnia 2011 r. skierowanym do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

6.2. Stan geometryczny peronów na kolejowej stacji Bydgoszcz Wschód

Tabela nr 1
Zestawienie wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronów nr 1 i 2 na stacji Bydgoszcz Wschód

	Σ ±	Wskaźnik wadliwości „W" odchyłek parametrów stanu geometrycznego peronów na stacji Bydgoszcz Wschód wraz z oceną tego stanu nr peronu ...(p) przy torze nr …(t)		
		p1 . t201	p2 . t202	p2 . t204
TOh	+	0,57	0,06	0,36
	-	0,17	0,77	0,41
	Σ	**0,74 niezadowalający**	**0,83 niezadowalający**	**0,77 niezadowalający**
TOv	+	0,76	0,73	0,68
	-	0,11	0	0,24
	Σ	**0,87 niezadowalający**	**0,73 niezadowalający**	**0,92 niezadowalający**
TEPh	+	0,28	0,05	0,29
	-	0,11	0,73	0,41
	Σ	**0,39 dostateczny**	**0,78 niezadowalający**	**0,70 niezadowalający**
TEPv	+	0,57	0,45	0,63
	-	0,11	0	0,21
	Σ	**0,68 niezadowalający**	**0,45 dostateczny**	**0,84 niezadowalający**
TEh	+	0	0	0,14
	-	0,02	0,60	0,26
	Σ	**0,02 bardzo dobry**	**0,60 dostateczny**	**0,40 dostateczny**
TEv	+	0	0,11	0
	-	0,04	0	0,11
	Σ	**0,04 bardzo dobry**	**0,11 dobry**	**0,11 dobry**

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW

PKD – peronowa krawędź dostępu,
OT – oś toru,
PGS – płaszczyzna główek szyn,

h, v – indeksy do kierunkowej identyfikacji oznaczeń zasadniczych:
h – poziomych (horyzontalnych),
v – pionowych (wertykalnych);

TO – TOLERANCJE ODBIOROWE według Instrukcji Id-22 PKP PLK S.A. o warunkach technicznych budowy i odbioru peronów pasażerskich:
TOh – dotyczą poziomej odległości PKD od OT = ±0,004 m;
TOv – dotyczą pionowej odległości PKD od PGS = ±0,004 m;

TEP – TOLERANCJE EKSPLOATACYJNE POCZĄTKOWE przyjęte w opinii biegłego sporządzonej na zlecenie NIK:
TEPh – dotyczą odległości PKD od OT = -0,005 m/+0,010 m;
TEPv – wysokości PKD względem znaków regulacji OT = -0,005 m/+0,010 m;

TOLERANCJE EKSPLOATACYJNE – według Instrukcji Id-1 PKP PLK S.A. o utrzymaniu nawierzchni na liniach kolejowych, dla położenia osi toru względem znaków regulacji:
TEh – odległości PKD od OT = -0,012 m/+0,035 m;
TEv – wysokości PKD = -0,010 m/+0,035 m.

Ocena stanu peronu na podstawie wartości wskaźnika wadliwości „W":
W <= 0,1 (10%) – bardzo dobry
0,1 (10%) < W <= 0,2 (20%) – dobry
0,2 (20%) < W <= 0,6 (60%) – dostateczny
W > 0,6 (60%) – niezadawalający

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Podstawą do sporządzenia zestawienia wadliwości peronów w tabeli 1 były wyniki pomiarów wykonanych na zlecenie NIK, przedstawione poniżej w tabelach 1a–1c.

Tabela nr 1a

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 1 przy torze nr 201 na stacji Bydgoszcz Wschód

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh (-/+ 0,004 m)	31	9	**40**	-	-	-	7	7	**14**	-	-	**-**	57	17	**74**	-	-	**-**
	TOv (-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	41	6	**47**	-	-	**-**	3	4	**7**	-	-	**-**	76	11	**87**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	15	6	**21**	-	-	**-**	23	10	**33**	-	-	**-**	28	11	**39**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	31	6	**37**	-	-	**-**	13	4	**17**	-	-	**-**	57	11	**68**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	0	1	**1**	-	-	**-**	38	15	**53**	-	-	**-**	0	2	**2**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	0	2	**2**	-	-	**-**	44	8	**52**	-	-	**-**	0	4	**4**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Tabela nr 1b

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 2 przy torze nr 202 na stacji Bydgoszcz Wschód

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh (-/+ 0,004 m)	4	48	**52**	-	-	-	4	6	**10**	-	-	**-**	6	77	**83**	-	-	**-**
	TOv (-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	45	0	**45**	-	-	**-**	12	5	**17**	-	-	**-**	73	0	**73**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	3	45	**48**	-	-	**-**	5	9	**14**	-	-	**-**	5	73	**78**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	28	0	**28**	-	-	**-**	29	5	**34**	-	-	**-**	45	0	**45**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	0	37	**37**	-	-	**-**	8	17	**25**	-	-	**-**	0	60	**60**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	7	0	**7**	-	-	**-**	50	5	**55**	-	-	**-**	11	0	**11**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Tabela nr 1c

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 2 przy torze nr 204 na stacji Bydgoszcz Wschód

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh (-/+ 0,004 m)	24	27	**51**	-	-	-	4	11	**15**	-	-	**-**	36	41	**77**	-	-	**-**
	TOv (-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	45	16	**61**	-	-	**-**	3	2	**5**	-	-	**-**	68	24	**92**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	19	27	**46**	-	-	**-**	9	11	**20**	-	-	**-**	29	41	**70**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	42	14	**56**	-	-	**-**	6	4	**10**	-	-	**-**	63	21	**84**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	9	17	**26**	-	-	**-**	19	21	**40**	-	-	**-**	14	26	**40**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	0	7	**7**	-	-	**-**	48	11	**59**	-	-	**-**	0	11	**11**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Dodatkowe objaśnienia do tabeli 1 oraz tabel 1a–1c:

Tolerancje odbiorowe (TO) odchyleń – zostały określone w Instrukcji Id-22 PKP PLK S.A. o warunkach technicznych budowy i odbioru peronów pasażerskich i weszły w życie po dokonaniu odbioru eksploatacyjnego peronów. Dlatego stanowiły one wyłącznie jeden z punktów odniesienia dla oceny stanu geometrycznego tych peronów.

Tolerancje eksploatacyjne początkowe (TEP) – z uwagi na krótki (nieprzekraczający dwóch lat) okres eksploatacji peronów, jako jeden z możliwych punktów odniesienia dla oceny stanu geometrycznego tych peronów w kontroli określono tolerancje eksploatacyjne początkowe (TEP) odchyłek. Krótki okres eksploatacji nie pozwalał na dokonanie oceny wyłącznie na podstawie tolerancji eksploatacyjnych odchyleń (TE) określonych w Instrukcji Id-1 PKP PLK S.A. o utrzymaniu nawierzchni na liniach kolejowych, które nie są zróżnicowane w zależności od okresu eksploatacji. Przyjęto, że dla oceny jakości wykonania niemal nowych obiektów eksploatowanych nie dłużej niż ok. 2 lata, zastosowanie tolerancji eksploatacyjnych (TE) położenia peronowej krawędzi dostępu (KPD) o wartościach rzędu +35 mm/-12(10) mm, stanowiących próg kwalifikacyjny torów i peronów do remontu lub regulacji ich położenia, byłoby nieracjonalne. Biorąc pod uwagę, że aktualnie obowiązujące (od 22 grudnia 2015 r.)przepisy PKP PLK S.A. (Instrukcja Id-22) ustalają dla analizowanych wymiarów w nowych, odbieranych od wykonawcy peronach tolerancję położenia PKD o wartości ±4 mm, a jednocześnie, że Instrukcja Id-1 określa tolerancje odbiorowe (TO) położenia osi toru przy jego ostatecznym odbiorze po naprawie głównej jako wartość ±10 mm, uznano za celowe przyjęcie na podstawie eksperckiej analizy tych przepisów pośredniej wartości TEP jako +10 mm i –5 mm. Przyjęte zróżnicowanie wartości tolerancji dodatnich i ujemnych wynika z oceny ich różnego znaczenia dla bezpieczeństwa przejazdu pociągu przy peronie i dążenia do utrzymania relacji pomiędzy wartościami dodatnimi i ujemnymi analogicznej do relacji przyjętej w Instrukcji Id-1 dla tolerancji eksploatacyjnych położenia osi torów (+35 mm/-12(10) mm).

6.3. Stan geometryczny peronów na kolejowym przystanku Bydgoszcz Bielawy

Tabela nr 2

Zestawienie wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronów nr 1 i 2 na przystanku osobowym Bydgoszcz Bielawy

	± Σ	Wskaźnik wadliwości „W" odchyłek parametrów stanu geometrycznego peronów na stacji Bydgoszcz Bielawy wraz z oceną tego stanu nr peronu ...(p). przy torze nr ...(t)		OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW
		p1 . t3	p2 . t4	
TOh	+	0,00	0,00	**PKD** – peronowa krawędź dostępu, **OT** – oś toru, **PGS** – płaszczyzna główek szyn, **h, v** – indeksy do kierunkowej identyfikacji oznaczeń zasadniczych: **h** – poziomych (horyzontalnych), **v** – pionowych (wertykalnych); **TO – TOLERANCJE ODBIOROWE** według Instrukcji Id-22 PKP PLK S.A. o warunkach technicznych budowy i odbioru peronów pasażerskich**:** **TOh** – dotyczą poziomej odległości PKD od OT = ±0,004 m; **TOv** – dotyczą pionowej odległości PKD od PGS = ±0,004 m; **TEP – TOLERANCJE EKSPLOATACYJNE POCZĄTKOWE** przyjęte w opinii biegłego sporządzonej na zlecenie NIK: **TEPh** – dotyczą odległości PKD od OT = -0,005 m/+0,010 m; **TEPv** – wysokości PKD względem znaków regulacji OT = -0,005 m/+0,010 m; **TOLERANCJE EKSPLOATACYJNE** – według Instrukcji Id-1PKP PLK S.A. o utrzymaniu nawierzchni na liniach kolejowych, dla położenia osi toru wzg. znaków regulacji: **TEh** – odległości PKD od OT = -0,012 m/+0,035 m; **TEv** – wysokości PKD = -0,010 m/+0,035 m. **Ocena stanu peronu na podstawie wartości wskaźnika wadliwości „W":** W <= 0,1 (10%) – bardzo dobry 0,1 (10%) < W <= 0,2 (20%) – dobry 0,2 (20%) < W <= 0,6 (60%) – dostateczny W > 0,6 (60%) – niezadawalający
	-	0,00	0,84	
	Σ	**0,00 bardzo dobry**	**0,84 niezadowalający**	
TOv	+	0,00	0,68	
	-	0,08	0,00	
	Σ	**0,08 bardzo dobry**	**0,68 niezadowalający**	
TEPh	+	0,00	0,00	
	-	0,00	0,81	
	Σ	**0,00 bardzo dobry**	**0,81 niezadowalający**	
TEPv	+	0,00	0,00	
	-	0,04	0,29	
	Σ	**0,04 bardzo dobry**	**0,29 dostateczny**	
TEh	+	0,00	0,00	
	-	0,00	0,58	
	Σ	**0,00 bardzo dobry**	**0,58 dostateczny**	
TEv	+	0,00	0,00	
	-	0,00	0,00	
	Σ	**0,00 bardzo dobry**	**0,00 bardzo dobry**	

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Podstawą do sporządzenia zestawienia wadliwości peronów w tabeli 2 były wyniki pomiarów wykonanych na zlecenie NIK, przedstawione poniżej w tabelach 2a–2b.

