UCHWAŁA NR XXVI/215/26
RADY POWIATU WE WŁOCŁAWKU

z dnia 30 października 2026 r.

w sprawie przyjęcia aktualizacji "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego"

Na podstawie art. 4 ust.1 pkt 6, art.12 pkt 11 oraz art. 40 ust. 1 i art.42 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2025 r. poz.1684, Dz. U. z 2026 r. poz.252, poz.912) w związku z art. 11 ust. 2 oraz art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz.1231) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu we Włocławku.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Przewodniczący Rady

Dawid Andrzej Dalmann

Załącznik do uchwały nr XXVI/215/26
Rady Powiatu we Włocławku
z dnia 30 października 2026 r.

AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU WŁOCŁAWSKIEGO



Październik 2026

Użyte w opracowaniu określenia[1]

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, t.j.). – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U z 2024 r. poz. 1251, t.j.) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2026 r. poz.526,1157);

Gminy – gminy wchodzące w skład Powiatu Włocławskiego;

Gminne przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

Komunikacja miejska* – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;

Linia komunikacyjna* – połączenie komunikacyjne na: sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo - terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

Operator publicznego transportu zbiorowego* - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie; tu: Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.;

Organizator publicznego transportu zbiorowego* – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; tu: Powiat Włocławski;

Powiatowe przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;

Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek

[1] Definicje oznaczone * cytowane są z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 t.j.).

powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

[1]Definicje oznaczone * cytowane są z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1231.).

Plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;

Ustawa o ptz – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1231);

Wojewódzkie przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

Przewoźnik* – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn.zm.), a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.), wykonujący przewóz osób;

Przystanek komunikacyjny* – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, t.j.);

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 – 17 lat;

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18–64 lat, dla kobiet – 18–59 lat;

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej;

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18–44 lat;

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni – 45–64 lat, kobiety – 45–59 lat;

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, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego* – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu,

a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1. Wstęp

1.1. Cel planu

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości świadczonych usług.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców Powiatu Włocławskiego dotyczące transportu zbiorowego. Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez Powiat Włocławski publicznego transportu zbiorowego, który - zgodnie z wizją rozwoju - dzięki dostępności, jakości i efektywności działania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie w szczególności potrzeby osób o ograniczonej zdolności ruchowej (osób z niepełnosprawnościami i osób starszych), ochronę środowiska naturalnego oraz ideę zrównoważonego rozwoju.

1.2. Czym jest Plan transportowy

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa o ptz powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

- **planowanie rozwoju transportu,**
- **organizowanie publicznego transportu zbiorowego,**
- **zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.**

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza,
że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów. Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o ptz.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz

ochrony środowiska. Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- **Cel 1.** Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- **Cel 2.** Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- **Cel 3.** Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- **Cel 4.** Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru – instrument rozwoju gospodarczego.
- **Cel 5**. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- **Cel 6.** Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Rola planu

Plan transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu: rozwój istniejącej sieci pomiarowej, poprawę jakości powietrza w mieście, poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, popularyzację środków transportu zbiorowego, promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta, stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź" na obrzeżach miasta, eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu), modernizacje dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy, poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO), ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej, poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej, zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

1.3. Metodologia tworzenia planu

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Powiatu Włocławskiego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego we Włocławku oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje

pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy wojewódzkiego planu transportowego.

Plan transportowy dla Powiatu Włocławskiego jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem transportowym, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu;
- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.4. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego dla Powiatu Włocławskiego jest zgodny z art. 12. ust. 1 ustawy o ptz oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. poz. 684).

Zakres Planu transportowego obszarowo obejmuje tereny gmin należących do Powiatu Włocławskiego i zawiera następujące informacje[2]:

- sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowaniu dokumentu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego Powiatu Włocławskiego;
- stan zagospodarowania przestrzennego gmin Powiatu Włocławskiego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą Powiatu Włocławskiego;
- obecny system transportowy i jego wpływ na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- rentowność linii komunikacyjnych.

[2]Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1231 t.j.).

1.5. Podstawy prawne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego powstał w szczególności na podstawie następujących przepisów:

- Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1231);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. poz. 684).

1.6. Opinie społeczne

Niniejsza aktualizacja „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego" jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym opiniom społecznym, które trwały od 8 października 2026 r. do 29 października 2026 r.

Opinie społeczne projektu dokumentu aktualizacji pn.„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego" miały na celu poinformowanie mieszkańców Powiatu Włocławskiego oraz wszystkich zainteresowanych o przedmiotowym projekcie, a także stworzenie mieszkańcom Powiatu możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań. Celem niniejszych opinii było również zapewnienie mieszkańcom, organizacjom i innym podmiotom uczestnictwa w procesie podejmowania rozstrzygnięć bezpośrednio wpływających na sposób i jakość ich życia.
Informacja o opracowanym projekcie niniejszej aktualizacji Planu transportowego została ogłoszona w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.
Dokument poddany został opiniom w poniższych formach:

- na stronie internetowej powiatu pod adresem: https://samorzad.gov.pl/web/powiat-wloclawski;
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego we Włocławku
  pod adresem: https://bip.wloclawski.pl/ w zakładce ogłoszenia, obwieszczenia i zawiadomienia;
- w siedzibie Starostwa Powiatowego we Włocławku, ul. Cyganka 28, 87-800 Włocławek, pok. 02 w godzinach urzędowania.

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać w nieprzekraczalnym terminie do dnia 29 października 2026 r.:

- drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym
  na adres: m.pawlowska@powiat.wloclawski.pl;

- pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Starostwo Powiatowe we Włocławku, ul. Cyganka 28, 87-800 Włocławek, z dopiskiem „Opinie dot. aktualizacji Planu transportowego”;
- w formie pisemnej w Starostwie Powiatowym we Włocławku, ul. Cyganka 28, 87-800 Włocławek, pok. 02 w godzinach urzędowania.

W wyznaczonym terminie nie wniesiono opinii.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego

2.1. Powiat Włocławski

Powiat Włocławski Powiat ziemski włocławski leży w południowo - wschodniej części województwa kujawsko - pomorskiego, na lewym brzegu rzeki Wisły. Wyjątek stanowi gmina Fabianki, która, jako jedyna, położona jest na prawym brzegu Wisły.

Powiat Włocławski obejmuje 13 gmin:

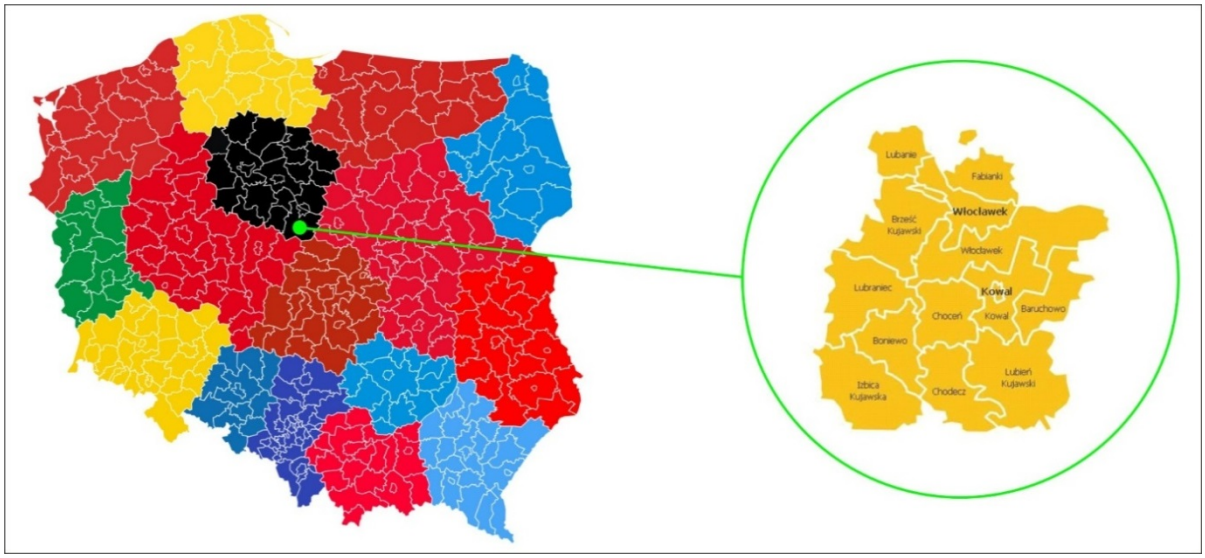
- gminy miejskie: Kowal
- gminy miejsko-wiejskie: Brześć Kujawski, Chodecz, Izbica Kujawska, Lubień Kujawski, Lubraniec
- gminy wiejskie: Baruchowo, Boniewo, Choceń, Fabianki, Kowal, Lubanie, Włocławek.

Z granic powiatu ziemskiego włocławskiego wydzielony jest powiat grodzki - miasto Włocławek, na obszarze którego położona jest siedziba powiatu ziemskiego włocławskiego.

Powiat włocławski graniczy od północy z powiatem lipnowskim, od wschodu z powiatem płockim i gostynińskim (województwo mazowieckie), od południa z powiatami kutnowskim (województwo łódzkie) i kolskim (województwo wielkopolskie), od zachodu z powiatami radziejowskim i aleksandrowskim.

Poniższe zestawienie przedstawia główne dane dotyczące Powiatu:

- Powierzchnia powiatu: 1472 km^2 ,
- Ludność: 81 591 mieszkańców,
- Gęstość zaludnienia: 55 osoby/km^2.



Rysunek 1. Położenie Powiatu Włocławskiego i podział administracyjny
Źródło: opracowanie własne.

2.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Włocławskiego

Administracyjnie Powiat Włocławski podzielony jest na 13 gmin: jedną gminę miejską, 5 gmin miejsko – wiejskich i 7 gmin wiejskich:

- gminy miejskie: Kowal,
- gminy miejsko-wiejskie: Brześć Kujawski, Chodecz, Izbica Kujawska, Lubień Kujawski, Lubraniec,
- gminy wiejskie: Baruchowo, Boniewo, Choceń, Fabianki, Kowal, Lubanie, Włocławek.

Powiat Włocławski charakteryzuje się zróżnicowaną strukturą administracyjną i osadniczą, obejmując zarówno obszary miejskie, jak i rozległe tereny wiejskie. Taki podział sprzyja zróżnicowaniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców – od codziennych dojazdów do pracy i szkół w miastach, aż po zapewnienie podstawowej dostępności transportowej w mniejszych miejscowościach.



Kowal – gmina miejska

Kowal to małe miasto położone w centralnej Polsce, na Kujawach, w otoczeniu lasów i jezior, Gostynińsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego. Charakteryzuje się dogodną lokalizacją i spokojnym, naturalnym otoczeniem.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia miasta: 5 km²
- Liczba mieszkańców: 3 245;
- Gęstość zaludnienia: 693 osób/km2.

Położenie:

- w południowo-wschodniej części województwa kuj-pom.
- 15 km na południe od Włocławka,
- Odległość do autostrady A1: 3 km,
- Połączenie z autostradą: przez węzeł autostradowy „Kowal”,
- Dostęp do międzynarodowej trasy E75 (droga krajowa nr 1: Gdańsk – Łódź – Cieszyn).
- Udogodnienia komunikacyjne: wybudowana przed kilku laty obwodnica (droga krajowa nr 1), znacząco ograniczyła ruch tranzytowy w centrum miasta.

Brześć Kujawski – gmina miejsko - wiejska



Gmina Brześć Kujawski usytuowana jest w południowo-wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie włocławskim. Graniczy z miastem Włocławek oraz gminami: Włocławek, Lubraniec, Lubanie (powiat włocławski) oraz gminą Bądkowo z powiatu aleksandrowskiego i gminą Osięciny z powiatu radziejowskiego. Miasto Brześć Kujawski pełni dla wszystkich mieszkańców obszaru funkcję ośrodka obsługi lokalnej zarówno w zakresie publicznych usług podstawowych (administracja, ochrona zdrowia, kultura itp.), jak i usług handlowych rzemieślniczych i przemysłu. Dodatkowo dla mieszkańców miasta pełni funkcję mieszkaniową. Gmina geomorfologicznie położona jest w strefie kontaktowej Kotliny Włocławsko-Płockiej z Równiną Kujawską.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 151 km²,
- Liczba mieszkańców: 11 013 osób,
- Gęstość zaludnienia: 73 osób/km².