Tabela nr 2a

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 1 przy torze nr 3 na stacji Bydgoszcz Bielawy

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh (-/+ 0,004 m)	0	-	**0**	-	-	-	25	-	**25**	-	-	**-**	0	-	**0**	-	-	**-**
	TOv (-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	0	2	**2**	-	-	**-**	18	5	**23**	-	-	**-**	0	8	**8**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	0	-	**0**	-	-	**-**	25	-	**25**	-	-	**-**	0	-	**0**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	0	1	**1**	-	-	**-**	18	6	**24**	-	-	**-**	0	4	**4**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	0	-	**0**	-	-	**-**	25	-	**25**	-	-	**-**	0	-	**0**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	0	0	**0**	-	-	**-**	18	7	**25**	-	-	**-**	0	0	**0**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Tabela nr 2b

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 2 przy torze nr 4 na stacji Bydgoszcz Bielawy

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh (-/+ 0,004 m)	0	26	**26**	-	-	-	2	3	**5**	-	-	**-**	0	84	**84**	-	-	**-**
	TOv (-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	21	0	**21**	-	-	**-**	6	4	**10**	-	-	**-**	68	0	**68**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	0	25	**25**	-	-	**-**	2	4	**6**	-	-	**-**	0	81	**81**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	9	0	**9**	-	-	**-**	18	4	**22**	-	-	**-**	29	0	**29**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	0	18	**18**	-	-	**-**	2	11	**13**	-	-	**-**	0	58	**58**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	0	0	**0**	-	-	**-**	27	4	**31**	-	-	**-**	0	0	**0**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Dodatkowe objaśnienia do tabeli 2 oraz tabel 2a–2b:

Tolerancje odbiorowe (TO) odchyleń – zostały określone w Instrukcji Id-22 PKP PLK S.A. o warunkach technicznych budowy i odbioru peronów pasażerskich i weszły w życie po dokonaniu odbioru eksploatacyjnego peronów. Dlatego stanowiły one wyłącznie jeden z punktów odniesienia dla oceny stanu geometrycznego tych peronów.

Tolerancje eksploatacyjne początkowe (TEP) – z uwagi na krótki (nieprzekraczający dwóch lat) okres eksploatacji peronów, jako jeden z możliwych punktów odniesienia dla oceny stanu geometrycznego tych peronów w kontroli określono tolerancje eksploatacyjne początkowe (TEP) odchyłek. Krótki okres eksploatacji nie pozwalał na dokonanie oceny wyłącznie na podstawie tolerancji eksploatacyjnych odchyleń (TE) określonych w Instrukcji Id-1 PKP PLK S.A. o utrzymaniu nawierzchni na liniach kolejowych, które nie są zróżnicowane w zależności od okresu eksploatacji. Przyjęto, że dla oceny jakości wykonania niemal nowych obiektów eksploatowanych nie dłużej niż ok. 2 lata, zastosowanie tolerancji eksploatacyjnych (TE) położenia peronowej krawędzi dostępu (KPD) o wartościach rzędu +35 mm/-12(10) mm, stanowiących próg kwalifikacyjny torów i peronów do remontu lub regulacji ich położenia, byłoby nieracjonalne. Biorąc pod uwagę, że aktualnie obowiązujące (od 22 grudnia 2015 r.) przepisy PKP PLK S.A. (Instrukcja Id-22) ustalają dla analizowanych wymiarów w nowych, odbieranych od wykonawcy peronach tolerancję położenia PKD o wartości ±4 mm, a jednocześnie, że Instrukcja Id-1 określa tolerancje odbiorowe (TO) położenia osi toru przy jego ostatecznym odbiorze po naprawie głównej jako wartość ±10 mm, uznano za celowe przyjęcie na podstawie eksperckiej analizy tych przepisów pośredniej wartości TEP jako +10 mm i –5 mm. Przyjęte zróżnicowanie wartości tolerancji dodatnich i ujemnych wynika z oceny ich różnego znaczenia dla bezpieczeństwa przejazdu pociągu przy peronie i dążenia do utrzymania relacji pomiędzy wartościami dodatnimi i ujemnymi analogicznej do relacji przyjętej w Instrukcji Id-1 dla tolerancji eksploatacyjnych położenia osi torów (+35 mm/-12(10) mm).

6.4. Stan geometryczny peronów na kolejowej stacji Toruń Główny

Tabela nr 3
Zestawienie wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronów nr 1, 2 i 4 na stacji Toruń Główny

Rodzaj tolerancji	± Σ	Wskaźnik wadliwości „W" odchyłek parametrów stanu geometrycznego peronów na stacji Toruń Główny wraz z oceną tego stanu nr peronu ...(p). przy torze nr ...(t)				
		p1 . t2	p1 . t4	p2 . t1	p4 . t7	p4 . t9
TOh	+	0,21	0,16	0,16	0,85	0,98
	-	0,14	0,20	0,63	0,09	0
	Σ	0,35	0,36	0,79	0,94	0,98
ocena stanu:		dostateczny		niezadowalający		
TOv	+	1.00	0,71	0,92	0,62	0,71
	-	0	0	0,05	0,11	0,12
	Σ	1,00	0,71	0,97	0,73	0,83
ocena stanu:		niezadowalający				
TEPh	+	0,07	0,04	0,05	0,68	0,94
	-	0,12	0,18	0,58	0,04	0
	Σ	0,19	0,22	0,63	0,72	0,94
ocena stanu:		dobry	dostateczny	niezadowalający		
TEPv	+	0,98	0,12	0,92	0,40	0,37
	-	0	0	0,05	0,09	0,12
	Σ	0,98	0,12	0,97	0,49	0,49
ocena stanu:		niezadowalający	dobry	niezadowalający	dostateczny	
TEh	+	0	0	0,11	0,06	0,31
	-	0	0,04	0	0	0
	Σ	0	0,04	0,11	0,06	0,31
ocena stanu:		bardzo dobry		dobry	bardzo dobry	dostateczny
TEv	+	0,09	0	0,37	0	0
	-	0	0	0,05	0,02	0,08
	Σ	0,09	0	0,42	0,02	0,08
ocena stanu:		bardzo dobry		dostateczny	bardzo dobry	

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW:
PKD – peronowa krawędź dostępu, **OT** – oś toru, **PGS** – płaszczyzna główek szyn;
h, v – indeksy do kierunkowej identyfikacji oznaczeń zasadniczych:
h – poziomych (horyzontalnych), v – pionowych (wertykalnych);

TO – TOLERANCJE ODBIOROWE według Instrukcji Id-22 PKP PLK S.A. o warunkach technicznych budowy i odbioru peronów pasażerskich**:**
TOh – dotyczą poziomej odległości PKD od OT = ±0,004 m; **TOv** – dotyczą pionowej odległości PKD od PGS = ±0,004 m;

TEP – TOLERANCJE EKSPLOATACYJNE POCZĄTKOWE przyjęte w opinii biegłego sporządzonej na zlecenie NIK:
TEPh – dotyczą odległości PKD od OT = -0,005 m/+0,010 m;
TEPv – wysokości PKD względem znaków regulacji OT = -0,005 m/+0,010 m;

TOLERANCJE EKSPLOATACYJNE według Instrukcji Id-1 PKP PLK S.A. o utrzymaniu nawierzchni na liniach kolejowych, dla położenia osi toru wzg. znaków regulacji:
TEh – odległości PKD od OT = -0,012 m/+0,035 m;
TEv – wysokości PKD = -0,010 m/+0,035 m;

Ocena stanu peronu na podstawie wartości wskaźnika wadliwości „W":
W <= 0,1 (10%) – bardzo dobry;
0,1 (10%) < W <= 0,2 (20%) – dobry;
0,2 (20%) < W <= 0,6 (60%) – dostateczny;
W > 0,6 (60%) – niezadawalający.

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Podstawą do sporządzenia zestawienia wadliwości peronów w tabeli 3 były wyniki pomiarów wykonanych na zlecenie NIK, przedstawione poniżej w tabelach 3a–3e.

Tabela nr 3a

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 1 przy torze nr 2 na stacji Toruń Główny

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh(-/+ 0,004 m)	9	6	**15**	-	-	-	18	10	**28**	-	-	**-**	21	14	**35**	-	-	**-**
	TOv(-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	43	-	**43**	-	-	**-**	0	-	**0**	-	-	**-**	100	-	**100**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	3	5	**8**	-	-	**-**	24	11	**35**	-	-	**-**	7	12	**19**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	42	-	**42**	-	-	**-**	1	-	**1**	-	-	**-**	98	-	**98**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	0	0	**0**	-	-	**-**	27	16	**43**	-	-	**-**	0	0	**0**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	4	-	**4**	-	-	**-**	39	-	**39**	-	-	**-**	9	-	**9**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Tabela nr 3b

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKDdla peronu nr 1 przy torze nr 4 na stacji Toruń Główny

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh(-/+ 0,004 m)	8	10	**18**	-	-	-	17	14	**31**	-	-	**-**	16	20	**36**	-	-	**-**
	TOv(-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	35	0	**35**	-	-	**-**	12	2	**14**	-	-	**-**	71	0	**71**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	2	9	**11**	-	-	**-**	23	15	**38**	-	-	**-**	4	18	**22**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	6	0	**6**	-	-	**-**	41	2	**43**	-	-	**-**	12	0	**12**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	0	2	**2**	-	-	**-**	25	22	**47**	-	-	**-**	0	4	**4**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	0	0	**0**	-	-	**-**	47	2	**49**	-	-	**-**	0	0	**0**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Tabela nr 3c

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 2 przy torze nr 1 na stacji Toruń Główny

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh(-/+ 0,004 m)	6	24	**30**	-	-	-	1	7	**8**	-	-	**-**	16	63	**79**	-	-	**-**
	TOv(-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	35	2	**37**	-	-	**-**	0	1	**1**	-	-	**-**	92	5	**97**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	2	22	**24**	-	-	**-**	5	9	**14**	-	-	**-**	5	58	**63**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	35	2	**37**	-	-	**-**	0	1	**1**	-	-	**-**	92	5	**97**
TE	TEh(-0,012 m/+0,035 m)	0	4	**4**	-	-	**-**	7	27	**34**	-	-	**-**	0	11	**11**	-	-	**-**
	TEv(-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	14	2	**16**	-	-	**-**	21	1	**22**	-	-	**-**	37	5	**42**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Tabela nr 3d

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 4 przy torze nr 7 na stacji Toruń Główny

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh (-/+ 0,004 m)	40	4	**44**	-	-	-	2	1	**3**	-	-	**-**	85	9	**94**	-	-	**-**
	TOv (-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	29	5	**34**	-	-	**-**	10	3	**13**	-	-	**-**	62	11	**73**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	32	2	**34**	-	-	**-**	10	3	**13**	-	-	**-**	68	4	**72**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	19	4	**23**	-	-	**-**	20	4	**24**	-	-	**-**	40	9	**49**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	3	0	**3**	-	-	**-**	39	5	**44**	-	-	**-**	6	0	**6**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	0	1	**1**	-	-	**-**	39	7	**46**	-	-	**-**	0	2	**2**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Tabela nr 3e

Zestawienie liczby przekroczeń pól tolerancji oraz wadliwości dla odległości PKD od osi toru i wysokości PKD dla peronu nr 4 przy torze nr 9 na stacji Toruń Główny

Rodzaj tolerancji		Liczba przekroczeń pola tolerancji dla:						Liczba odchyłek w granicach pola tolerancji dla:						Wadliwość [%] dla:					
		Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD			Odległości PKD od osi toru			Wysokości PKD		
		⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ	⊕	⊖	Σ
TO	TOh (-/+ 0,004 m)	48	-	**48**	-	-	-	1	-	**1**	-	-	**-**	98	-	**98**	-	-	**-**
	TOv (-/+ 0,004 m)	-	-	**-**	35	6	**41**	-	-	**-**	6	2	**8**	-	-	**-**	71	12	**83**
TEP	TEPh (-0,005 m/+0,010 m)	46	-	**46**	-	-	**-**	3	-	**3**	-	-	**-**	94	-	**94**	-	-	**-**
	TEPv (-0,005 m/+0,010 m)	-	-	**-**	18	6	**24**	-	-	**-**	23	2	**25**	-	-	**-**	37	12	**49**
TE	TEh (-0,012 m/+0,035 m)	15	-	**15**	-	-	**-**	34	-	**34**	-	-	**-**	31	-	**31**	-	-	**-**
	TEv (-0,010 m/+0,035 m)	-	-	**-**	0	4	**4**	-	-	**-**	41	4	**45**	-	-	**-**	0	8	**8**

Źródło: Fragment opinii biegłego powołanego w ramach kontroli NIK.

Dodatkowe objaśnienia do tabeli 3 oraz tabel 3a–3e:

Tolerancje odbiorowe (TO) odchyleń – zostały określone w Instrukcji Id-22 PKP PLK S.A. o warunkach technicznych budowy i odbioru peronów pasażerskich i weszły w życie po dokonaniu odbioru eksploatacyjnego peronów. Dlatego stanowiły one wyłącznie jeden z punktów odniesienia dla oceny stanu geometrycznego tych peronów.

Tolerancje eksploatacyjne początkowe (TEP) – z uwagi na krótki (nieprzekraczający dwóch lat) okres eksploatacji peronów, jako jeden z możliwych punktów odniesienia dla oceny stanu geometrycznego tych peronów w kontroli określono tolerancje eksploatacyjne początkowe (TEP) odchyłek. Krótki okres eksploatacji nie pozwalał na dokonanie oceny wyłącznie na podstawie tolerancji eksploatacyjnych odchyleń (TE) określonych w Instrukcji Id-1 PKP PLK S.A. o utrzymaniu nawierzchni na liniach kolejowych, które nie są zróżnicowane w zależności od okresu eksploatacji. Przyjęto, że dla oceny jakości wykonania niemal nowych obiektów eksploatowanych nie dłużej niż ok. 2 lata, zastosowanie tolerancji eksploatacyjnych (TE) położenia peronowej krawędzi dostępu (KPD) o wartościach rzędu +35 mm/-12(10) mm, stanowiących próg kwalifikacyjny torów i peronów do remontu lub regulacji ich położenia, byłoby nieracjonalne. Biorąc pod uwagę, że aktualnie obowiązujące (od 22 grudnia 2015 r.) przepisy PKP PLK S.A. (Instrukcja Id-22) ustalają dla analizowanych wymiarów w nowych, odbieranych od wykonawcy peronach tolerancję położenia PKD o wartości ±4 mm, a jednocześnie, że Instrukcja Id-1 określa tolerancje odbiorowe (TO) położenia osi toru przy jego ostatecznym odbiorze po naprawie głównej jako wartość ±10 mm, uznano za celowe przyjęcie na podstawie eksperckiej analizy tych przepisów pośredniej wartości TEP jako +10 mm i – 5 mm. Przyjęte zróżnicowanie wartości tolerancji dodatnich i ujemnych wynika z oceny ich różnego znaczenia dla bezpieczeństwa przejazdu pociągu przy peronie i dążenia do utrzymania relacji pomiędzy wartościami dodatnimi i ujemnymi analogicznej do relacji przyjętej w Instrukcji Id-1 dla tolerancji eksploatacyjnych położenia osi torów (+35 mm/-12(10) mm).

6.5. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe

Cel główny kontroli

Celem głównym kontroli było udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy działania realizowane na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego przyczyniły się do zintegrowania systemu publicznego transportu zbiorowego oraz poprawy jego atrakcyjności w stosunku do transportu indywidualnego?

Cele szczegółowe

Założono, że badania kontrolne umożliwią udzielenie odpowiedzi na następujące pytania szczegółowe:

1. Czy potrzeby Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego były uwzględniane przy planowaniu, organizowaniu, zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym oraz zarządzaniu infrastrukturą kolejową?

2. Czy prawidłowo i efektywnie zrealizowano inwestycje dotyczące publicznego transportu zbiorowego oraz czy skutecznie przyczyniły się one do zwiększenia jego atrakcyjności, w tym integralności?

Zakres kontroli

Kontrolą objęto sześć jednostek, z tego trzy w zakresie wykonywania zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz realizacji zadań inwestycyjnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, Urząd Miasta Torunia); jedną w zakresie wykonywania zadań zarządcy infrastruktury kolejowej oraz realizacji inwestycji dotyczących publicznego transportu zbiorowego (PKP PLK S.A.); dwie w zakresie realizacji zadań inwestycyjnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu sp. z o.o., Tramwaj Fordon sp. z o.o. w Bydgoszczy).

Zakres przedmiotowy kontroli u organizatorów publicznego transportu zbiorowego, wykonujących jednocześnie zadania inwestycyjne, zdefiniowany został przez cel szczegółowy 1 (w zakresie ograniczonym do planowania, organizowania, zarządzania publicznym transportem zbiorowym) oraz cel szczegółowy 2. Zakres kontroli u zarządcy infrastruktury kolejowej, wykonującego jednocześnie zadania inwestycyjne, zdefiniowany został przez cel szczegółowy 1 (w zakresie ograniczonym do zarządzania infrastrukturą kolejową) oraz cel szczegółowy 2. U pozostałych dwóch podmiotów wykonujących zadania inwestycyjne zakres przedmiotowy kontroli zdefiniowany został przez cel szczegółowy 2.

Zakres przedmiotowy kontroli zdefiniowany przez cel szczegółowy 2 dotyczył projektów inwestycyjnych realizowanych w latach 2011–2016 na obszarze B-TOM, dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach POIiŚ, o łącznej wartości 1,12 mld zł, w tym:

- projektu pn. „Integracja sytemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu w ramach BIT-City" (o wartości 264,6 mln zł);
- projektu pn. „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy" (o wartości 431,3 mln zł);
- projekt pn. „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City" (o wartości 82,1 mln zł);

– projektu pn. „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno–Piła na odcinku Toruń–Bydgoszcz" (o wartości 204,4 mln zł);
– projektu pn. „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy" – w części obejmującej środki trwałe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (o wartości 68,4 mln zł);
– projektu pn. „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City – Bydgoszcz" (o wartości 70,6 mln zł).

Kontrolą objęto realizację wybranych zadań inwestycyjnych w ramach ww. projektów, o łącznej wartości 1,03 mld zł (91,9%).

Okres objęty kontrolą

Kontrolą objęto lata 2011–2016, a także działania wcześniejsze, jeśli miały wpływ na zagadnienia objęte niniejszą kontrolą. Czynności kontrolne przeprowadzono w okresie od 14 listopada 2016 r. do 11 sierpnia 2017 r.

Kryteria kontroli

Kontrolę przeprowadzono w:

– Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, Urzędzie Miasta Torunia, Miejskim Zakładzie Komunikacji w Toruniu Spółce z o.o. oraz Tramwaju Fordon sp. z o.o. w Bydgoszczy, na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[130], z uwzględnieniem kryteriów: legalności, gospodarności i rzetelności;
– PKP PLK S.A. w Warszawie, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o NIK, z uwzględnieniem kryteriów: legalności, celowości, gospodarności i rzetelności.

Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK

W ramach przygotowania przedkontrolnego w trybie art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o NIK, uzyskano od Prezesa Zarządu PKP PLK S.A., Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Prezydenta Miasta Bydgoszczy i Prezydenta Miasta Torunia m.in. informacje dotyczące porozumień partnerskich oraz dokumentów określających zasady i warunki współpracy w celu stworzenia zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie B-TOM, inwestycji realizowanych na tym obszarze, w szczególności na terenie miast Bydgoszczy i Torunia, oraz opracowania eksperckie i studia wykonalności przygotowane na potrzeby realizacji tych inwestycji. Ponadto w ww. trybie uzyskano od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego informacje dotyczące m.in. uwag zgłoszonych do przekazanego przez województwo kujawsko-pomorskie projektu wojewódzkiego planu transportowego (w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w podregionie bydgosko-toruńskim).

W ramach postępowania kontrolnego w trybie art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o NIK, uzyskano od Polskiego Związku Niewidomych Okręgu Kujawsko-Pomorskiego w Bydgoszczy informacje dotyczące czynników wpływających na odpowiednią wyczuwalność wypukłych elementów oznakowania płyt peronowych na stacjach i przystankach kolejowych.

130 Dz. U. z 2017 r. poz. 524, zwana dalej „ustawą o NIK".

Analiza przedkontrolna

Kontrola pt. „Budowa system publicznego transport zbiorowego na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego" (P/16/061) została podjęta z inicjatywy własnej NIK i należy do kategorii kontroli wykonania zadań. NIK nie prowadziła do tej pory kontroli planowych skupiających się na zagadnieniu integracji publicznego transportu zbiorowego. Niniejszą kontrolę poprzedziły analizy przedkontrolne prowadzone dla zidentyfikowanych obszarów (problemów) dotyczących: preferencji transportowych kształtujących popyt na usługi przewozów użyteczności publicznej, narzędzi integracji publicznego transportu zbiorowego, właściwej organizacji i koordynacji projektów inwestycyjnych dotyczących taboru i infrastruktury transportowej (w szczególności pod kątem zapewnienia jednolitych standardów i rozwiązań technicznych). W ramach tych analiz wykorzystano także liczne artykuły prasowe, które wskazywały na problemy z realizacją działań integrujących publiczny transport zbiorowy na terenie B-TOM (w tym dotyczące wyboczeń toru stwierdzonych w maju i czerwcu 2016 r. na nowo wybudowanej trasie tramwajowej do dzielnicy Fordon w Bydgoszczy).

Omówienie wyników wybranych kontroli NIK o częściowo zbliżonym zakresie podmiotowym lub przedmiotowym

Kontrola realizacji zadań publicznych przez spółki tworzone przez jednostki samorządu terytorialnego[131], przeprowadzona m.in. w Tramwaj Fordon sp. z o.o., objęła w szczególności przygotowanie przez spółkę zadań inwestycyjnych związanych z budową linii tramwajowej do bydgoskiej dzielnicy Fordon wraz z centrum przesiadkowym na dworcu kolejowym Bydgoszcz Wschód. Działania spółki oceniono pozytywnie, jednak wskazano m.in. na trzy przypadki istotnych naruszeń przepisów o zamówieniach publicznych stwierdzone przez inne organy kontrolne. Pozytywnie oceniono także realizację haromonogramu inwestycji, jakkolwiek w okresie przeprowadzenia kontroli (II połowa 2014 r.) jedynie zadania w jednej z branż (wycinka i zadrzewianie) zostały zakończone.

W ramach kontroli dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu[132] wykazano, że w żadnym z 10 kontrolowanych miast nie zapewniono osobom niepełnosprawnym możliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego na takim samym poziomie dostępności, z jakiego korzystają osoby w pełni sprawne. Stwierdzono, że podejmowane w latach 2013–2015 (I połowa) działania przyniosły jedynie nieznaczną poprawę dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych, co spowodowane było nierzetelną analizą potrzeb przewozowych mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych, nieuwzględnianiem ich prawa do niedyskryminującego dostępu do publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie wyposażenia taboru i przystanków komunikacyjnych. Pełną obsługę transportu publicznego przez pojazdy niskopodłogowe i niskowejściowe zapewniono tylko w trzech z 10 skontrolowanych miast. Ustalono, że istotnymi barierami dla osób niepełnosprawnych były: ograniczanie lub wręcz pozbawienie ich podstawowej informacji przewozowej, nieodpowiedni sposób zaprojektowania i zorganizowania przestrzeni w obrębie przystanków komunikacyjnych. Na terenie żadnego z 10 skontrolowanym miast nie określono w sposób kompleksowy standardów dotyczących przystan-

131 Nr ewid. 13/2014/P/14/019/KGP.

132 Nr ewid. 6/2016/P/15/069/LBY.

ków komunikacyjnych. Wykazano, że części z przystanków budowanych albo przebudowywanych w latach 2013–2015 (I połowa) albo w ogóle nie wyposażono w dodatkowe udogodnienia służące osobom niepełnosprawnym, albo przyjęte w tym zakresie rozwiązania były zastosowane niewłaściwe lub niekonsekwentnie.

Kontrola dotycząca budowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (ŁKA)[133] wykazała, że organizator przewozów regionalnych, regionalny przewoźnik oraz zarządca infrastruktury kolejowej nie w pełni zrealizowali działania zmierzające do poprawy jakości świadczenia usług związanych z przewozem pasażerskim w regionie łódzkim. Częściowo został bowiem osiągnięty cel skomunikowania przystanków kolejowych ŁKA z innymi środkami transportu publicznego oraz zapewnienia organizacji dowozu podróżnych do miejsc przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych. Funkcjonujące w PKP PLK S.A. dokumenty planistyczne zakładały, że celami inwestycji dotyczącej budowy i przebudowy stacji i przystanków kolejowych na trasach ŁKA będą w szczególności poprawa jakości świadczenia usług, wzrost komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz poprawa dostępności do centrów miast. Pomimo wyraźnego postępu nie zostały one w pełni osiągnięte. Wprawdzie roboty wynikające z zawartych kontraktów realizowano w pełnym wymiarze rzeczowym, to jednak budowanych i przebudowywanych stacji i przystanków kolejowych nie wyposażono w istotne elementy, zwiększające komfort i bezpieczeństwo podróżnych. W szczególności nie wybudowano – w bezpośrednim sąsiedztwie niektórych stacji i przystanków kolejowych – parkingów samochodowych dla klientów kolei.

Kryteria doboru jednostek do kontroli

Głównym kryterium doboru jednostek kontrolowanych było zaangażowanie w realizację priorytetowych zadań inwestycyjnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego. Przy doborze jednostek do kontroli kierowano się także rolą, jaką dany podmiot pełnił w systemie publicznego transportu zbiorowego (trzy spośród kontrolowanych jednostek wykonywały zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jedna wykonywała zadania zarządcy infrastruktury kolejowej).

Specjaliści oraz biegły powołani w ramach kontroli

W ramach kontroli powołano czterech specjalistów: [1] w dziedzinie oceny dostosowania węzłów przesiadkowych, kolejowych stacji i przystanków osobowych do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową; [2] w dziedzinie orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabowidzących; [3] w dziedzinie oceny dostosowania węzłów przesiadkowych, kolejowych stacji i przystanków osobowych do potrzeb osób niewidomych; [4] w dziedzinie oceny dostosowania węzłów przesiadkowych, kolejowych stacji i przystanków osobowych do potrzeb osób słabowidzących.

W ramach kontroli powołano też biegłego w dziedzinie dróg szynowych (w szczególności budowlanej infrastruktury kolejowej i tramwajowej) w celu dokonania oceny położenia wysokościowego i sytuacyjnego krawędzi peronowych na stacjach i przystankach kolejowych oraz ustalenia możliwych przyczyn wyboczeń toru stwierdzonych w maju i czerwcu 2016 r. na trasie tramwajowej do dzielnicy Fordon w Bydgoszczy.

133 Nr ewid. 162/2016/P/15/089/LLO.

ZAŁĄCZNIKI

Stan realizacji wniosków pokontrolnych

Wyniki kontroli przedstawiono w sześciu wystąpieniach pokontrolnych. W pięciu wystąpieniach pokontrolnych sformułowano ogółem 22 wnioski pokontrolne i dwie uwagi o charakterze systemowym.

Z informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych wynika, że zrealizowano sześć z 22 wniosków (27%), podjęto działania w celu realizacji kolejnych 14 z 22 wniosków (64%) oraz działania wynikające z dwóch sformułowanych uwag systemowych (100%).

Finansowe rezultaty kontroli

W trakcie kontroli stwierdzono nieprawidłowości finansowe w łącznej kwocie 18 mln 160 tys. zł, z tego: finansowe lub sprawozdawcze skutki nieprawidłowości wynoszące 18 mln 159 tys. zł; korzyści finansowe wynoszące 1,8 tys. zł.

Ujawnienie faktów uzasadniających podejrzenie popełnienia przestępstwa

Kontrola ujawniła fakty uzasadniające podejrzenie popełnienia przestępstwa polegającego na poświadczeniu nieprawdy w dokumentach, wyczerpujące znamiona czynu określonego w art. 271 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny[134]. W związku z powyższym skierowane zostało stosowne zawiadomienie do organów ścigania.

Przypadki naruszeń przepisów prawa stanowiące wykroczenie

W toku kontroli stwierdzono przypadek naruszenia art. 5 ust. 1 pkt 4 Prawa budowlanego stanowiący wykroczenie określone w art. 93 pkt 1 tej ustawy. Karalność tego wykroczenia uległa przedawnieniu, stąd odstąpiono od skierowania stosownego zawiadomienia do organów ścigania.

Wykaz jednostek kontrolowanych

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności
1.	Delegatura NIK w Bydgoszczy	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Piotr Całbecki	Opisowa
2.	Delegatura NIK w Bydgoszczy	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Ireneusz Merchel	Opisowa
3.	Delegatura NIK w Bydgoszczy	Urząd Miasta Torunia	Michał Zaleski	Opisowa
4.	Delegatura NIK w Bydgoszczy	Tramwaj Fordon sp. z o.o.	Maciej Kozakiewicz	Opisowa
5.	Delegatura NIK w Bydgoszczy	Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu sp. z o. o.	Piotr Rama	Opisowa
6.	Delegatura NIK w Bydgoszczy	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	Tomasz Szymański	Opisowa

[134] Dz. U. Nr 88, poz. 553, ze zm.