Charakter:

- rolniczo-przemysłowy z rozwijającymi się terenami inwestycyjnymi,
- Położenie: w pobliżu Włocławka, i autostrady A1 – atrakcyjna lokalizacja komunikacyjna.

Chodecz – gmina miejsko-wiejska



Gmina Chodecz położona jest w południowej części powiatu włocławskiego i województwa kujawsko-pomorskiego, granicząca z samorządami województw wielkopolskiego i łódzkiego. Sąsiaduje z gminami: Choceń, Lubień Kujawski, Izbica Kujawska, Boniewo oraz Przedecz (woj. wielkopolskie) i Dąbrowice (woj. łódzkie). Gmina ma charakter głównie rolniczy, z dużym udziałem użytków rolnych i rozproszoną zabudową wiejską. Atrakcyjne położenie wśród jezior Pojezierza Kujawskiego sprawia, że teren ten posiada także walory turystyczno-wypoczynkowe. Miasto Chodecz pełni funkcję lokalnego ośrodka usługowego, administracyjnego i edukacyjnego.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 122 km²,
- Liczba mieszkańców: 5 354,
- Gęstość zaludnienia: 44 osób/km².

Izbica Kujawska – gmina miejsko-wiejska



Gmina Izbica Kujawska to gmina miejsko-wiejska położona w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie włocławskim. Siedzibą gminy jest miasto Izbica Kujawska. Gmina ma charakter głównie rolniczy, z dominującą powierzchnią użytków rolnych. Miasto Izbica Kujawska pełni funkcję lokalnego ośrodka usługowego, administracyjnego i edukacyjnego. W gminie znajduje się wiele zabytków, w tym gotycki kościół z XV wieku w Izbicy Kujawskiej.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 132 km²,
- Liczba mieszkańców: 7 080 osób,
- Gęstość zaludnienia: 54 osób/km²,

Położenie:

- Pojezierze Kujawskie, ok. 25 km na południe od Włocławka.

Lubień Kujawski – gmina miejsko-wiejska



Miasto i gmina Lubień Kujawski leży w południowej części Wysoczyzny Kujawskiej, w województwie Kujawsko-Pomorskim, powiecie włocławskim. Gmina pełni funkcję lokalnego ośrodka rolniczo-usługowego i wypoczynkowego na Pojezierzu Kujawskim. Użytki rolne stanowią 84% ogólnej powierzchni gminy a gleby należą do średniej klasy bonitacyjnej. Siedziba gminy – miasto Lubień Kujawski położone jest centralnie w stosunku do obszaru gminy, nad jeziorem Lubieńskim i rzeką Lubieńką.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 151 km²,
- Ludność: 6 630 osób,
- Gęstość zaludnienia: 44 osób/km²,

Położenie:

- Bezpośrednia bliskość drogi krajowej nr 91 (Gdańsk-Toruń-Włocławek-Katowice-Cieszyn), szlaku kolejowego i stacji Kaliska Kujawskie a także przechodząca przez Gminę Autostrada A1 zapewnia gminie dogodne połączenia komunikacyjne.

Lubraniec – gmina miejsko – wiejska



Gmina Lubraniec to gmina miejsko-wiejska położona w południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie włocławskim. Obejmuje miasto Lubraniec oraz okoliczne wsie i tereny rolnicze. Gmina ma głównie rolniczy charakter, z przewagą użytków rolnych i rozproszoną zabudową wiejską. Miasto Lubraniec pełni funkcję lokalnego centrum administracyjnego i usługowego. Dogodne położenie w pobliżu Włocławka i ważnych tras komunikacyjnych sprawia, że gmina ma dobre warunki do rozwoju lokalnej gospodarki i życia mieszkańców.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 148 km²,
- Liczba mieszkańców: 8 458,
    - Gęstość zaludnienia: 57 osób/km²,

    Położenie:
    - przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 270, w pobliżu znajdują się ważne węzły drogowe prowadzące do autostrady A1.

Baruchowo – gmina wiejska



Gmina Baruchowo położona jest w południowo - wschodniej części województwa kujawsko - pomorskiego w powiecie włocławskim. Północną część gminy stanowi Brudzeński i Gostynińsko - Włocławski Park Krajobrazowy, zajmujący około 61,7% jej powierzchni. Duża ilość lasów oraz malownicze położenie akwenów wodnych stwarza sprzyjające warunki dla rozwoju turystyki i wypoczynku. Atrakcją przyrodniczą gminy są rezerwaty, pomniki przyrody oraz gatunki chronione roślin i zwierząt.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 106 km²,
- Liczba mieszkańców: 3 367,
- Gęstość zaludnienia: 31 osób/km².

Boniewo – gmina wiejska



Gmina Boniewo położona jest w południowo-wschodniej części powiatu włocławskiego ma typowo rolniczy charakter. Użytki rolne stanowią ok. 84,5 % jej obszaru. Warunki glebowe są zróżnicowane, dlatego obok żyta i ziemniaków uprawia się także pszenicę, buraki cukrowe i rzepak ozimy. Przeważają indywidualne gospodarstwa rolne o średniej wielkości 10 ha. Prowadzona jest również hodowla trzody chlewnej i bydła. W rejonie wsi Kaniewo znajduje się złoże kredy jeziornej – obecnie eksploatowane.

W północno-zachodniej części gminy leży jezioro Grójeckie (26 ha),którego czystość wód i otoczenie przyrodnicze przyciąga turystów i wędkarzy spoza powiatu. Na południowo-wschodnim obszarze gminy położone jest jezioro Ługowskie, którego 16 ha powierzchni leży w granicach gminy Boniewo.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 78 km²,
- Liczba mieszkańców: 3 128,
- Gęstość zaludnienia: 40 osób/km².

Choceń – gmina wiejska



Gmina Choceń położona jest na terenie województwa kujawsko – pomorskiego, w południowej jego części, w powiecie włocławskim. Gmina Choceń graniczy z gminami Boniewo, Chodecz, Lubień Kujawski, Kowal, Włocławek, Lubraniec. Siedzibą gminy jest miejscowość Choceń. Gmina ma charakter rolniczy ze znaczną przewagą gruntów ornych. Wiodącą funkcją gminy jest rolnictwo – prowadzenie sadów i uprawa warzyw na zaawansowanym poziomie. Istotnym elementem lokalnej infrastruktury są także zbiorniki wodne, m.in. jezioro Borzymowskie i jezioro Szczytnowskie, które przyciągają turystów i sprzyjają rekreacji.

Dane podstawowe:

- Powierzchnia: 100 km²,
- Liczba ludności: 7 496,
- Gęstość zaludnienia: ok. 75 osób/km².

Fabianki – gmina wiejska



Gmina Fabianki położona jest w województwie kujawsko-pomorskim, na prawym brzegu rzeki Wisły. Położona jest w strefie lasów mieszanych, w prowincji Niżu Środkowopolskiego w Podprowincji Pojezierzy Południowobałtyckich w makroregionie Pojezierze Dobrzyńskie. Od południa sąsiaduje z miastem powiatowym Włocławkiem. Od wschodu z gminami: Dobrzyń n/W i Wiegie, od północy z gminą Lipno, a od zachodu z gminą Bobrowniki. Gmina należy do dobrzyńskiego regionu produkcji rolniczej o kierunku zbożowo – przemysłowym, z dużym udziałem ogrodnictwa podmiejskiego dla miasta Włocławka oraz o kierunku mleczno – mięsnym z profilem produkcji wołowej. Jej wschodnia części charakteryzuje się glebami o wysokiej wartości rolniczej. Wiodącą funkcją jest rolnictwo o kierunku żytnio-paszowo-ogrodniczym.

Dane podstawowe:

- Powierzchnia: 76 km²,
- Liczba ludności: około 10 339,
- Gęstość zaludnienia: około 136 osób/km².

Kowal – gmina wiejska



Gmina wiejska Kowal to jednostka administracyjna położona w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie włocławskim. Jest to obszar wiejski o rolniczym charakterze, z małymi miejscowościami i wsiami, otaczający miasto Kowal, które jest odrębną jednostką administracyjną (gminą miejską).

Dane podstawowe:

- Powierzchnia: 115 km²,
- Liczba ludności: około 3 844 mieszkańców,
- Gęstość zaludnienia: około 34 osób/km².

Lubanie – gmina wiejska



Gmina wiejska Lubanie położona jest w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie włocławskim. Jest to teren o charakterze rolniczym, z rozproszoną zabudową wiejską, typowy dla gmin wiejskich w regionie kujawsko-pomorskim.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 69 km²,
- Liczba ludności: 4 296 mieszkańców,
- Gęstość zaludnienia: około 62 osób/km².

Włocławek – gmina wiejska



Gmina Włocławek jest gminą wiejską znajdującą się w południowo-wschodniej części województwa kujawsko – pomorskiego w powiecie włocławskim. To jedna z największych gmin wiejskich w województwie kujawsko-pomorskim. Otacza miasto Włocławek, jednak samo miasto nie wchodzi w skład gminy, ponieważ stanowi odrębną jednostkę administracyjną. Położenie wokół miasta Włocławek sprawia, że mieszkańcy gminy mają łatwy dostęp do usług miejskich, edukacyjnych i zdrowotnych.
W samej gminie funkcjonują szkoły podstawowe, przedszkola, biblioteki, ośrodki kultury oraz jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej, które pełnią także ważną rolę społeczną. Teren gminy ma w przeważającej części charakter rolniczy, z rozproszoną zabudową wiejską i niewielkimi miejscowościami. W strukturze osadniczej dominują wsie i sołectwa, spośród których większe znaczenie mają m.in. Kruszyn, Dąb Mały, Warząchewka Polska czy Telążna Leśna. Gospodarka gminy opiera się głównie na rolnictwie – uprawie zbóż, rzepaku oraz hodowli – a także na małych firmach usługowych i działalności lokalnych gospodarstw. Istotną rolę odgrywają także tereny leśne i przyrodnicze – zwłaszcza obszary leżące w granicach Gostynińsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego oraz dolina Wisły, która przepływa przez wschodnią część gminy i tworzy cenne środowisko naturalne.

Podstawowe dane:

- Powierzchnia: 219 km²,
- Liczba ludności: 7 441 mieszkańców,
- Gęstość zaludnienia: 33 osób/ km².

2.3. Podstawowe dane demograficzne

Sytuacja demograficzna Powiatu Włocławskiego oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej będą ważnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci transportu zbiorowego. Wśród czynników determinujących popyt na usługi komunikacji zbiorowej na terenie Powiatu Włocławskiego wymienia się:

- liczbę mieszkańców Powiatu,
- strukturę wiekową mieszkańców Powiatu,
- aktywność zawodową i edukacyjną mieszkańców,
- wielkość i kierunki migracji ludności.

Według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) na koniec 2024 roku Powiat Włocławski zamieszkiwało 81 591 osób, w tym 50,51% kobiet.