6.6. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych

Zasady organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym, podmioty realizujące zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, zasady finansowania tych zadań

Podstawowym aktem prawnym regulującym zagadnienia związane z komunikacją m.in. miejską, aglomeracyjną i regionalną jest **ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym**[135]. Określa ona zasady organizacji, funkcjonowania, finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym[136]. Obszar publicznego transportu zbiorowego uregulowany jest także licznymi aktami prawa wspólnotowego, których normy uwzględnia się przy stosowaniu przepisów uptz[137].

W uzasadnieniu do projektu uptz wskazano, że wzmożony ruch na drogach i ulicach centrów miast powoduje szereg niepożądanych skutków ekonomicznych, zdrowotnych i środowiskowych. Państwo powinno zatem działać w celu zastosowania rozwiązań, które przeciwdziałałyby zwiększonemu zatłoczeniu dróg, w szczególności przez zapewnienie dostępnego dla każdego podróżnego transportu publicznego, który byłby realną konkurencją dla motoryzacji indywidualnej (w zakresie czasu podróży, kosztu przejazdu i jakości usługi przewozowej). Przykładowe działania na tym polu powinny obejmować m.in.:

- w zakresie czasu przejazdu: odpowiednią organizację ruchu preferującą transport zbiorowy oraz integrację publicznego transportu zbiorowego;
- w zakresie ceny: tworzenie odpowiednich taryf usług przewozowych oraz współfinansowanie kosztów eksploatacji środkami publicznymi;
- w zakresie jakości: ułatwienia dostępu do infrastruktury transportowej, przyjazne systemy informacji, nowoczesne pojazdy.

Zbytnia komercjalizacja, urynkowienie transportu publicznego to kolejny problem wskazany w uzasadnieniu projektu uptz, skutkiem czego przewoźnicy likwidują linie deficytowe. Kierowanie się przez przewoźnika wyłącznie własnym wynikiem ekonomicznym nie uwzględnia przy tym kosztów społecznych związanych z likwidacją połączeń. Uregulowania ustawowe mają na celu umożliwić władzy publicznej (w tym samorządom) kształtowanie układu linii komunikacyjnych oraz dofinansowywanie nierentownych połączeń.

Przepisy uptz uporządkowały terminologię, oraz wskazały na zadania poszczególnych podmiotów działających w obszarze transportu publicznego (por. art. 4 uptz). Dokonano tego m.in. formułując w art. 4 następujące definicje:

Publiczny transport zbiorowy m.in. powinien uwzględniać potrzeby zrównoważonego rozwoju (art. 5 ust. 1 uptz). Odbywa się on na podstawie (art. 5 ust. 2 uptz) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, potwierdzenia zgłoszenia przewozu i decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany (art. 6 ust. 1 uptz) m.in. przez operatora publicznego transportu zbiorowego.

135 Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, ze zm.

136 Biorąc pod uwagę zakres kontroli, należy wskazać, że przepisy ww. ustawy obejmują m.in. transport drogowy, kolejowy i inny transport szynowy realizowany w szczególności na terenie kraju.

137 Listę aktów prawa wspólnotowego wymieniono w art. 3 uptz, jest to w szczególności Rozporządzenie nr 1370/2007.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest: m. in. jst.: gmina, powiat, województwo[138]. Odpowiadają one za przewozy wskazane w art. 7 ust. 1 uptz, w szczególności na liniach i sieciach komunikacyjnych istniejących odpowiednio w gminnych, powiatowych lub wojewódzkich przewozach pasażerskich. Do zadań organizatora, zgodnie z art. 8 uptz należy: planowanie rozwoju transportu; organizowanie publicznego transportu zbiorowego; zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Powyższe regulacje są skorelowane z ustawami regulującymi ustrój samorządu terytorialnego. Zadania samorządu terytorialnego w zakresie organizowania transportu publicznego (zbiorowego) zostały bowiem określone w: art. 7 ust. 1 pkt 4 **ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym**[139] (dalej „usg"); art. 4 ust. 1 pkt 6 **ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym**[140] (dalej „usp"); art. 14 ust. 1 pkt 10 **ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa**[141] (dalej „usw"). Zadania jst, w tym powyższe, mogą być realizowane przez powołane w tym celu[142] samorządowe jednostki organizacyjne. Według art. 2 **ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej**[143] (dalej „ugk") mogą to być m.in. samorządowe zakłady budżetowe i spółki prawa handlowego. Formę organizacyjną tych jednostek mogą określać przepisy szczególne. Poszczególne przepisy regulujące działanie jst dopuszczają realizację przydzielonych im zadań publicznych w drodze powierzania innym jst lub współdziałania z innymi jst. Działania te mogą mieć formę: związków gmin, porozumień międzygminnych, stowarzyszeń gmin, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, stowarzyszeń i porozumień powiatów, przy czym w porozumieniach gmin i powiatów może uczestniczyć także województwo[144].

Gminy, powiaty, województwa oraz inne jednostki, w przypadkach określonych w art. 9 uptz, opracowują plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej „plan transportowy"). Jego przygotowanie zgodnie z art. 11 ust. 1 i art. 13 ust. 1–3 uptz wymaga podjęcia działań zapewniających koordynację między planami transportowymi opracowanymi przez różne jst, w tym zakresie, że: (1) należy przeprowadzić uzgodnienia z sąsiadującymi jst; (2) przy jego opracowaniu należy uwzględniać plany transportowe jst wyższego rzędu

138 Zgodnie z art. 7 ust. 4 uptz zadania organizatora wykonują w szczególności odpowiednio dla poszczególnych szczebli samorządu: wójt, burmistrz albo prezydent miasta; starosta, marszałek województwa.

139 Dz. U. z 2017 r. poz. 1875, ze zm.

140 Dz. U. z 2017 r. poz. 1868, ze zm.

141 Dz. U. z 2017 r. poz. 2096, ze zm.

142 Następuje to na poszczególnych szczeblach samorządu odpowiednio na podstawie: art. 9 ust. 1 usg, art. 6 ust. 1 usp oraz art. 8 ust. 1 usw.

143 Dz. U. z 2017 r. poz. 827.

144 Generalne upoważnienia do przekazywania przez jst. zadań innym jst. zawarte zostały w art. 10 usg, art. 5 ust. 2 usp, art. 8 ust 2-3 usw. Szczegółowe regulacje dla funkcjonowania związków i porozumień międzygminnych określono w rozdziale 7 usg, dla stowarzyszeń gmin w rozdziale 9 usg, dla związków powiatów i związków powiatowo-gminnych oraz dla stowarzyszeń i porozumień powiatów – rozdział 7 usp, dla porozumień z udziałem województwa art. 8 ust. 2 usw odwołuje się do odpowiednich przepisów o porozumieniach międzygminnych określonych w rozdziale 7 usg. Do zawierania porozumień służących wykonywaniu zadań z zakresu jednostek samorządowych innego szczebla upoważniają art. 8 ust. 2a usg, art. 4 ust. 5 usp.

(i ich związków), a dla województwa – plan transportowy ministra właściwego do spraw transportu. Przy opracowaniu planu transportowego należy także uwzględniać (art. 12 ust. 2 uptz): (1) stan zagospodarowania przestrzennego (wraz z ustaleniami odpowiednio m.in. planu zagospodarowania przestrzennego województwa, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, 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. Plan transportowy powinien (art. 12 ust. 1 uptz) określać w szczególności: (1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; (2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; (3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; (4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; (5) zasady organizacji rynku przewozów; (6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; (7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera. Szczegółowe wymogi względem zawartości planu transportowego określa **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**[145] (dalej: „rozporządzenie w sprawie planu transportowego"). Projekty planów transportowych podlegają konsultacjom społecznym – informacje o opracowanym projekcie ogłasza się w prasie miejscowej, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, pozostawiając nie mniej niż 21 dni na składanie opinii, które powinny zostać rozpatrzone, a w przypadku ich zasadności – projekt planu winien zostać zmieniony (art. 10 uptz). Plany transportowe winny zostać uchwalone przez organy stanowiące jst. Stanowią one akty prawa miejscowego (art. 9 ust 3 uptz) oraz są podawane do publicznej wiadomości przez ogłoszenie we właściwym dzienniku urzędowym (art. 13 ust. 5 uptz).

Według uzasadnienia do projektu uptz, regulacje dotyczące opracowywania planu transportowego (m.in. sposób opracowania, obowiązek konsultacji społecznych) i jego zawartości mają zapewnić aby uwzględniał on potrzeby społeczne, w tym obowiązek „organizowania transportu tam, gdzie jest to niezbędne z punktu widzenia potrzeb społecznych". Plan transportowy powinien uwzględniać potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, tj. m.in. oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego (art. 12 ust. 2 pkt 4 w zw. z art. 4 ust. 1 pkt 28 uptz). Oczekiwania

145 Dz. U. Nr 117, poz. 684.

społeczne są jednym z wielu elementów (łącznie z rentownością linii komunikacyjnych) jakie powinny mieć wpływ na tworzenie planu transportowego i nie muszą przesądzać o jego kształcie.

Zakres przykładowych działań, jakie wchodzą w skład organizowania publicznego transportu zbiorowego, określono w art. 15 uptz[146]. Wymienione działania (m.in. badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu, zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz ustalenie opłat w tym zakresie) nie mają charakteru obowiązku, a jedynie mają ułatwić zorganizowanie publicznego transportu zbiorowego. Obowiązkowe, dla jst, jest natomiast określenie przystanków komunikacyjnych i dworców (których zarządcą lub właścicielem jest jst) oraz warunków i zasad korzystania z nich (art. 15 ust. 1 pkt 6 uptz).

Zgodnie z uzasadnieniem projektu uptz, plan transportowy jest podstawą organizacji przewozów wykonywanych przez operatora. Zapis art 15 ust. 1 pkt 2 uptz wskazuje, że organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na podejmowaniu działań w celu jego realizacji albo jego aktualizacji. Ustawa nie określa terminu opracowania pierwszego planu transportowego. Według art. 84 ust. 2 pkt 2 uptz w przypadku gdy plan transportowy nie został opracowany do 1 marca 2014 r. organizator utracił możliwość legalnego zawierania umów o świadczeniu usług publicznego transportu zbiorowego do czasu jego uchwalenia.