41 213 ***40 378***

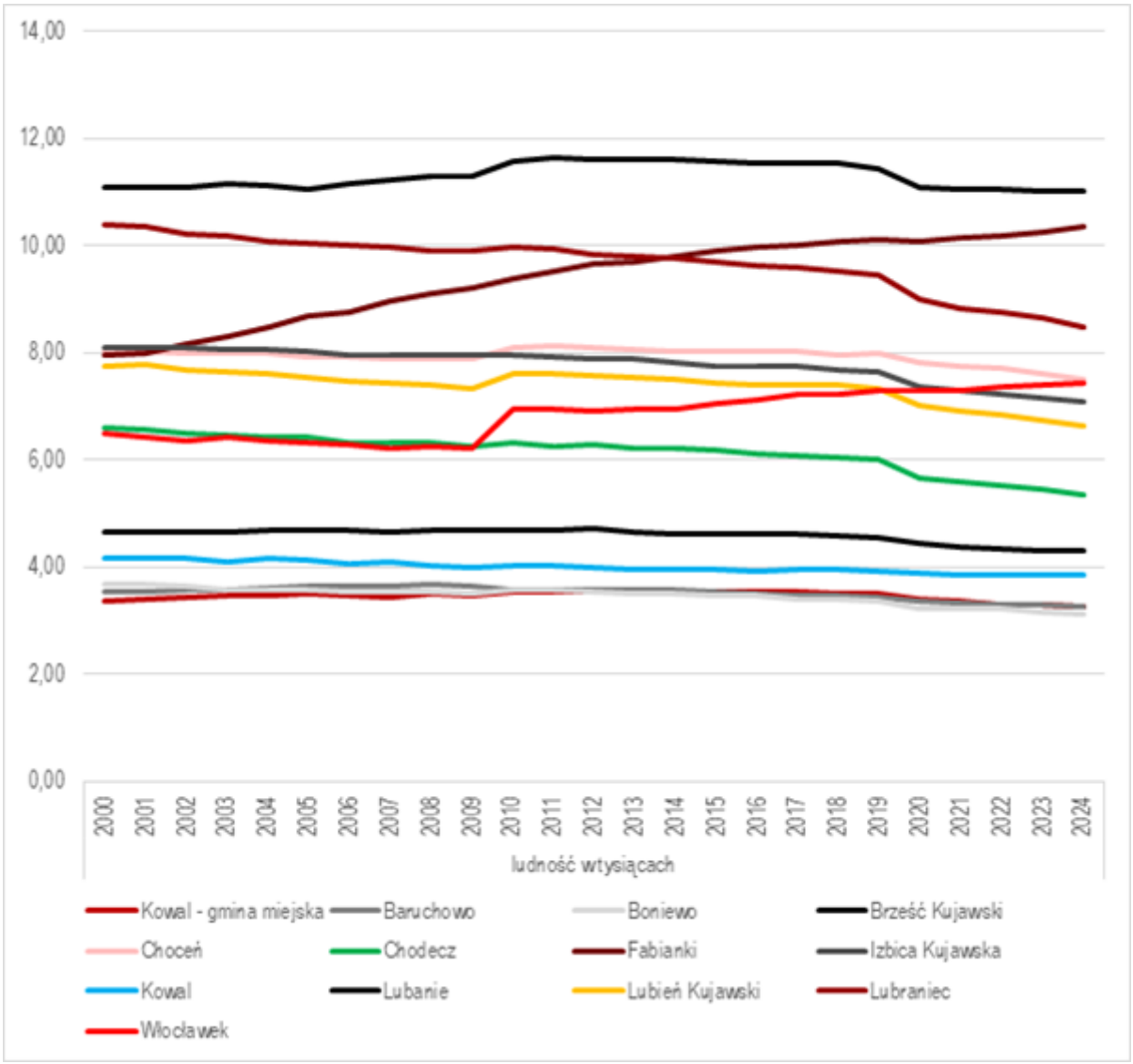
W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym Powiecie Włocławskim w roku 2024, 2020 oraz 2016, zaś wykres przedstawia zmiany liczby ludności w ciągu 24 lat, gdzie wyraźnie widać, iż największy spadek liczby ludności odnotowany został w gminie Lubraniec – spadek o 1180 osób, co stanowi dla tej gminy spadek o 12,24%. Wzrost liczby ludności odnotowano wyłącznie w dwóch gminach: gminie Fabianki (o 3,82%) i gminie wiejskiej Włocławek (o 4,49%). W całym Powiecie Włocławskim w latach 2016-2024 liczba ludności spadła o 5 020 osób (-5,80%).

Tabela 1. Liczba ludności w Powiecie Włocławskim w podziale na gminy

Nazwa	ludność w tysiącach		
	2016	2020	2024
Powiat włocławski	86,61	83,58	81,59
Kowal - gmina miejska	3,55	3,39	3,25
Baruchowo	3,52	3,35	3,27
Boniewo	3,46	3,24	3,13
Brześć Kujawski	11,52	11,08	11,01
Choceń	8,01	7,81	7,50
Chodecz	6,13	5,67	5,35
Fabianki	9,96	10,06	10,34

Izbica Kujawska	7,75	7,37	7,08
Kowal	3,93	3,90	3,84
Lubanie	4,63	4,43	4,30
Lubień Kujawski	7,39	7,00	6,63
Lubraniec	9,64	8,99	8,46
Włocławek	7,12	7,30	7,44

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS r



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wykres 1. Zmiany liczby ludności na przestrzeni 24 lat
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2024 r.

Prognozy ludności

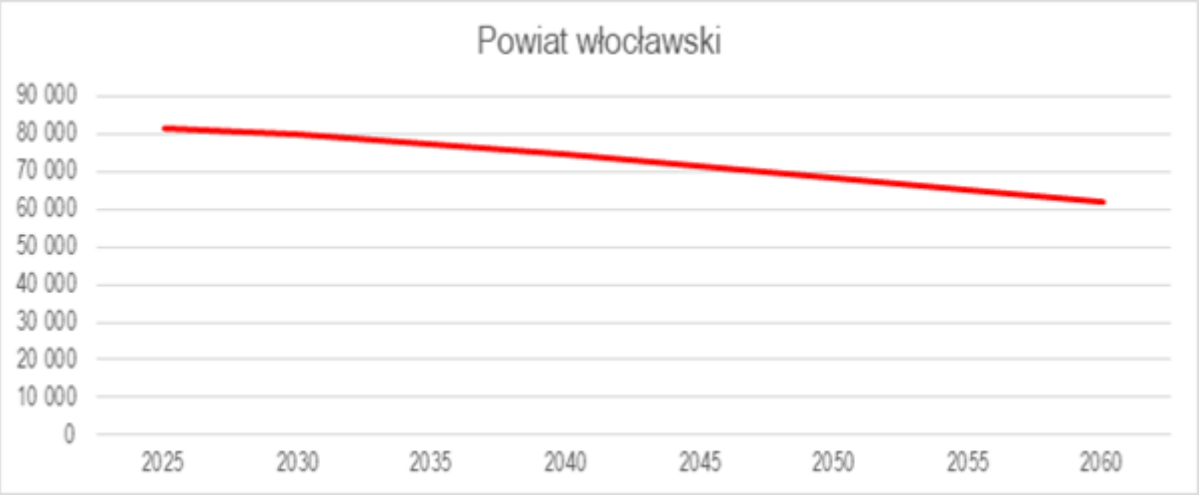
W celu prawidłowego zaplanowania powiatowej sieci komunikacyjnej należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar.

Według prognoz GUS (z 2023 r.) liczba mieszkańców Powiatu Włocławskiego w 2060 roku będzie wynosiła 61 620 osób, co oznacza spadek liczby ludności względem 2023 roku o 20530 osób (-24,99%). Prognozę ludności do 2060 roku przedstawiono w tabeli i na wykresie poniżej.

Tabela 2. Prognozy liczby ludności Powiatu Włocławskiego w latach 2025 - 2060

	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Powiat włocławski	81 448	79 545	77 130	74 358	71 377	68 225	64 946	61 620

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności dla gmin na lata 2025-2060, Główny Urząd Statystyczny, 2023 r.



Wykres 2. Prognozy liczby ludności Powiatu Włocławskiego do 2060 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności dla gmin na lata 2025-2060, Główny Urząd Statystyczny, 2023 r.

Struktura demograficzna

Na poniższym wykresie przedstawiono strukturę demograficzną mieszkańców Powiatu Włocławskiego, która została ukazana w podziale na trzy grupy wiekowe:

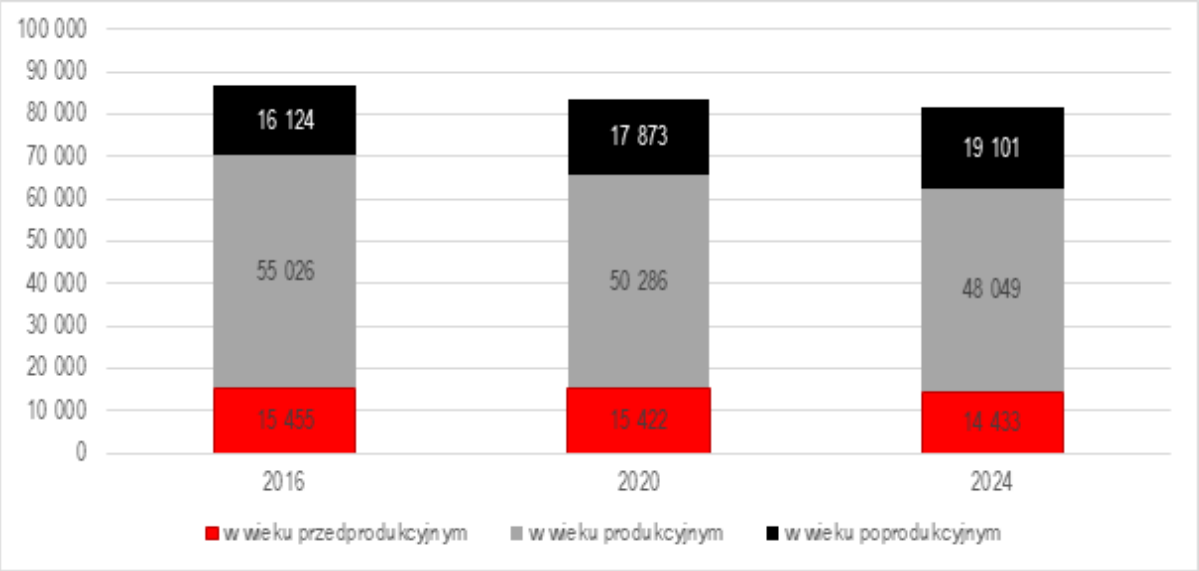
- przedprodukcyjny – przedział wiekowy 0-17 lat;
- produkcyjny – przedział 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lata (mężczyźni);
- poprodukcyjny – 0 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Tabela 3. Struktura demograficzna Powiatu Włocławskiego i poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu

Nazwa	ogółem	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku produkcyjnym mobilnym	w wieku produkcyjnym niemobilnym	w wieku poprodukcyjnym
Powiat włocławski	**81 591**	**14 433**	**48 049**	**27 240**	**20 809**	**19 109**
Kowal - gmina miejska	3 245	492	1 897	1 023	874	856
Baruchowo	3 267	551	1 946	1 086	860	770
Boniewo	3 128	535	1 845	1 082	763	748
Brześć Kujawski	11 013	2 032	6 489	3 683	2 806	2 492
Choceń	7 496	1 327	4 414	2 550	1 864	1 755
Chodecz	5 354	849	3 099	1 781	1 318	1 406

Fabianki	10 339	2 037	6 223	3 415	2 808	2 079
Izbica Kujawska	7 080	1 268	4 173	2 463	1 710	1 639
Kowal	3 844	697	2 275	1 305	970	872
Lubanie	4 296	751	2 552	1 427	1 125	993
Lubień Kujawski	6 630	1 133	3 868	2 190	1 678	1 629
Lubraniec	8 458	1 370	4 811	2 745	2 066	2 277
Włocławek	7 441	1 391	4 457	2 490	1 967	1 593

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2024 r.



Wykres 3. Zmiany struktury ludności według grup ekonomicznych w Powiecie Włocławskim
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2024 r.

W Powiecie Włocławskim, podobnie jak w całej Polsce i Europie, obserwuje się proces starzenia się społeczeństwa. W ostatnich latach wyraźnie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, podczas gdy populacja osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się. Ma to istotne znaczenie przy opracowywaniu niniejszego Planu transportowego – w nadchodzących latach można spodziewać się spadku liczby podróży obligatoryjnych (np. do szkół, a w dalszej perspektywie także do pracy), przy jednoczesnym wzroście liczby podróży incydentalnych, typowych dla osób starszych (np. do placówek medycznych czy na zakupy).

Jeżeli obecny trend demograficzny się utrzyma, w kolejnych latach można oczekiwać zmian w strukturze podróży między gminami Powiatu Włocławskiego, co wpłynie na podział modalny.

Zgodnie z prognozami demograficznymi GUS, do 2060 roku, na terenie Powiatu nastąpią niekorzystne zmiany w strukturze wieku mieszkańców – liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o ponad 20%, natomiast liczba dzieci i młodzieży spadnie o ponad 40%.

Tabela 4. Prognozowana struktura demograficzna Powiatu Włocławskiego do 2060 roku

	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Ogółem	81 448	79 545	77 130	74 358	71 377	68 225	64 946	61 620
przedprodukcyjny	14 120	12 203	10 635	9 539	9 433	9 242	8 840	8 207
produkcyjny	47 692	46 248	44 151	41 265	37 453	34 055	31 532	29 797

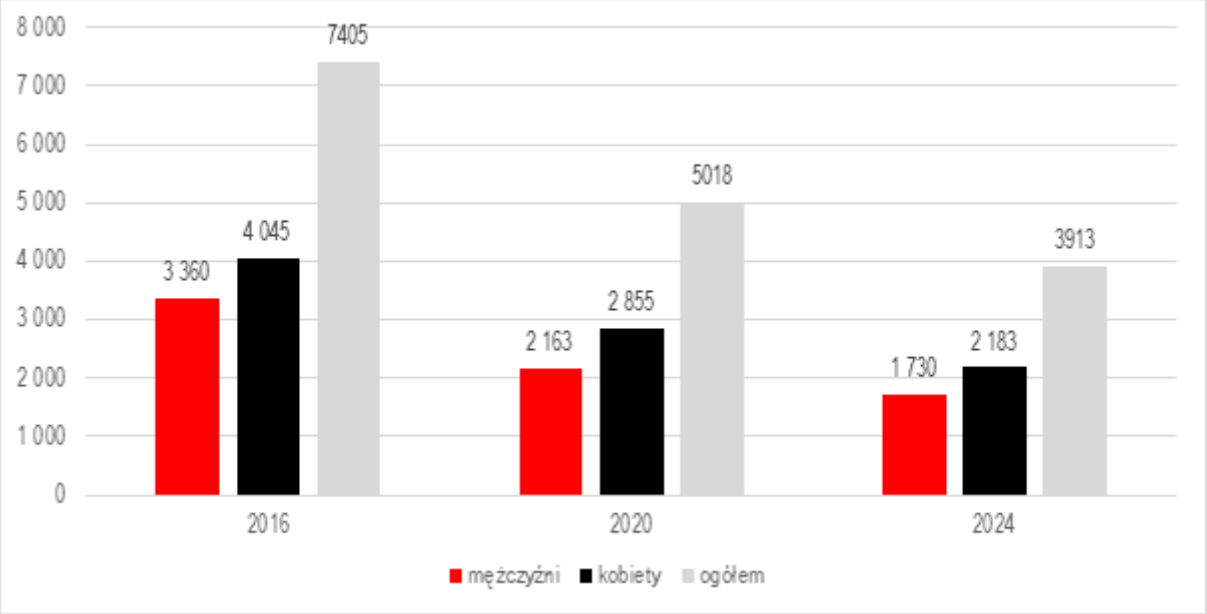
poprodukcyjny	19 636	21 094	22 344	23 554	24 491	24 928	24 574	23 616

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności dla gmin na lata 2023-2060, Główny Urząd Statystyczny, 2023 r.

Gęstość zaludnienia oraz stopień bezrobocia

Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie Powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej i dlatego elementy te zostały uwzględnione przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są: struktura funkcjonowania ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców Powiatu.
Według danych za rok 2024 średnia gęstość zaludnienia Powiatu Włocławskiego była równa 55 osób na 1 km^2.
Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców całego Powiatu Włocławskiego wynosiło w 2024 roku 3 913 osób. Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, ponieważ nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się, dlatego zmiany stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży.

Stan ilościowy bezrobotnych zarejestrowanych w Powiecie Włocławskim, uwzględniający liczbę bezrobotnych ogółem oraz w podziale na mężczyzn i kobiet, przedstawia poniższy wykres.



Wykres 4. Stan bezrobocia w Powiecie Włocławskim w latach 2016-2024
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Podsumowanie

Powiat Włocławski składa się z trzynastu gmin. W ostatnich latach obserwuje się systematyczny spadek liczby ludności w powiecie, a prognozy Głównego Urzędu Statystycznego wskazują na utrzymanie się tego trendu w kolejnych latach. Równocześnie postępuje proces starzenia się społeczeństwa. Choć stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie z roku na rok maleje, to

zmniejszająca się populacja oraz rosnący odsetek osób starszych mogą prowadzić do ograniczenia liczby codziennych, obligatoryjnych podróży (np. dom – szkoła – dom, dom – praca – dom). W zamian można oczekiwać wzrostu liczby podróży incydentalnych, takich jak przejazdy do placówek ochrony zdrowia, urzędów, a także do obiektów sportowych, rekreacyjnych czy kulturalnych.

2.4. Układ drogowy i torowy

Układ drogowy

Podstawowym elementem, który wpływa na sprawne funkcjonowanie całego systemu transportowego jest infrastruktura drogowa. Ważną cechą Powiatu Włocławskiego jest dobre położenie komunikacyjne – przez Powiat przebiegają główne szlaki komunikacyjne województwa kujawsko-pomorskiego.

Najważniejszą arterią komunikacyjną jest autostrada A1 biegnąca z północnego zachodu na południowy wschód powiatu. Trzy węzły autostradowe w Brzeziu, Pikutkowie i Dąbrówce k/Kowala zapewniają dogodną komunikację dla tej trasy. Z węzłami autostrady A1 powiat jest skomunikowany siecią dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Węzeł Kowal łączy z autostradą A1 drogę krajową 91, węzeł w Pikutkowie łączy z A1 drogę krajową 62 relacji Inowrocław – Włocławek – Płock i drogi wojewódzkie 265, 268, 270. Do węzła w Brzeziu prowadzą drogi wojewódzkie 252 i 268. Ważną rolę komunikacyjną spełnia droga krajowa 62 (Strzelno – Siemiatycze), która z Inowrocławia, poprzez węzeł autostradowy w Pikutkowie biegnie przez miasto Włocławek, gdzie łączy się z droga krajową 67 i dalej prowadzi do Płocka. Droga krajowa 67 (Włocławek – Lipno) jest najkrótszym odcinkiem do trasy krajowej 10 z Torunia do Warszawy. Trasa 91 jest jednym z ważniejszych ciągów komunikacyjnych łączących południe i północ kraju (Gdańsk - Częstochowa). Jest to fragment tzw. trasy turystycznej B - T - B - A (Bałtyk - Tatry - Balaton - Adriatyk) charakteryzującej się dużym natężeniem tranzytowego drogowego ruchu turystycznego. Obecnie znaczną część nasilenia ruchu na tej trasie przejęły fragmenty autostrady A1.

Ważną, dla zabezpieczenia potrzeb komunikacyjnych, arterią jest droga wojewódzka 265. Łączy drogę krajową 62 i drogi wojewódzkie 270 i 252 od miejscowości Brześć Kujawski oraz drogę krajową 91 z drogą krajową nr 60 Kutno - Płock, i dalej w kierunku wschodniej granicy państwa, a także poprzez odcinek drogi krajowej nr 60 drogę wojewódzką 577 w kierunku Sochaczewa i Warszawy. Droga 265 jest uczęszczana przez ruch tranzytowy z terenu województwa mazowieckiego, poprzez drogę krajową 91, do węzła Kowal autostrady A1. Droga wojewódzka 270 łączy miasteczka powiatu: Brześć Kujawski, Lubraniec, Izbica Kujawska i stanowi „skrót" między węzłem autostrady A1 w Pikutkowie z węzłem autostrady A2 w miejscowości Koło (woj. wielkopolskie). Ze względu na walory kulturowe gmin, przez które przebiega, stanowi ważny szlak turystyczny. Również istotną rolę komunikacyjną spełniają trasy wojewódzkie: 269 Kowal – Choceń – Chodecz – Izbica Kujawska, 268 – Brześć Kujawski – Brzezie (węzeł autostrady A1), 252 – Inowrocław – Włocławek. Ciągle modernizowana i przebudowywana sieć dróg powiatowych i gminnych zapewnia dogodny dostęp do dróg wojewódzkich i krajowych.

Przez Powiat Włocławski przebiega Autostrada A1 – 53,757 km:

- najważniejsza arteria komunikacyjna regionu,
- przebiega z północy na południe Polski – część transeuropejskiego korytarza transportowego,

- w Powiecie znajdują się 3 węzły:
    - Brzezie
    - Pikutkowo
    - Dąbrówka (k. Kowala)
- Ułatwia szybki dojazd m.in. do Torunia, Łodzi, Gdańska i Katowic.

Drogi krajowe[3]

Droga krajowa to jedna z kategorii dróg publicznych, umożliwiających krajową i międzynarodową komunikację kołową pomiędzy dużymi miastami oraz ogólnodostępnymi przejściami granicznymi, która jest rekomendowana do ruchu długodystansowego i tranzytowego. Łączna długość dróg krajowych w Powiecie wynosi 87,023 km, w tym:

1. Droga krajowa nr 91 (DK91) – 41,464 km:
    - alternatywa dla autostrady A1,
    - biegnie przez centrum powiatu, przez gminy Lubień Kujawski, Włocławek, Kowal, Lubanie;
    - łączy: Włocławek – Toruń – Gdańsk (na północ), Łódź – Częstochowa – Katowice (na południe);
    - alternatywa dla autostrady A1 (zwłaszcza w przypadku objazdów), obsługuje ruch lokalny i regionalny ruch tranzytowy);
2. Droga krajowa nr 62 (DK62) – 36,348 km:
    - przecina powiat z zachodu na wchód,
    - łączy Włocławek – Płock;
3. Droga krajowa nr 67 (DK67) – 9,211 km:
    - łączy Włocławek - Lipno i DK10 do Torunia.

Drogi wojewódzkie[4]

Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Długość dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie Powiatu wynosi ogółem 124,153 km. Poniżej przedstawione zestawienie zawiera długości poszczególnych dróg wojewódzkich przebiegających przez teren Powiatu Włocławskiego.

Najważniejsze drogi tej kategorii w Powiecie:

1. DW252 – 6,971 km
    - Włocławek – Brześć Kujawski – Inowrocław,
    - Kluczowa droga dla ruchu regionalnego i dojazdu do A1 (węzeł Pikutkowo);
2. DW265 – 30,599 km
    - Brześć Kujawski – Kowal –Gostynin;
3. DW268 – 10,324 km
    - Brzezie – Brześć Kujawski;
4. DW269 – 39,843 km
    - Izbica Kujawska – Chodecz – Choceń – Kowal;
5. DW270 – 23,791 km
    - Brześć Kujawski – Lubraniec – Izbica Kujawska - Koło;

6. DW301 – 4,318 km
    - Janowice – Osięciny,
    - Przebiega przez Gminę Lubanie;

[3] J.W.
[4] J.W.

7. DW317 – 3,212 km
    - Włocławek – Kruszyn;
8. DW562 – 5,095 km
    - Szpetal Górny – Płock,
    - Przebiega przez gminę Fabianki.

Drogi powiatowe

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zarząd Dróg Powiatowych zarządza siecią 395,543 km dróg powiatowych. Poniższa tabela przedstawia zestawienie określające długość dróg Powiatu Włocławskiego.