Wykaz przykładowych zadań wykonywanych przez organizatora w ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym określono w art. 43 uptz. Są to: negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem; podejmowanie działań kontrolnych względem operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej; analizowanie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych; administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Rozdział 6 uptz określa zasady finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W art. 50 ust. 1 wskazano dwa źródła: (1) pobierane przez operatora lub organizatora opłaty za świadczone usługi publicznego

[146] Należy także zwrócić uwagę, że nie w każdym przypadku wymagane jest zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do jej zawarcia (porównanie art. 15 ust. 1 pkt 8 i 9 z art. 19 ust. 2 i art. 22 ust. 1 uptz). Biorąc pod uwagę różną złożoność poszczególnych lokalnych sieci publicznego transportu zbiorowego, nie jest także celowe aby każdy organizator został zobowiązany do zapewnienia funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czy zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego (art. 15 ust. 1 pkt 3 lit c i d). Potwierdza to także uzasadnienie projektu uptz, w którym wskazano, że ustawa wprowadza instrumenty prawne ułatwiające stosowanie ww. rozwiązań, a nie obowiązek ich stosowania.

transportu zbiorowego lub (2) przekazywane operatorowi rekompensaty: z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych w publicznym transporcie zbiorowym (ustawowych lub ustanowionych przez operatora) lub poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Finansowanie przewozów może także nastąpić poprzez udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Źródłem tego finansowania przewozów (art. 51 uptz) są środki własne jst będących organizatorami lub środki z budżetu państwa. Do źródeł finansowania należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów. Katalog źródeł finansowania określony w art. 51 uptz jest otwarty, co umożliwia finansowanie publicznego transportu zbiorowego także z innych źródeł, w tym funduszy europejskich. Należy także zwrócić uwagę na możliwość pobierania przez jst opłat m.in. od operatorów za korzystanie z przystanków lub dworców wykorzystywanych w transporcie drogowym. Dochody z tego źródła winny zostać przeznaczone na utrzymanie, przebudowy i remonty przystanków i dworców na zasadach określonych w art. 16 i 18 uptz.

Uregulowania uptz, zgodnie z uzasadnieniem projektu tej ustawy, winny stwarzać warunki dla integracji publicznego transportu zbiorowego w sferze organizacyjnej. Faktycznie część przepisów ustawowych wspiera takie działania, np. możliwość powierzania organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień przez jedną jst innej jst (art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 3 lit. b i pkt 5 lit. c)[147]. Ustawa winna także promować wdrażanie zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych czy tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Jakkolwiek wdrożenie tych rozwiązań nie jest wymagane, to przy opracowywaniu planu transportowego organizator publicznego transportu zbiorowego winien uwzględnić potrzeby w tym zakresie, co wynika z art. 12 ust. 2 pkt 4 w zw. z art. 4 ust. 1 pkt 28 uptz. Jest to jedyny przepis ustawowy wspierający organizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Możliwość tworzenia zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych wsparło także wprowadzenie przez uptz zmiany w art. 6 ust. 1 **ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe**[148] (dalej: „Prawo przewozowe"), która dopuściła aby kilku przewoźników, działając w ramach tego systemu realizowało transport na podstawie jednej umowy i jednego dokumentu przewozowego. Istotną barierą w integracji systemów taryfowo-biletowych pozostaje jednak nadal system ulg w publicznym transporcie zbiorowym, zróżnicowany dla transportu autobusowego i kolejowego[149].

147 Oraz możliwość pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego przez m.in. związki międzygminne i związki powiatów. W zakresie terytorialnym objętym niniejszą kontrolą nie funkcjonowały jednak związki jst pełniące te funkcje. Do dnia rozpoczęcia niniejszej kontroli nie został także na tym terenie utworzony związek metropolitalny, który był wówczas nową formą zrzeszania jst., wprowadzoną z dniem 1 stycznia 2016 r. przez ustawę z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1890).

148 Dz. U. z 2017 r. poz. 1983.

149 System określa ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r. poz. 1138 ze zm.).

Wykonawcą usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest operator publicznego transportu zbiorowego, który zgodnie z przytoczoną wcześniej definicją, jest przewoźnikiem mającym zawartą z organizatorem umowę na wykonywanie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, że operator podlega także wszystkim innym uregulowaniom obowiązującym pozostałych przewoźników (art. 77 uptz). Jeden podmiot może pełnić funkcję operatora i jednocześnie realizować, niezależnie od umowy zawartej z organizatorem (organizatorami), przewozy komercyjne. Zakazane jest wykorzystywanie pojazdów udostępnionych operatorowi przez organizatora do wykonywania przewozów komercyjnych (art. 46 ust. 1 pkt 12 uptz).

Obowiązki operatora powinna określać przede wszystkim umowa o świadczenie usług transportu zbiorowego. Minimalny zakres zagadnień jakie powinny zostać w niej ustalone określono w art. 25 ust. 3 uptz. Powinna ona, w odniesieniu do warunków realizacji usług, m.in. stanowić o normach jakości usług, wymaganiach względem środków transportu, warunkach korzystania ze środków transportu operatora, warunkach zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usługi, zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładu jazdy. Wymogi względem usług operatora winien także określać regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, określający w szczególności warunki: obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i bagażu oraz podmiot właściwy do przyjmowania i terminy rozpatrywania skarg i reklamacji (art. 47 uptz).

W art. 46 uptz zapisano, że operator ma obowiązek podawania informacji o regulaminie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym (art. 46 ust. 1 pkt 9 uptz) oraz o obowiązku honorowania ulg ustawowych i ustanowionych przez organizatora (art. 46 ust. 1 pkt 10 uptz). Określone w art. 46 ust. 1 pkt 3 i 6 zobowiązanie do podania do publicznej wiadomości: cenników i taryf na dworcu oraz ich wyciągów w pojazdach[150] oraz rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach[151] dopełniają obowiązki informacyjne operatorów. Prawo przewozowe, w art. 14 zawiera ogólny wymóg aby przewoźnik zapewniał podróżnym odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi; powinien także podejmować działania ułatwiające podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie ze środków transportowych. Wymogi względem wszystkich przewoźników, w tym operatorów publicznego transportu zbiorowego regulują także akty prawne dotyczące różnych form transportu, w tym w szczególności: **ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym**[152],

150 Wymóg odnoszący się do podawania informacji na dworcach może dotyczyć operatora, o ile jest on jednocześnie zarządcą tego obiektu. Należy przy tym wskazać na obowiązki wynikające z art. 11 Prawa przewozowego, które także wymagają aby przewoźnik podał do publicznej wiadomości cenniki i taryfy oraz zapewnił możliwość wglądu do obowiązujących go przepisów przewozowych (tj. nie tylko regulaminów, lecz także aktów normatywnych: m.in. ustaw i rozporządzeń).

151 Z wyłączeniem przystanków służących wyłącznie do wysiadania. W art. 46 ust. 1 pkt 3 uptz nie wskazano wprawdzie podmiotu odpowiedzialnego za podanie tej informacji, jednak obowiązek informowania o rozkładach jazdy, zgodnie z art. 2 ust. 2 Prawa przewozowego ciąży na przewoźniku.

152 Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, ze zm.

dalej „utd" oraz **ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym**[153], dalej „utk". Zasady wykonywania przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym określono w art. 18b utd. Wskazano tam m.in., że przewozów regularnych dokonuje się wyłącznie z wykorzystaniem autobusów odpowiadających wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym. Warunki te określa **ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym**[154] (dalej „Prawo o ruchu drogowym"), a w szczególności jej dział III, w którym m.in. określono (art. 70b ust 1–2 ww. ustawy), że nowy typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinien spełniać wymagania techniczne, odpowiednie dla danej kategorii pojazdu, określone we właściwych przepisach wykonawczych, wydanych na podstawie art. 70zm ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym. Spełnienie powyższych wymagań technicznych potwierdza się w procedurze homologacji. Uczestniczący w ruchu pojazd powinien spełniać m.in. wymogi określone w art. 66 Prawa o ruchu drogowym oraz w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ww. ustawy. Zgodnie z art. 81 ust. 1 ww. ustawy właściciel m.in. pojazdu samochodowego (w tym autobusu) jest zobowiązany przedstawiać go do badania technicznego. Tramwaje i trolejbusy podlegają, na podstawie art. 85 Prawa o ruchu drogowym, odrębnym badaniom technicznym.

Operator jest zobowiązany przekazywać organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informację o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań. Informacja ta jest wykorzystywana przy ocenie i kontroli realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 48 ust. 1 i 2 uptz).

W przypadku transportu kolejowego przepisy utk dzielą podmioty w nim uczestniczące na dwie podstawowe kategorie, których, poza jednym szczególnym przypadkiem, nie można ze sobą łączyć (art. 5 ust. 3–3b utk):

- zarządcy infrastruktury (art. 4 pkt 7 utk), tj. podmiotu wykonującego działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową[155];
- przewoźnika kolejowego (art. 4 pkt 9 utk), tj. przedsiębiorcy wykonującego na podstawie licencji przewozy kolejowe lub świadczącego usługę trakcyjną[156].

Zakres działań zarządcy infrastruktury kolejowej określono w art. 5 utk. Obejmuje on w szczególności: budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej, prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych, utrzymywanie

153 Dz. U. z 2017 r. poz.2117, ze zm.

154 Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, ze zm.

155 Rozumianą jako linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowanymi na obszarze kolejowym, przeznaczonymi do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury (art. 4 pkt 1 utk).

156 Rozumianą jako działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnieniu obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem (art. 4 pkt 9a utk).

infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, udostępnianie tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczenie usług z tym związanych, zarządzanie nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej. Działania te polegają nie tylko na samym zarządzaniu infrastrukturą kolejową lecz także na zapewnieniu jej rozwoju i modernizacji. Zarządca infrastruktury kolejowej zapewnia informacje niezbędne do opracowania planu transportowego (art. 12 ust. 2 pkt 7 i ust. 3 uptz) oraz uczestniczy w tworzeniu rozkładów jazdy (art. 43 ust. 2–3 uptz).

Zarządca infrastruktury kolejowej jest zobowiązany do uwzględnienia potrzeb przewozowych w ramach opracowanego przez organizatora planu transportowego, który powinien opierać się na deklarowanej przez zarządcę infrastruktury przepustowości infrastruktury. Szczegółowe zasady udostępniania infrastruktury kolejowej określa rozdział 6 utk, a także rozporządzenie wydane na podstawie art. 35 utk[157].