Tabela 5. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Włocławskiego

numer drogi	Przebieg	Kilometraż
2044C	Czernikowo- Bobrowniki -Włocławek	3,870
2609C	Nieszawa-Gąbinek-Włocławek	6,114
2614C	Jaranowo-Brześć Kujawski	3,905
2625C	Żabieniec-Kaźmierzewo	3,187
2626C	Kaźmierzewo-Jaranowo	4,269
2713C	Bobrowniki-Rachcin-Włocławek	2,723
2714C	Rachcin-Cyprianka	1,454
2737C	Cyprianka-Wielgie	4,893
2807C	Osięciny-Wieniec-Włocławek	13,811
2813C	Osięciny-Redecz Wielki	5,750
2814C	Samszyce-Izbica Kujawska	4,865
2819C	Torzewo-Lubraniec	7,297
2831C	Pamiątka (gr.woj.)-Topólka-Lubraniec	7,162
2901C	Lubanie- droga numer 91	2,296
2902C	Siutkowo-Mikanowo	7,397
2903C	Lubanie-Kucerz	2,089
2904C	Szpetal Górny-Włocławek	2,000
2905C	Szpetal Górny - Kulin	2,870
2906C	Polówka-Stary Brześć	2,832
2907C	Mostki-Kowal	13,732
2908C	Kąkowa Wola-Lubraniec	7,455
2909C	Włocławek-Kruszyn-Choceń	13,471
2910C	Nowa Wieś-Smólsk-Kruszyn	5,025
2911C	Brześć Kujawski-Humlin	6,896
2912C	Bielawy-Kazanie-Sokołowo	4,766
2913C	Lubraniec-Kruszynek	11,267
2914C	Lubraniec-Boniewo-Cetty	23,933

2915C	Lubraniec-Smogorzewo-Otmianowo	6,333
2916C	Gołaszewo-Wola Nakonowska-Czerniewice	4,466
2917C	Szatki-Wola Nakonowska-Kowal	8,974
2918C	Baruchowo-Goreń Duży-Patrowo	14,592
2919C	Żydowo-Zgłowiączka-Wiktorowo	8,189
2920C	Kowal-Dobrzelewice-Baruchowo	9,992
2921C	Śmiłowice-Wilkowiczki	4,485
2922C	Pustki Choceńskie Wilkowice	3,171
2923C	Kłobia-Szczytno	6,930
2924C	Zgłowiączka-Smogorzewo	5,696
2925C	Czerniewiczki-Ossówek	5,377
2926C	Grabkowo-Bogusławice	4,067
2927C	Wilkowiczki-Lutobórz-Janowo	9,455
2928C	Modlibórz-Kłóbka-Chodecz	11,021
2929C	Osiecz Wielki- Chodecz	10,475
2930C	Rzeżewo-Kaliska-Kamienna	9,382
2931C	Izbica Kujawska-Boniewo-Borzymie	19,015
2932C	Izbica Kujawska-Modzerowo	8,790
2933C	Izbica Kujawska-Nowa Wieś-Błenna	13,226
2934C	Lubień Kujawski-Dziankowo-Białotarsk (gr.woj)	9,133
2935C	Chodecz-Kaliska-Lubień Kujawski	9,662
2936C	Kaliska-Zalesie	4,509
2937C	Chodeczek-Zalesie-Kamienna	8,986
2938C	Chodecz-Dąbrowice (gr.woj)	9,151
2939C	Huta Chodecka-Zbijewo-Nowa Wieś (gr.woj)	6,128
2940C	Lubień Kujawski-Kąty-Łanięta(gr.woj)	5,414
2941C	Psary(gr.woj)-Modzerowo-Przedecz (gr.woj)	2,364
2942C	Brześć Kujawski ul. Targowa	0,187
2943C	Kowal ul. Kołłątaja	0,641
2944C	Szpetal Górny ul. Płocka	0,403
Suma		**395,543**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe we Włocławku.

Drogi gminne

Droga gminna zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889, z późn. zm.) to droga o znaczeniu lokalnym niezaliczona do innej kategorii, stanowiąca uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Wszystkie drogi gminne w powiecie mają łączną długość 1925,9 km, w tym 1463,6 km o nawierzchni twardej, (1401,0 km o nawierzchni twardej ulepszonej) i 462,3 km o nawierzchni gruntowej (stan na dzień 31.12.2024 r. wg GUS).

Układ kolejowy

Układ kolejowy powiatu włocławskiego opiera się na ważnej linii nr 18, łączącej Kutno, Włocławek i Toruń i dalej przebiegającej w kierunku Bydgoszczy i Piły, która zapewnia połączenia zarówno wewnątrz regionu, jak i z dalszymi częściami kraju. Powiat posiada 11 przystanków i jedną stację główną we Włocławku, co umożliwia mieszkańcom wygodny dostęp do transportu kolejowego.

Dzięki ostatnim inwestycjom stan techniczny infrastruktury jest dobry, co sprzyja dalszemu rozwojowi kolei na tym terenie.

- Linia kolejowa nr 18 (Kutno – Piła Główna)

Jest to główna linia kolejowa przebiegająca przez Powiat Włocławski na długości szacowanej na ponad 50 km, obejmująca odcinek od granicy Powiatu do miasta Włocławek oraz dalej w kierunku Aleksandrowa Kujawskiego. Linia ta jest dwutorowa, zelektryfikowana. Linia obsługuje ruch pasażerski oraz towarowy, umożliwiając dogodne połączenia regionalne i dalekobieżne.

Na terenie Powiatu Włocławskiego zlokalizowane są następujące stacje i przystanki kolejowe:

- Rutkowice (przystanek w gminie Lubień Kujawski);
- Kaliska Kujawskie (stacja kolejowa z dwoma peronami w gminie Lubień Kujawski);
- Wiktorowo (przystanek w gminie Lubień Kujawski);
- Czerniewice (stacja kolejowa w gminie Choceń);
- Gołaszewo Kujawskie (przystanek w gminie wiejskiej Kowal);
- Warząchewka (przystanek w gminie wiejskiej Włocławek);
- Włocławek (główna stacja kolejowa) – ważny węzeł kolejowy powiatu, wyposażony w nowoczesny obiekt z pełną infrastrukturą pasażerską i towarową;
- Włocławek Zazamcze – przystanek pasażerski położony w granicach miasta Włocławek;
- Włocławek Brzezie – stacja techniczna - towarowa;
- Brzezie (przystanek) – dawny dworzec, obecnie przystanek we Włocławku;
- Lubanie (przystanek obsługujący ruch pasażerski w gminie Lubanie).

Stan techniczny i wykorzystanie:

- Linia nr 18 na odcinku Powiatu Włocławskiego jest zelektryfikowana i dwutorowa.
- Odcinek Włocławek – Toruń był w ostatnich latach modernizowany, co poprawiło bezpieczeństwo i komfort podróży.
- Linia obsługuje ruch pasażerski głównie regionalny (Polregio), ale także ruch towarowy.
- Przepustowość linii jest umiarkowana, bez istotnych ograniczeń dla typów pojazdów kolejowych.



Rysunek 2. Linia kolejowa nr 18 przechodząca przez Powiat Włocławski
Źródło: opracowanie własne.

Planowane inwestycje kolejowe CPK w powiecie włocławskim:
Budowa linii kolejowej nr 5 (CPK – Płock – Włocławek):

1. W ramach inwestycji CPK planowana jest budowa nowej linii kolejowej nr 5, która połączy węzeł CPK z Płockiem i Włocławkiem. Zatwierdzono wybór wariantu inwestorskiego (W41) dla odcinka węzeł CPK – Płock – Włocławek. Linia ta będzie częścią tzw. CMK Północ i będzie miała kluczowe znaczenie dla transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.
   - Prędkości projektowe:
   - Na odcinku CPK – Lipno: do 350 km/h (standard Kolei Dużych Prędkości).
   - Na odcinku Grochowalsk – Włocławek: do 250 km/h.
   - Ruch:
   - Mieszany: pasażerski i towarowy.
   - Korzyści:
   - Skrócenie czasu przejazdu z Włocławka do Warszawy z ponad 2 godzin do około 1 godziny 10 minut.
   - Integracja z siecią KDP i TEN-T.

- Impuls rozwojowy dla regionu.

2. Modernizacja istniejącej linii nr 18 (Kutno – Piła Główna)

Oprócz budowy nowych odcinków, planowane są również prace modernizacyjne na istniejącej linii nr 18, która przebiega przez powiat włocławski. Celem tych inwestycji jest poprawa jakości infrastruktury kolejowej oraz dostosowanie jej do wyższych prędkości i większej przepustowości.

- Zakres prac:
  - Modernizacja torów.
  - Przebudowa stacji i przystanków.
  - Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.
- Korzyści:
  - Zwiększenie komfortu podróży.
  - Skrócenie czasu przejazdu.
  - Zwiększenie częstotliwości połączeń.

3. Obecna sieć komunikacyjna

3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Włocławskiego

Transport kolejowy

Zgodnie z opisem ujętym w rozdziale 2.4, dotyczącym układu sieci transportowej, na terenie Powiatu Włocławskiego przebiega jedna linia kolejowa. Obecnie jest na niej prowadzony ruch pasażerski organizowany przez Marszałka Województwa Kujawsko - Pomorskiego (POLREGIO S.A.) oraz przez ministra właściwego do spraw transportu (pociągi dalekobieżne PKP Intercity S.A.).

Tabela 6. Tabela odjazdów pociągów z Dworca Kolejowego we Włocławku

Liczba połączeń realizowanych w ciągu dnia	Stacja docelowa
2	Inowrocław
7	Kutno
20	Bydgoszcz Główna
5	Toruń Główny
2	Łódź Kaliska
1	Łódź Fabryczna
1	Łeba
3	Kraków Główny
3	Kołobrzeg
6	Lublin Główny
2	Rzeszów Główny
5	Gdynia Główna
1	Stargard
1	Szczecin Główny
2	Warszawa Wschodnia
1	Warszawa Centralna
1	Chełm
1	Katowice
1	Zakopane
1	Gorzów Wielkopolski
1	Bielsko-Biała
1	Piła Główna

Źródło: Źródło: opracowanie własne na podstawie https://portalpasazera.pl/KatalogStacji/Index?stacja=W%C5%82oc%C5%82awek (dostęp 6.10.2025 r.)

Transport drogowy

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej – publiczny transport zbiorowy, którego organizatorem jest Powiat Włocławski

Na system komunikacyjny na obszarze Powiatu Włocławskiego składają się przewozy, dla których organizatorem, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jest Starosta Włocławski (powiatowe przewozy pasażerskie) oraz pozostałe przewozy, dla których organizatorami są burmistrzowie, wójtowie, marszałkowie oraz minister właściwy do spraw transportu.

Powiat Włocławski w 2025 r. pełnił rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego łącznie na 7 liniach komunikacyjnych.

Przewozy realizowane są dni robocze, od poniedziałku do piątku, z wybranymi połączeniami funkcjonującymi w soboty oraz niedziele, przy czym część kursów nie jest realizowana podczas ferii zimowych bądź okresu wakacyjnego.

Operatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Włocławskiego jest przedsiębiorstwo Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.

Operator realizował swoje przewozy na podstawie umowy K.032.2.2024 zawartej w dniu 27 grudnia 2024 r., której przedmiotem jest świadczenie usług w powiatowych przewozach osób o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym.

Tabela 7. Wykaz linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Włocławski w 2025 r.

Oznaczenie linii	Trasa:	Planowany przebieg 2025 r. (km)
26620	Chodecz - Boniewo - Izbica Kujawska	115 522,80
26693	Nasiegniewo - Machnacz	125 893,60
26694	Baruchowo - Machnacz	89 926,20
26695	Chodecz - Machnacz	64 609,90
26696	Telążna Leśna - Brześć Kujawski	117 807,90
26697	Świątkowizna - Bogucin - Brześć Kujawski	124 968,80
26772	Baruchowo - Chodecz	55 906,20

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego we Włocławku

W ramach sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizowanej przez Powiat Włocławski w 2024 roku zrealizowano łącznie 654 186,50 wzkm, w tym:

- **Linia 26618** (Baruchowo – Kowal – Lubień Kujawski – Gocław – Chodecz) – 26 275,20 wzkm;
- **Linia 26619** (Chodecz - Lubień Kujawski – Baruchowo – Kowal) - 27 860,90 wzkm;
- **Linia 26620** (Chodecz – Boniewo – Izbica Kujawska) - 111 444,00 wzkm;
- **Linia 26693** (Nasiegniewo – Machnacz) – 129 256,00 wzkm;
- **Linia 26694** (Baruchowo – Machnacz) – 83 888,00 wzkm;
- **Linia 26695** (Chodecz – Machnacz) – 65 056,00 wzkm;

- **Linia 26696** (Telążna Leśna – Brześć Kujawski) – 139 610,40 wzkm;
- **Linia 26697** (Świątkowizna – Bogucin – Brześć Kujawski) – 70 796,00 wzkm.

Trzy gminy Powiatu Włocławskiego obsługiwane są przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Włocławku na podstawie porozumień międzygminnych.

Tabela 8. Wykaz linii komunikacyjnych obsługujących gminy Powiatu Włocławskiego organizowanych przez Miasto Włocławek

Gmina	nr linii	trasa przejazdu
Gmina Włocławek	8	Modzerowo (pętla) - Promienna (pętla)
	13	Świętosław (pętla) - Dębowa (pętla) - Promienna (pętla)
Gmina Lubanie	20	Ostrowska (pętla) - Gąbinek (pętla)
Gmina Brześć Kujawski	11	Brześć Kujawski - Wieniec Zdrój (Brzozowa) - Dębowa (pętla)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.mpk.com.pl, dostęp: 10.10.2025 r.

Pozostałe funkcjonujące przewozy na terenie Powiatu to przewozy użyteczności publicznej, których organizatorem jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz przewozy komercyjne na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Włocławek lub marszałka województwa.

Operatorem przewozów użyteczności publicznej, których organizatorem jest Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, na liniach przebiegających przez obszar Powiatu Włocławskiego, jest Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A.

Według stanu na dzień 10 października 2025 roku wydanych zostało 20 zezwoleń przez Prezydenta Miasta Włocławek na wykonywanie przewozów regularnych, które są realizowane na obszarze Powiatu Włocławskiego oraz 9 zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Przeważającą część przewozów komercyjnych realizowanych na terenie Powiatu Włocławskiego obsługuje ten sam przewoźnik, który jest jednocześnie operatorem przewozów użyteczności publicznej dla Powiatu Włocławskiego, tj. Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.

Tabela 9. Wykaz zaświadczeń wydanych przez Marszałka Województwa – Kujawsko pomorskiego obejmujących obszar Powiatu Włocławskiego

Nr zaświadczenia	Trasa	nr linii
U/04/24/2025	Włocławek - Choceń - Chodecz - Przedecz - Kłodawa	26007
U/04/25/2025	Aleksandrów Kujawski - Koneck - Bądkowo - Wieniec - Włocławek	26023
U/04/26/2025	Włocławek - Nasiegniewo - Glewo - Dobrzyń Nad Wisłą - Mysłakówko	26065
U/04/27/2025	Włocławek - Szpetal Górny - Fabianki - Lipno - Brodnica	26083
U/04/28/2025	Włocławek - Kruszyn - Lubraniec - Topólka - Lubraniec	26091
U/04/29/2025	Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek - Włocławek	26124
U/04/30/2025	Włocławek - Ciepliny - Włocławek	26203
U/04/31/2025	Włocławek - Brzezie - Koneck - Aleksandrów Kujawski	26259

U/04/32/2025	Włocławek - Lubanie - Raciążek - Ciechocinek - Aleksandrów Kujawski	26267
U/04/33/2025	Przemystka - Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek - Włocławek	26283
U/04/34/2025	Włocławek -Radziejów - Przemystka - Broniewo	26355

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udzielonych przez Starostwo Powiatowe we Włocławku

Tabela 10. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Włocławek oraz Marszałka Województwa Kujawsko - Pomorskiego

Nr zezwolenia	trasa	numer linii
Prezydent Miasta Włocławek		
ZP/113/ZS	Włocławek – Chodecz	26015
ZP/117/ZS	Włocławek – Izbica Kuj.	26266
ZP/118/ZS	Włocławek – Izbica Kuj.	26075
ZP/120/ZS	Włocławek - Chodecz	26224
ZP/138/ZS	Włocławek – Lubień Kujawski	26237
ZP/152/ZS	Włocławek – Beszyn	26302
ZP/0000158/ZS	Włocławek – Izbica Kuj.	26061
ZP/162/ZS	Lubień Kujawski- Włocławek	26081
ZP/0000164/ZS/1	Włocławek – Chodecz	26001
ZP/166/ZS	Włocławek- Włocławek	26059
ZP/206/ZS	Włocławek - Włocławek	26401
ZP/216/ZS	Włocławek – Lubień Kujawski	26072
ZP/229/ZS	Lubień Kujawski - Włocławek	26653
ZP/234/ZS	Włocławek – Łąki Wielkie	26735
ZP/235/ZS	Włocławek – Lubraniec	26737
ZP/239/ZS	Włocławek - Goreń - Włocławek	26742
ZP/244/ZS	Włocławek - Kąty	26073
ZP/247/ZS	Włocławek - Modzerowo	26768
ZP/249/ZS	Włocławek - Kąty	26071
ZP/250/ZS	Włocławek - Beszyn	26300
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego		
R/90/14	Włocławek - Zakrzewo	26026
R/28/22	Włocławek – Dobrzyń nad Wisłą	26012
R/42/22	Włocławek – Bobrownickie Pole	26096
R/44/22	Włocławek – Przemystka	26070
R/2/24	Włocławek - Osięciny	26586
R/6/24	Włocławek- Mysłakówko	26303
R/17/24	Włocławek - Nasiegniewo - Zakrzewo	26733
R/3/25	Bycz - Włocławek	26732
R/5/25	Włocławek - Wylazłowo	26734

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udzielonych przez Starostwo Powiatowe we Włocławku

Infrastruktura przystankowa

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o ptz, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego, którym jest Powiat Włocławski, jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków dla operatorów i przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) za przystanek uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D–15 „przystanek autobusowy". Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o ptz, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Sieć przystanków na terenie Powiatu Włocławskiego została określona w Uchwale Nr XIX/204/12 Rady Powiatu we Włocławku z dnia 28 grudnia 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem i zarządzającym jest Powiat Włocławski udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów, z późniejszymi zmianami. Ostatnia zmiana uchwały została podjęta przez Radę Powiatu Włocławskiego Uchwałą nr XIII/113/25 Rady Powiatu we Włocławku z dnia 10 czerwca 2025 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem i zarządzającym jest Powiat Włocławski udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Uchwały te określają przystanki komunikacyjne udostępnione dla operatorów publicznych i przewoźników oraz warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych. W tabelach, które stanowią załącznik do uchwały, przedstawiono lokalizację przystanków na terenie powiatu Włocławskiego z podziałem na numery dróg powiatowych i gminnych. Funkcję zarządzającego przystankami komunikacyjnymi, których właścicielem i zarządzającym jest Powiat Włocławski powierzono Zarządowi Dróg Powiatowych w Choceniu, który zarządza ponad 130 przystankami. Na terenie Powiatu Włocławskiego infrastruktura przystankowa jest zróżnicowana pod względem standardu wyposażenia. W większości miejscowości wiejskich ogranicza się ona do podstawowych elementów, takich jak słupek ze znakiem przystankowym D-15 oraz tabliczka z rozkładem jazdy. W miastach powiatu, w tym we Włocławku i Kowalu, dostępne są wiaty przystankowe zapewniające pasażerom większy komfort oczekiwania — wyposażone w ławki, kosze na odpady oraz czytelnie rozmieszczone rozkłady jazdy.

Ważnym elementem systemu komunikacyjnego jest Centrum Przesiadkowe we Włocławku, które stanowi główny węzeł komunikacyjny dla przewozów powiatowych i regionalnych. Na jego terenie funkcjonują zarówno tradycyjne tablice z rozkładami jazdy, jak i nowoczesne elektroniczne tablice informacyjne, prezentujące aktualne godziny odjazdów z poszczególnych stanowisk. Dodatkowo przy kasie biletowej prowadzonej przez operatora Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy znajduje się zbiorcza tablica elektroniczna z informacjami o najbliższych kursach.

Ułatwieniem dla pasażerów jest także dostępność elektronicznych rozkładów jazdy poprzez stronę oraz aplikację mobilną epodróżnik.pl, a także na stronie internetowej organizatora przewozów. Dzięki temu możliwe jest łatwe planowanie podróży i bieżące sprawdzanie połączeń. Operator udostępnia również infolinię dla pasażerów, czynną w dni robocze od godziny 5:00 do 21:00, co stanowi

dodatkowe wsparcie informacyjne, zwłaszcza dla osób starszych lub mających ograniczony dostęp do Internetu.

4. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz wskazuje, że starosta uwzględnia w swoim planie zapisy ogłoszonego wojewódzkiego planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa.
„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” (Uchwała Nr LXII/864/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 października 2023 r. w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”) zakłada realizację przewozów kolejowych oraz autobusowych przebiegających przez Powiat Włocławski, z uwzględnieniem potrzeb komunikacyjnych jego mieszkańców oraz połączeń z ośrodkami subregionalnymi i regionalnymi.
W zakresie transportu kolejowego, plan przewiduje utrzymanie i rozwój przewozów pasażerskich na linii nr 18 (Kutno – Toruń), przebiegającej przez stację Włocławek, stanowiącej główną arterię kolejową regionu. Wśród połączeń, na których planowane jest dalsze wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ramach sieci połączeń autobusowych, wyróżnić należy linie:

- Włocławek – Choceń – Chodecz – Przedecz – Kłodawa (linia 26007).
- Włocławek – Kruszyn – Lubraniec – Topólka – Izbica Kujawska (linia 26091).
- Włocławek – Brzezie – Koneck – Aleksandrów Kujawski (linia 26259).
- Włocławek – Nasiegniewo – Dobrzyń nad Wisłą – Tłuchowo – Koziróg Rzeczny – Mysłakówko (linia 26065).
- Włocławek – Pikutkowo – Brześć Kujawski – Topólka – Izbica Kujawska – Włocławek (linia 26203).
- Włocławek – Radziejów – Przemystka – Broniewo (linia 26355).

Planowane działania mają na celu poprawę spójności transportowej w Powiecie Włocławskim oraz integrację sieci autobusowej i kolejowej w ramach systemu transportu publicznego województwa kujawsko-pomorskiego.

Powiat Włocławski planuje realizację kompleksowej strategii w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, której celem jest zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców oraz zapewnienie optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich dostosowanych do aktualnych wymagań społeczności lokalnej.

W pierwszej fazie planuje się dokładne monitorowanie i analizę potrzeb transportowych, bazując na danych przekazywanych przez gminy powiatu, które będą mogły zgłaszać zapotrzebowanie na

przewozy także poza granicami swoich administracyjnych obszarów. Jednocześnie uwzględniane będą wnioski pasażerów dotyczące tras, rozkładów jazdy i godzin kursowania, co pozwoli na elastyczne dostosowanie oferty przewozowej do zmieniających się warunków.

Kolejnym etapem będzie uwzględnienie istotnych generatorów ruchu na terenie powiatu, takich jak placówki edukacyjne, ośrodki zdrowia, instytucje użyteczności publicznej i zakłady pracy, które mają kluczowe znaczenie dla codziennych potrzeb przewozowych mieszkańców. Planowanie tras komunikacyjnych zostanie przeprowadzone w ścisłej zgodności z wytycznymi zawartymi w gminnych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, co pozwoli na harmonijny rozwój sieci transportowej i jej integrację z lokalnym planem zagospodarowania.

W kolejnej fazie planu szczególny nacisk zostanie położony na zapewnienie sprawnych i regularnych połączeń komunikacyjnych z miastem Włocławek, które pełni funkcję centrometryczną wobec gmin powiatu. Włocławek będzie stanowił centralny węzeł transportowy, umożliwiający mieszkańcom szybki i wygodny dostęp do najważniejszych usług publicznych oraz administracyjnych.

Następnie przewidziane jest zwiększenie dostępności transportowej na całym obszarze powiatu, poprzez rozbudowę sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, które zapewnią dojazd do kluczowych ośrodków społecznych i gospodarczych, takich jak szkoły, urzędy, placówki ochrony zdrowia, centra handlowe oraz miejsca pracy.

Ostatecznym celem planu jest zagwarantowanie wszystkim uprawnionym mieszkańcom możliwości korzystania z ustawowych ulg na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego na wszystkich liniach powiatowych, co przyczyni się do wyrównania szans i poprawy jakości życia społeczności lokalnej.
Zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Powiat Włocławski będzie realizował regularne przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego, koncentrując się na przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat Włocławski jako Organizator publicznego transportu zbiorowego, organizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej na sieci komunikacyjnej obejmującej 25 linii komunikacyjnych.

W związku ze zmianami w organizacji powiatowych przewozów pasażerskich oraz rozszerzeniem zakresu realizowanych przewozów, aktualizacji podlega wykaz linii komunikacyjnych objętych planem transportowym.