Zarządca infrastruktury kolejowej planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przydzielenie tras pociągów powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów (por. art. 30 ust. 1 utk). Umowa o świadczenie usług transportu zbiorowego zawarta przez danego przewoźnika kolejowego z organizatorem publicznego transport zbiorowego określa zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładu jazdy (por. art. 25 ust. pkt 20 uptz). Zarządca infrastruktury kolejowej powiadamia operatorów o przydzielonej trasie nie później niż na miesiąc przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów i jednocześnie przekazuje go właścicielom dworców lub podmiotom zarządzającym dworcami (por. art. 30 ust. 4 utk). Zarządca infrastruktury kolejowej podaje rozkład jazdy dla przewozu osób do publicznej wiadomości w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej oraz na peronach, nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie (por. art. 30 ust. 5c w zw. z art. 30 ust. 5a utk). Treść rozkładu jazdy podawanego do publicznej wiadomości powinna odpowiadać wymogom określonym w **rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy**, w szczególności w zakresie oznaczenia kursu wykonywanego środkiem transportowym przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich (por. § 3 ust. 1 pkt 10 tego rozporządzenia).

Rozdział 7 utk określa szczególne zasady finansowania transportu kolejowego. W odniesieniu do infrastruktury kolejowej art. 38 utk wskazuje, że w zakresie linii kolejowych o znaczeniu państwowym (do których zalicza się

[157] W okresie objętym kontrolą były to: obowiązujące do 12 marca 2009 r. rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107, poz. 737, ze zm.), obowiązujące do 23 czerwca 2014 r. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274), obowiązujące do 29 grudnia 2016 r. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788, ze zm.) i aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755), które weszło w życie 11 kwietnia 2017 r.

linia kolejowa nr 18 Kutno–Piła Główna)[158] z budżetu państwa finansuje się koszty przygotowania i realizacji inwestycji. Zadanie to może być także finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego[159] oraz z innych źródeł (w tym funduszy pomocowych). W zakresie linii kolejowych o znaczeniu państwowym koszty utrzymania infrastruktury kolejowej (w tym także remontów) ponosi jej zarządca, z tym że mogą być one finansowane przez jednostki samorządu terytorialnego i dofinansowane z innych źródeł lub z budżetu państwa.

W art. 38 ust. 6a utk wskazano, że wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych mogą być finansowane lub współfinansowane ze środków publicznych. Poprzez odwołanie się do terminu „środki publiczne" określonego w art. 5 ufp ustawodawca zakreślił bardzo szeroki krąg źródeł finansowania wydatków na te działania, faktycznie dopuszczając nie tylko finansowanie z budżetu państwa budżetów jst, ale także z funduszy celowych[160] czy funduszy europejskich. Takie źródła finansowania określono także dla wydatków dotyczących zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich oraz wydatków na budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników, w tym biletu wspólnego (art. 38 ust. 6 utk)[161].

Przejęcie przez jst dworca kolejowego na podstawie art. 18d ustawy z 8 września 2000 r. **o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe"**[162] (dalej: „ustawa o komercjalizacji PKP") związane jest z powstaniem zobowiązań jst do: wykonania remontu dworca oraz zapewnienia przewoźnikom kolejowym możliwości i warunków do prowadzenia działalności w zakresie przewozów pasażerskich.

158 Do tej kategorii zalicza się także linia nr 353 Poznań Wschód–Skandawa–Granica Państwa (w jej skład wchodzi m.in. odcinek Toruń Główny–Toruń Wschodni). Obie linie wymieniono w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 569, ze zm.); poprzednio obie ww. linie kolejowe były wymienione w wykazie linii o znaczeniu państwowym w rozporządzeniach Rady Ministrów: z dnia 20 sierpnia 2010 r. (Dz. U. Nr 164, poz. 1110) i z dnia 20 marca 2007 r. (Dz. U. Nr 61, poz. 412), obowiązujących odpowiednio do 30 maja 2013 r. i do 21 września 2010 r.

159 Przekazanie zarządcy infrastruktury dotacji z budżetu gminy na utrzymanie, inwestycje i remonty infrastruktury kolejowej zostało uznane za nielegalne przez Regionalną Izbę Obrachunkową w Warszawie, która wydała w trybie nadzorczym uchwałę z dnia 10 czerwca 2014 r. nr 15.204.14. W uzasadnieniu ww. uchwały określono m.in., że przepisy art. 38 ust. 1–3 utk stanowią wprawdzie delegację do finansowania ze środków jednostek samorządu terytorialnego określonych w ustawie zadań z zakresu transportu kolejowego, nie dają one jednak wprost kompetencji do przekazywania dotacji. Wydatki jednostki samorządu terytorialnego na zadania z zakresu transportu kolejowego mogą być natomiast realizowane przez jednostkę w formie wydatków rzeczowych.

160 Dopuszczalne jest m.in. finansowanie ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, czy Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

161 W odniesieniu do zakupu i modernizacji pojazdów szynowych, na podstawie art. 38 ust. 8 utk, wydane zostały przepisy wykonawcze dotyczące zasad finansowania i współfinansowania takich inwestycji, nie dotyczą one jednak zadań finansowanych lub współfinansowanych ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej oraz niepodlegających zwrotowi środków z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA).

162 Dz. U. z 2017 r. poz. 680, ze zm.

Inwestycje obejmujące linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A. są prowadzone, zgodnie z art. 38c utk, w ramach programu wieloletniego[163]. W celu finansowania prac przygotowawczych oraz zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach programu wieloletniego zarządca infrastruktury kolejowej może zaciągnąć kredyty, pożyczki lub może emitować obligacje w kraju i za granicą.

Zadanie polegające na polepszeniu jakości usług przewozowych na linii kolejowej poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno–Piła na odcinku Toruń–Bydgoszcz wprowadzone zostało do Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 uchwałą Rady Ministrów nr 127/2012 z 18 lipca 2012 r. Zadanie to zostało wymienione także w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015 przyjętym uchwałą Rady Ministrów Nr 196/2013 z 5 listopada 2013 r., który także przewidywał zadanie polegające na polepszeniu jakości usług przewozowych na linii kolejowej poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław–Jabłonowo Pomorskie, z tym, że z zadania wyłączono odcinek Toruń Główny–Toruń Wschodni[164].

Procedury zawierania umów dla zadań dotyczących integracji publicznego transportu zbiorowego

W przypadku zamówień dotyczących obsługi sieci świadczących publiczne usługi w zakresie transportu kolejowego, tramwajowego oraz autobusowego (m.in. zakupu taboru jak również budowy, przebudowy węzłów komunikacyjnych, obiektów dworcowych wraz z elementami infrastruktury torowo-peronowej) zastosowanie mają przepisy szczególne działu III rozdziału 5 **upzp** dotyczące zamówień sektorowych (por. art. 132–138f), stanowiące *lex specialis* w stosunku do pozostałych zapisów tej ustawy.

Zamawiający może udzielić zamówienia sektorowego w trybie przetargu nieograniczonego, przetargu ograniczonego, negocjacji z ogłoszeniem, dialogu konkurencyjnego, negocjacji bez ogłoszenia, zamówienia z wolnej ręki lub partnerstwa innowacyjnego (art. 134 ust. 1 upzp). Tryb negocjacji bez ogłoszenia oraz zamówienia z wolnej ręki może mieć zastosowanie, gdy zachodzi przynajmniej jedna okoliczność uzasadniająca wybór tego trybu, wymieniona w art. 134 ust. 5 i 6 upzp.

Zamawiający może zawrzeć umowę ramową po przeprowadzeniu postępowania, stosując odpowiednio przepisy dotyczące udzielania zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego, przetargu ograniczonego, negocjacji z ogłoszeniem, dialogu konkurencyjnego lub partnerstwa innowacyjnego (art. 134 ust. 2 upzp). Zasady i sposób udzielania zamówień w ramach umowy ramowej Zamawiający określa w specyfikacji istotnych warunków zamówienia (art. 134 ust. 2a upzp).

Przepisy upzp stosuje się do udzielania zamówień sektorowych o wartości równej lub przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 (art. 133 ust. 1 upzp).

163 Szczegóły – art. 136 ufp.

164 Powyższy program ze zm. wprowadzonymi uchwałami Rady Ministrów: Nr 124/2014 z 25 czerwca 2014 r., Nr 149/2014 z 29 lipca 2014 r. i Nr 30/2015 z 13 marca 2015 r., nie przewidywał żadnych innych zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych łączących stacje kolejowe Bydgoszcz Główna i Toruń Wschodni.

Istotne znaczenie mają przepisy art. 144 upzp określające okoliczności pozwalające na dokonanie zmian postanowień zawartych umów w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy.

Przy udzielaniu sektorowych zamówień publicznych dla projektów współfinansowanych z POIiŚ 2007–2013 zastosowanie będą miały wytyczne w zakresie kontroli realizacji POIiŚ 2007–2013[165].

Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych

Zgodnie z art. 31 ust. 1 upzp zamawiający opisuje przedmiot zamówienia na roboty budowlane za pomocą dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznej wykonania o odbioru robót budowlanych (STWiORB).