Aktualny wykaz linii komunikacyjnych przedstawia się następująco:

- **linia komunikacyjna nr 26620**: Chodecz – Izbica Kujawska przez: Boniewo – Gołębin – Kłobia – Lubraniec – Zgłowiączka;
- **linia komunikacyjna nr 26693**: Nasiegniewo – Brześć Kujawski przez: Włocławek – Wieniec Zdrój- Wieniec – Machnacz;
- **linia komunikacyjna nr 26694**: Baruchowo – Machnacz przez: Kowal – Nakonowo – Kruszyn;
- **linia komunikacyjna nr 26695**: Chodecz – Machnacz przez: Kruszynek – Sokołowo – Brześć Kujawski;

- **linia komunikacyjna nr 26696**: Telążna Leśna – Brześć Kujawski przez: Smólnik – Modzerowo - Włocławek – Wieniec – Machnacz;
- **linia komunikacyjna nr 26697**: Świątkowizna – Brześć Kujawski przez: Bogucin –Włocławek – Łuba Druga – Kąty;
- **linia komunikacyjna nr 26735**: Włocławek – Łąki Wielkie przez: Kruszyn – Boniewo – Osiecz Mały;
- **linia komunikacyjna nr 26771**: Chodecz – Włocławek przez: Kłóbka – Szewo – Kowal;
- **linia komunikacyjna nr 26772**: Baruchowo – Chodecz przez: Kowal – Lubień Kujawski;
- **linia komunikacyjna nr 26773**: Włocławek – Lubraniec przez: Pikutkowo – Brześć Kujawski;
- **linia komunikacyjna nr 26774**: Włocławek – Lubraniec przez: Wieniec – Brześć Kujawski;
- **linia komunikacyjna nr 26775**: Włocławek – Siemnówek przez: Pikutkowo – Brześć Kujawski -Kazanie- Lubraniec
- **linia komunikacyjna nr 26776**: Włocławek – Izbica Kujawska przez: Brześć Kujawski – Lubraniec;
- **linia komunikacyjna nr 26777**: Włocławek – Izbica Kujawska przez: Pikutkowo – Brześć Kujawski – Lubraniec – Zgłowiączka;
- **linia komunikacyjna nr 26778**: Włocławek – Włocławek przez: Kowal – Goreń Duży;
- **linia komunikacyjna nr 26779**: Włocławek – Lubień Kujawski przez: Kowal;
- **linia komunikacyjna nr 26780**: Włocławek – Chodecz przez: Kruszyn – Choceń – Nowiny;
- **linia komunikacyjna nr 26781**: Włocławek – Włocławek przez: Lubanie;
- **linia komunikacyjna nr 26782**: Błenna – Włocławek przez: Izbica Kujawska – Kłobia – Lubraniec;
- **linia komunikacyjna nr 26783**: Włocławek – Włocławek przez: Modzerowo – Dąb Polski – Modzerowo;
- **linia komunikacyjna nr 26784**: Włocławek – Smólsk-Guźlin-Brześć Kujawski-Kazanie-Lubraniec
- **linia komunikacyjna nr 26785**: Włocławek – Łagiewniki- Kowal- Krzewent-Baruchowo-Grabkowo-Łagiewniki-Pińczata- Włocławek
- **linia komunikacyjna nr 26789**: Włocławek - Wieniec- Brześć Kujawski-Kąkowa Wola – Dąbie Kujawskie- Lubraniec
- **linia komunikacyjna nr 26790**: Włocławek - Szpetal Górny-Kulin-Fabianki-Włocławek-Kruszyn-Świętosław-Śmiłowice- Wilkowice-Kuźnice-Kruszyn-Włocławek
- **linia komunikacyjna nr 26797**: Choceń-Kowal przez Śmiłowice - Czerniewice

Od stycznia 2026 r. uruchomiono 24 linie komunikacyjne, zaś w związku z rezygnacją przez dotychczasowego przewoźnika z realizacji części kursów zaistniała konieczność zapewnienia ciągłości przewozów, w szczególności umożliwienia dzieciom i młodzieży szkolnej bezpiecznego i regularnego dojazdu do placówek oświatowych. W celu zabezpieczenia potrzeb transportowych mieszkańców utworzono nową linię komunikacyjną nr 26797, na trasie Choceń-Kowal przez Śmiłowice-Czerniewice. Standardowo wskazane linie będą kursowały od poniedziałku do piątku w dni nauki szkolnej, z wybranymi kursami funkcjonującymi w soboty oraz niedziele, z wyłączeniem dni świątecznych. Wraz ze wzrostem zapotrzebowania na przewozy użyteczności publicznej planuje się zwiększenie oferty przewozowej i uzupełnianie jej zgodnie z zapotrzebowaniem mieszkańców.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

5.1 Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa i województwa

Polityka transportowa Unii Europejskiej

W dokumencie „Biała Księga" szczególny nacisk położono na konieczność zapewnienia ciągłości podróży, wskazując na kluczową rolę, jaką odgrywa planowanie przestrzenne w procesie integracji różnych form transportu. Stacje kolejowe, przystanki autobusowe, węzły przesiadkowe oraz parkingi powinny być projektowane w sposób sprzyjający sprawnej i komfortowej zmianie środka transportu. Miejsca te, jako istotne elementy infrastruktury transportowej, powinny oferować nie tylko podstawową funkcjonalność związaną z obsługą ruchu pasażerskiego, lecz również szeroki wachlarz usług towarzyszących, takich jak punkty handlowe, gastronomiczne czy informacyjne. Ich odpowiednie rozmieszczenie i dostępność powinny wspierać proces przesiadki i zachęcać do korzystania z komunikacji zbiorowej, zwłaszcza w kontekście ograniczania nadmiernego wykorzystania samochodów osobowych.

Nadmierne użytkowanie pojazdów prywatnych uznaje się za główną przyczynę przeciążenia sieci drogowej oraz zwiększonego zanieczyszczenia środowiska. W związku z tym postulowana jest budowa realnych alternatyw w postaci dobrze rozwiniętej infrastruktury transportu publicznego oraz usług odpowiadających współczesnym standardom komfortu. Szczególną uwagę należy zwrócić na potrzeby osób z ograniczoną mobilnością, dla których zapewnienie pełnej dostępności i wygody korzystania z transportu publicznego jest warunkiem uczestnictwa w życiu społecznym i zawodowym.

Polityka transportowa państwa

W zakresie polityki transportowej państwa podkreśla się specyficzny charakter środowiska miejskiego, w którym widoczna jest silna współzależność między różnymi podsystemami transportu zbiorowego i indywidualnego. Przecięcie się interesów związanych z ruchem samochodowym, infrastrukturą parkingową oraz komunikacją publiczną wymaga kompleksowego podejścia planistycznego i koordynacji działań międzysektorowych. Mimo ograniczonych zasobów finansowych, wiele samorządów lokalnych podejmuje się realizacji ambitnych przedsięwzięć transportowych, w tym inwestycji w nowoczesny tabor czy modernizacji infrastruktury. Warunkiem powodzenia takich działań jest jednak uznanie problematyki transportowej za jeden z priorytetów rozwoju danego obszaru, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w lokalnych strategiach i planach zagospodarowania przestrzennego.

Obszary, które wdrażają spójną politykę transportową, opierają swoje działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, starając się osiągnąć kompromis między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i środowiskowymi. Zgodnie z zaleceniami instytucji europejskich i krajowych, zrównoważony rozwój transportu powinien uwzględniać nie tylko potrzeby mieszkańców, ale także dążyć do ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zmniejszenia zatłoczenia miejskiego i poprawy jakości życia. Integracja różnych środków transportu, wspólna taryfa, ujednolicone systemy informacji pasażerskiej oraz rozwój mobilności aktywnej (pieszej i rowerowej) stanowią fundamenty

nowoczesnego, inkluzywnego i efektywnego systemu transportowego, który w sposób zrównoważony odpowiada na wyzwania współczesnych aglomeracji miejskich.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach, zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnych oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleczami funkcjonalnymi.

***„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko - Pomorskiego”* (Aktualizacja 2023)[5]**

Zgodnie z punktem 4.1, starosta, opracowując projekt planu transportowego, powinien uwzględnić obowiązujący plan transportowy ogłoszony przez marszałka województwa, w tym przypadku przez Marszałka Województwa Kujawsko - Pomorskiego.

Dokument został przyjęty Uchwałą nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”. W 2023 roku nastąpiła aktualizacja planu transportowego Uchwałą Nr LXII/864/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 października 2023 r. w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”.

Aktualizacja Planu Transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego pozostaje w pełnej zgodności z celami określonymi w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+”. Główne założenia dokumentu koncentrują się na zwiększeniu efektywności i dostępności publicznego transportu zbiorowego poprzez optymalizację układu linii wojewódzkich, ich integrację z innymi poziomami komunikacji (międzynarodowej, międzywojewódzkiej i lokalnej), poprawę jakości infrastruktury oraz wdrożenie nowoczesnych systemów informacyjnych i taryfowych.

[5]Uchwała nr LXII/864/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 października 2023 r.

W szczególności podkreśla się konieczność rozwoju zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które mają stanowić kluczowe elementy systemu transportowego regionu. Włocławek został wskazany jako jeden z 12 strategicznych węzłów przesiadkowych o szczególnym znaczeniu w skali województwa. Oznacza to, że miasto pełnić będzie istotną rolę w zapewnianiu dostępności do linii ponadregionalnych, a także w integracji różnych form transportu publicznego.

Sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej będzie obejmować 16 linii kolejowych (w tym linia kolejowa nr 18 relacji Piła – Kutno przebiegająca przez obszar Powiatu Włocławskiego) oraz 61 linii autobusowych (w tym linie przebiegające przez obszar Powiatu Włocławskiego wymienione w pkt. 4). W obu przypadkach, w zależności od zapotrzebowania przewozowego, przewiduje się możliwość uruchamiania dodatkowych połączeń na krótszych trasach.

Do roku 2030 planuje się również dalszy rozwój infrastruktury transportowej, obejmujący modernizację taboru, poprawę warunków obsługi pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnościami, a także wdrożenie zintegrowanych rozwiązań biletowych i informacyjnych. Włocławek, jako ważny punkt przesiadkowy, będzie beneficjentem tych działań, co przyczyni się do poprawy jakości transportu publicznego w mieście i jego obszarze funkcjonalnym.



Rysunek 3 Linie komunikacje w ramach organizacji publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko – pomorskim.

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko – Pomorskiego" (aktualizacja 2023).

„Strategia rozwoju Województwa Kujawsko – Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+"

W dniu 21 grudnia 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął Strategię rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+.

Celem nadrzędnym Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ – jest osiągnięcie jakości życia charakterystycznej dla wysoko rozwiniętych regionów europejskich.

Przyjęta idea przewodnia strategii, określona jako „przyspieszenie", zakłada dążenie do zapewnienia możliwie najwyższej jakości życia mieszkańcom województwa, w oparciu o cztery kluczowe filary rozwoju: rozwój społeczny, zrównoważony rozwój gospodarczy, kształtowanie ładu przestrzennego oraz sprawne funkcjonowanie systemów instytucjonalnych i infrastrukturalnych.

W kontekście międzyregionalnym istotnym celem jest redukcja dysproporcji oraz eliminacja negatywnego dystansu rozwojowego wobec regionów lepiej rozwiniętych, a także osiągnięcie przewagi konkurencyjnej w tych obszarach, które zostały zidentyfikowane jako kluczowe dla poprawy jakości życia mieszkańców województwa.

W ujęciu wewnątrzregionalnym „przyspieszenie" rozumiane jest jako kompleksowe działania ukierunkowane na poprawę oraz wyrównywanie jakości życia na całym obszarze województwa, poprzez eliminację zapóźnień rozwojowych obszarów słabiej rozwiniętych, przy jednoczesnej trafnej identyfikacji ich potrzeb oraz adekwatnym doborze narzędzi interwencyjnych.

Strategia Przyspieszenia 2030+ stanowi najważniejszy dokument programowy województwa kujawsko-pomorskiego. Została opracowana w zgodzie z nowelizacją ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz ustawy o samorządzie województwa i stanowi podstawę do prowadzenia polityki rozwoju regionalnego w perspektywie najbliższego dziesięciolecia.

Strategia Przyspieszenia 2030+ ma charakter ogólny i niektóre obszary (np. infrastruktura, transport) wymagają uzupełnienia i precyzyjnego zaplanowania w dokumentach wykonawczych – jednym z takich dokumentów jest właśnie Regionalny Plan Transportowy czyli „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego". Oba dokumenty, pomimo, że pełnią różne role, są ze sobą spójne i komplementarne w zakresie celów, kierunków działań oraz planowanych efektów.