Szczegółowy zakres i formę STWiORB reguluje, wydane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 31 ust. 4 upzp, **rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego**[166]. Zgodnie z § 12 tego rozporządzenia, STWiORB stanowią opracowania zawierające w szczególności zbiory wymagań, które są niezbędne do określenia standardu i jakości wykonania robót, w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót. Przepisy tego rozporządzenia nie określają w sposób wyczerpujący katalogu elementów, które powinny zawierać specyfikacje, dając tym samym swobodę w kształtowaniu ich treści autorom ww. opracowań. W § 14 tego rozporządzenia określono natomiast ramowy układ dokumentu i minimalny zakres wymaganych w nim informacji. Zgodnie z tym przepisem specyfikacje muszą zawierać m.in. wymagania dotyczące wykonania robót budowlanych z podaniem sposobu wykończenia poszczególnych elementów, tolerancji wymiarowych, szczegółów technologicznych oraz niezbędne informacje dotyczące odcinków robót budowlanych, przerw i ograniczeń, a także wymagania specjalne, opis działań związanych z kontrolą, badaniami oraz odbiorem wyrobów i robót budowlanych w nawiązaniu do dokumentów odniesienia, wymagania dotyczące przedmiaru i obmiaru robót, opis sposobu odbioru robót budowlanych, dokumenty odniesienia – dokumenty będące podstawą do wykonania robót budowlanych, w tym wszystkie elementy dokumentacji projektowej, normy, aprobaty techniczne oraz inne dokumenty i ustalenia techniczne. Z treści przytoczonych wyżej regulacji wynika zatem, że właściwie przygotowane specyfikacje powinny być narzędziem dającym zamawiającemu realną możliwość weryfikacji realizacji zamówienia, w szczególności kontroli jakości jego wykonania. Funkcjonalność tego narzędzia będzie zależała od stopnia precyzji zawartych w nim rozwiązań. Im dokładniej zamawiający określi w specyfikacji wymogi stawiane wykonawcy w zakresie standardu i jakości wykonania zamówienia, tym łatwiej będzie mu je egzekwować na etapie odbioru prac.

165 https://www.pois.2007-2013.gov.pl/Dokumenty/wso/Strony/wytyczne.aspx [dostęp: 4 października 2016 r.].

166 Dz. U. z 2013 r. poz. 1129.

Wymogi w zakresie dostępności pojazdów i infrastruktury transportowej

Wymogi dotyczące dostępności tramwajów dla osób niepełnosprawnych zostały określone w **rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia**[167] (por. § 8 ust. 2, 4, 5, ust. 6 pkt 6, ust. 6 pkt 9 i § 13 ust. 1 pkt 7). Wymogi dotyczące dostępności autobusów dla osób niepełnosprawnych zostały określone w przepisach dotyczących homologacji, tj. w **Regulaminie nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów** kategorii M_2 i M_3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dz. Urz. UE. L 153 z 18.06.2015, s. 1). W szczególności w załączniku 8 określono wymogi związane z dostępnością dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się[168]. Sposób postępowania związany z udostępnianiem pojazdów osobom niepełnosprawnym może być określony w instrukcjach obsługi pojazdów oraz w ramach szkolenia stanowiskowego kierowców.

Wymogi dotyczące specyfikacji technicznych taboru kolejowego zostały określone m.in. w **Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii Europejskiej dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (dalej: „TSI PRM").** Stanowiły one **załącznik do decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r.** dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008, s. 72, ze zm.). Decyzja 2008/164/WE utraciła moc z dniem 1 stycznia 2015 r. Została ona uchylona przez **Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r.** w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 394, ze zm.). Od 1 stycznia 2015 r. zastosowanie miały **TSI PRM** w brzmieniu nadanym Rozporządzeniem Komisji (UE) Nr 1300/2014.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. **Prawo budowlane**[169] obiekt budowlany jako całość oraz poszczególne jego części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi (tj. dworce, węzły przesiadkowe, terminale i przystanki komunikacyjne[170]) należy projektować i budować, zapewniając niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich. Projekt architektoniczno-budowlany wskazanych wyżej obiektów, powinien zawierać opis dostępności dla osób niepełnosprawnych (34 ust. 3 pkt 2 **Prawa budowlanego**). Zgodnie z § 84 **rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia**

167 Dz. U. Nr 65, poz. 344, zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych tramwajów".

168 Wymogi te stosuje się do pojazdów pozwalających na łatwiejszy dostęp dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się.

169 Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm., zwana dalej: „Prawo budowlane" lub „upb".

170 Jako części obiektu liniowego, jakim jest droga.

2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie[171], w budynku użyteczności publicznej należy urządzić ustępy ogólnodostępne. Sposób dostosowania pomieszczeń higieniczno-sanitarnych dla osób niepełnosprawnych określa § 86 tego rozporządzenia.

Wymogi dotyczące budowli kolejowych zostały określone w **Rozporządzeniu 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 ze zm.), w szczególności w § 98 m.in. w odniesieniu do parametrów peronu, tj. wysokości i odległości krawędzi peronu od osi toru. Wymogi w zakresie specyfikacji technicznych infrastruktury kolejowej zostały też określone w **Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" (dalej: „TSI Infrastruktura").** Stanowiły one załącznik do decyzji Komisji 2011/175/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2011, s. 5, ze zm.). Decyzja 2011/175/WE utraciła moc z dniem 1 stycznia 2015 r. Została ona uchylona przez **Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r.** dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 1). Od 1 stycznia 2015 r. zastosowanie miały **TSI Infrastruktura** w brzmieniu nadanym Rozporządzeniem Komisji (UE) Nr 1299/2014.

Wymogi dotyczące zatok autobusowych, przystanków tramwajowych, przejść dla pieszych oraz ramp zostały określone **w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie**[172]. W przypadku przejść nadziemnych i podziemnych zastosowanie mają także przepisy **rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie**[173]. Co do zasady, dojście do kładek dla pieszych oraz wejścia do tuneli powinny być przewidziane jako pochylnia (§ 59 ust. 2, § 62 ust. 3).

Zalecenia dotyczące przycisków dla pieszych, związanych z sygnalizacją na przejściach dla pieszych, opisane zostały **w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach**[174]. Zalecenia te dotyczą sposobu generowania pomocniczych sygnałów dźwiękowych,

171 Dz. U. z 2015 r. poz. 1422, ze zm., dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki".

172 Dz. U. z 2016 r. poz. 124, dalej: „rozporządzenie w sprawie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie".

173 Dz. U. Nr 63, poz. 735, ze zm., dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych obiektów inżynierskich".

174 Dz. U. Nr 220, poz. 2181, ze zm.

pozwalających na zlokalizowanie przejścia i przycisku, umieszczenia przycisku na wysokości 1,2 do 1,35 m nad poziomem terenu, kontrastowej barwy obudowy przycisku, nadawania sygnału optycznego lub akustycznego, potwierdzającego przyjęcie zgłoszenia przez sterownik sygnalizacji, dodatkowych sygnalizatorów wibracyjnych, dodatkowych wypukłych symboli wyczuwalnych dotykiem, odwzorowujących przekraczaną jezdnię i rodzaje strumieni ruchu, umieszczanych na obudowach przycisków dla pieszych, sygnalizatorów wibracyjnych lub jako odrębne tabliczki.

Uprawnienia pasażerów

Prawa pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego określa **rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym**[175] (por. art. 8 ust. 1–2, art. 9, art. 18–20, art. 21 ust. 2, art. 23–24, art. 28 ust. 1, art. 29) oraz **rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004**[176] (por. art. 4 ust. 2, art. 9, art. 10 ust. 1, art. 24–25).

Na mocy **rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym**[177], od 3 grudnia 2014 r. do 2 grudnia 2019 r. do krajowych połączeń pasażerskich ujętych w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym w danym roku, nie stosuje się art. 8 ust. 3, art. 10 i art. 21 ust. 1 ww. rozporządzenia nr 1371/2007.

Wcześniejsze odstępstwo obowiązujące w okresie od 1 lipca 2011 r. do 2 grudnia 2014 r. wynikało z **rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym**[178] i obejmowało dodatkowo zwolnienie ze stosowania art. 8 ust. 2 i 3, art. 18, art. 20 ust. 2 ww. rozporządzenia nr 1371/2007.

175 Dz. Urz. UE L 315 z 23.10.2007, s. 14, ze zm.

176 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, s. 1.

177 Dz. U. poz. 1680.

178 Dz. U. Nr 117, poz. 683.

6.7. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Decyzja Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008, s. 72, ze zm.).
2. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 394, ze zm.).
3. Decyzja Komisji 2011/175/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2011, s. 5, ze zm.).
4. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 1).
5. Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dz. Urz. UE. L 153 z 18.06.2015, s. 1).
6. Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE. L 315 z 23.10.2007, s. 14, ze zm.).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1151, ze zm.).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. poz. 1680).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. Nr 117, poz. 683).
10. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE. L 55 z 28.02.2011, s. 1).

11. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE. L 315 z 03.12.2007, s. 1, ze zm.).
12. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 110).
13. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm.).
14. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579).
15. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, ze zm.).
16. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077).
17. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1875, ze zm.).
18. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1868, ze zm.).
19. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2017 r. poz. 2096, ze zm.).
20. Ustawa dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 827).
21. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983).
22. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).
23. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, ze zm.).
24. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, ze zm.).
25. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, ze zm.).
26. Ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z 2017 r. poz. 680, ze zm.).
27. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684).
28. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 86, poz. 473).

29. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107, poz. 737, ze zm.) – uchylone z dniem 13 marca 2009 r.
30. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274) – uchylone z dniem 24 czerwca 2014 r.
31. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r. poz. 788, ze zm.) – uchylone z dniem 30 grudnia 2016 r.
32. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755).
33. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Nr 61, poz. 412) – uchylone z dniem 22 września 2010 r.
34. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Nr 164 poz. 1110) – uchylone z dniem 31 maja 2013 r.
35. Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. poz. 569, ze zm.).
36. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2011 r. w sprawie zakresu i trybu udzielania przez zarządcę infrastruktury niezbędnych informacji organizatorowi publicznego transportu kolejowego (Dz. U. Nr 150, poz. 893).
37. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202).
38. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. Nr 65, poz. 344).
39. Rozporządzenie 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. z 2016 r. poz. 124).
40. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, ze zm.).
41. Rozporządzenie 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. Nr 220, poz. 2181, ze zm.).
42. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1422, ze zm.).

43. Rozporządzenie 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, ze zm.).
44. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1129).
45. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. Nr 130, poz. 1389).
46. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła, motorowerów oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2014 r. poz. 1828).
47. Komunikat nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych (Dz. Urz. MF Nr 15, poz. 84).
48. Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M.P. z 2012 r. poz. 252).
49. Uchwała 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" (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2766).
50. Uchwała Nr XLVI/968/13 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 września 2013 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2965).
51. Uchwała Nr 630/13 Rady Miasta Torunia z dnia 24 października 2013 r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Torunia na lata 2013–2035 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 3199).

6.8. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Minister Infrastruktury
8. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
9. Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych
10. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
11. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
12. Przewodniczący Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej
13. Przewodniczący Senackiej Komisji Infrastruktury
14. Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
15. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
16. Prezydent Miasta Bydgoszczy
17. Prezydent Miasta Torunia