5.2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych na obszarze Powiatu Włocławskiego

Publiczny transport zbiorowy jest bardzo istotnym narzędziem w kwestii kształtowania polityki lokalnej przez samorządy. Popyt na usługi transportu zbiorowego zależny jest od bardzo wielu czynników, m.in.:

- struktury mieszkańców (osoby w wieku produkcyjnym, przedprodukcyjnym oraz poprodukcyjnym),
- wieku mieszkańców,
- stopnia motoryzacji,
- gęstości zaludnienia,
- jakości oferty przewozowej,
- dostępności do przystanków,
- jakości dróg lokalnych wraz z infrastrukturą taką jak parkingi.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- popyt efektywny – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- popyt potencjalny – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajdą w strukturze społecznej mieszkańców Powiatu w ciągu najbliższych lat. Niepokojące jest zjawisko, na które wskazują omówione we wcześniejszych rozdziałach prognozy demograficzne GUS, wskazujące, iż w ciągu najbliższych 35 lat zmieni się udział ludności w poszczególnych grupach wiekowych. Udział ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się. Coraz mniej ma również być młodych ludzi w wieku przedprodukcyjnym. Wzrastać będzie natomiast grupa ludzi w wieku poprodukcyjnym. W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny, zawarte w dokumencie „Prognoza ludności na lata 2023–2060" wskazują na kontynuację negatywnego trendu demograficznego. W ww. prognozie zostały przedstawione 3 warianty: główny, niski i wysoki. W każdym z wariantów, liczba ludności w Powiecie Włocławskim do 2060 r. zmniejszy się w sposób znaczący. Zmiany idące w tym kierunku są niekorzystne dla wielu sfer życia, m.in.: oświaty, opieki społecznej, gospodarki, rynku pracy.

5.3. Generatory ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.
Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.
Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz inne instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.
W przypadku planu transportowego dla Powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach granic Powiatu.
Wśród generatorów ruchu wyróżnić można:
Obiekty oświaty – uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Obiekty instytucji publicznych i służby zdrowia – jedną z grup obiektów użyteczności publicznej generujących ruch są szpitale, gminne ośrodki zdrowia, urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne Powiatu Włocławskiego.

Duże zakłady pracy – zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu.

Inne, w tym m.in.: biblioteki, muzea, ośrodki kultury, stowarzyszenia i klub sportowe.

Do najważniejszych generatorów ruchu na terenie Powiatu Włocławskiego należą:

Szpitale:

- Wojewódzki Szpital Specjalistyczny we Włocławku, ul. Wieniecka 49, 87-800 Włocławek;
- Centrum Diagnostyczno – Lecznicze Barska, ul. Barska 13, 87-800 Włocławek;

Urzędy o charakterze powiatowym:

- Starostwo Powiatowe we Włocławku,
  ul. Cyganka 28/ Stodólna 68, 87-800 Włocławek;
- Powiatowy Urząd Pracy we Włocławku,
  ul. Kapitulna 24, 87-800 Włocławek;
- Powiatowe Centrum Zdrowia we Włocławku, ul. Szpitalna a, 87-800 Włocławek;

Duże zakłady pracy:

- Brzeska Strefa Gospodarcza:
  - LPP Polska,
  - RTE,
  - Kongsberg Automotive,
  - Anwis,
  - Kleib,
  - DetalMet,
  - Raben,
  - H&S Steel,
  - TeleMax;
  - ToolMet;
  - KFMR Krukowiak,
  - Brześć Sipa sp.k.,
  - Uzdowisko Wieniec-Zdrój –wypoczynek i rekreacja.
- Strefa Przemysłowa w Lubieniu Kujawskim
  - Berry Superfos Poland sp. Z o.o.,
  - Lafarge POLCALC Sp. z o.o.,
  - Kreisel Sp. z o.o.,
  - Polmais Sp. Jawna,
  - Sonac Sp. z o.o.,
  - Sulima Sp. z o.o.,
  - GoudenKorrel Zakład Produkcji Nawozów Wieloskładnikowych,
  - Novatek Green Energy Sp. z o.o.,
  - Dormet,
  - G.T.I.-BUD Sp. Jawna,
  - F.I.D. “DROGTOM” Sp. z o. o.,
  - Agricola Hydraulika siłowa,
  - Domlux Sp. Jawna,

    - Greenland Sp. z o. o.,
    - DAB – CAR,
    - Market „WIEWIÓRKA”,
    - MATRO Sp. z o.o.,
    - HYDROTECHNIK 24,
    - Market „BIEDRONKA”.
- Włocławek Anwil S.A. (produkcja chemiczna), ul. Toruńska 222, 87-800 Włocławek;
- Salamander Window & Door Systems S.A. (okna i drzwi), Aleja Kazimierza Wielkiego 6A, 87-806 Włocławek;
- WIRECO Poland Sp. z o.o. (liny i druty), ul. Polna 26/74, 87-806 Włocławek;
- Guala Closures DGS Poland S.A. (nakrętki i zamknięcia), Aleja Kazimierza Wielkiego 6, 87-806 Włocławek;
- Indorama Ventures Poland Sp. z o.o. (włókna chemiczne), ul. Krzywa Góra 19, 87-805 Włocławek;
- Wika (produkcja urządzeń pomiarowych), ul. Łęgska 29/35, 87-800 Włocławek;
- Sanitex (produkcja armatury sanitarnej), ul. Składowa 3, 87-810 Włocławek.

Obiekty użyteczności Publicznej;

- dom pomocy społecznej w Kowalu, ul. Kopernika 19, 87-820 Kowal;
- dom pomocy społecznej w Kurowie, Kurowo Parcele 44, 87-821 Baruchowo;
- dom pomocy społecznej w Wilkowiczkach, Wilkowiczki 25, 87-850 Wilkowiczki;
- dom pomocy społecznej w Rzeżewie, Rzeżewo 65, 87-840 Rzeżewo;

Galerie Handlowe:

- Galeria Wzorcownia we Włocławku, ul. Kilińskiego 3, 87-800 Włocławek;
- Galeria Big we Włocławku, ul. Kapitulna 41, 87-810 Włocławek;
- Galeria S1 we Włocławku, ul. Kruszyńska, 87-810 Włocławek;
- Galeria Panorama w miejscowości Szpetal Górny, ul. Włocławska 44, 87-811 Fabianki.
- Duże obiekty kulturalne:
- Teatr impresaryjny we Włocławku ul. Wojska Polskiego 13, 87-800 Włocławek;
- Multikino we Włocławku, ul. Pułaskiego 10/12, 87-800 Włocławek;
- Centrum Kultury Browar B we Włocławku, ul. Łęgska 28, 87-810 Włocławek;
- Brzeskie Centrum Kultury i Historii „Wahadło” wraz z salą kinową, ul. Kolejowa 44,
- 87-880 Brześć Kujawski;
- Centrum Integracji Społecznej w Kruszynie, ul. Kazimierza Wielkiego 98, 87-853 Kruszyn;
- Centrum Integracji Społecznej w Smólniku, ul. Szkolna 9, 87-853 Kruszyn.

Ośrodki Sportu i rekreacji:

- Ośrodek Sportu i Rekreacji we Włocławku wraz z basenem Delfin, Hala Sportowa OSIR „Hala Mistrzów” we Włocławku, ul Chopina
  8-10, 87-800 Włocławek;
- Międzyosiedlowy Basen Miejski
  we Włocławku, ul. Wysoka 12, 87-800 Włocławek.

W każdej gminie znajdują się ośrodki sportu i rekreacji w miejscowościach Kowal, Baruchowo, Lubień Kujawski, Chodecz, Choceń, Boniewo, Izbica Kujawska, Lubraniec, Brześć Kujawski, Fabianki, gm. Włocławek, Lubanie. Występują one na zasadzie wykorzystania w istniejących szkołach.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych i rentowność linii komunikacyjnych

Obecnie Powiat Włocławski jako jednostka samorządu terytorialnego finansuje usługi o charakterze użyteczności publicznej.

Gminy, zlokalizowane na obszarze powiatu nie partycypowały i nie partycypują w kosztach realizacji przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej.

Powiatowe przewozy pasażerskie korzystają z dofinansowania w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Fundusz ten stanowi instrument wsparcia finansowego dla jednostek samorządu terytorialnego, które pełnią rolę organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Jego celem jest zapewnienie środków na realizację zadań związanych z utrzymaniem i rozwojem autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, co umożliwia uruchamianie nowych linii oraz rozbudowę istniejącej sieci połączeń.

Przychody z biletów sprzedawanych przez operatora nie pokrywają kosztów funkcjonowania tych linii, co oznacza, że przewozy te są nierentowne. Koszty utrzymania taboru, paliwa, wynagrodzeń kierowców oraz obsługi administracyjnej przewyższają wpływy z biletów. Z tego względu wsparcie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych jest kluczowe dla zapewnienia ciągłości i dostępności transportu publicznego na terenie Powiatu Włocławskiego.

Na liniach 26620, 26693, 26694, 26695, 26696, 26697, 26772 osiągnięto korzyści z pełnego dofinansowania. Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej wykonywana na liniach komunikacyjnych w okresie objętym dopłatą (2025), na których były wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej została zaplanowana na 745 268,30 wozokilometrów.

Zakładany udział dofinansowania z FRPA w 2025 r. na siedem funkcjonujących linii komunikacyjnych 26620, 26693, 26694, 26695, 26696, 26697, 26772 – 2 235 804,90 zł (maksymalna kwota dopłaty), w tym:

- linia komunikacyjna 26620 – 341 560,80 zł;
- linia komunikacyjna 26693 – 397 101,60 zł;
- linia komunikacyjna 26694 – 306 112,80 zł;
- linia komunikacyjna 26695 – 218 652,00 zł;
- linia komunikacyjna 26696 – 387 078,30 zł;
- linia komunikacyjna 26697 – 418 828,20 zł;
- linia komunikacyjna 26772 – 166 471,20 zł.

Podsumowując, źródłem finansowania powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej są:

- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych;
- Rekompensata z tytułu stosowania ulg ustawowych (budżet państwa);
- Przychody z biletów i innych opłat.

W najbliższych latach nie planuje się zmiany sposobu finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu, za wyjątkiem skorzystania z możliwych dodatkowych dopłat, jeżeli takowe będą dostępne i możliwe do pozyskania przez Powiat Włocławski lub decyzji o partycypowaniu w kosztach przewozów powiatowych przez gminy Powiatu.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Preferencje dotyczące wyboru środka transportu zależą od wielu czynników. Podniesienie jakości i standardu usług przewozowych jest ściśle związane z realizacją oczekiwań samych mieszkańców. Oferowanie usług na wysokim poziomie, odpowiadających rzeczywistym potrzebom użytkowników, stanowi kluczowy warunek skutecznego zachęcania do korzystania z transportu zbiorowego.



Rysunek 4. Hierarchia preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu
Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań, str. 80-85.

Najważniejsze czynniki kształtujące preferencje:

- **Czas podróży** – czyli całkowity czas potrzebny na przemieszczenie się z punktu początkowego do punktu docelowego. Na czas podróży składają się nie tylko czas przejazdu środka transportu, ale również czas dojścia do przystanku, czas oczekiwania na dany kurs. Działania: nadanie priorytetu pojazdom transportu publicznego w sygnalizacji świetlnej,

optymalizowanie czasu przejazdu, ustalanie połączeń z możliwie najkrótszym czasem przejazdu pomiędzy kluczowymi przystankami podróży.

- **Koszt podróży** – zwiększenie atrakcyjności biletów okresowych oraz wprowadzenie biletów czasowych, atrakcyjny system taryfowy, ustalanie taryfy przewozowej dostosowanej do możliwości finansowych danej społeczności lokalnej, uwzględniającej indywidualne uwarunkowania danej społeczności lokalnej.
- **Dostępność** – skracanie dystansu do przystanków, tworzenie przejść dla pieszych w ich pobliżu oraz likwidacja barier architektonicznych. Tworzenie oferty przewozowej ułatwiającej użytkownikowi skorzystanie z danego środka transportu, aby dotarł do celu podróży.
- **Bezpośredniość** – odnosi się do stopnia, w jakim wybrany środek transportu umożliwia dotarcie do celu podróży bez przesiadek, objazdów czy zbędnych postojów, obejmuje dostosowanie sieci połączeń do najczęściej występujących relacji podróży.
- **Częstotliwość** – oznacza jak często dany środek transportu jest dostępny w określonym czasie, czyli liczbę kursów, połączeń lub możliwości rozpoczęcia podróży oraz dopasowanie odstępów między kursami do rzeczywistych potrzeb użytkowników.
- **Punktualność** – czyli stopień, w jakim rzeczywisty czas odjazdu pokrywa się z planowanym rozkładem jazdy, jest to czynnik kształtujący zaufanie i satysfakcję pasażerów, można na niego wpływać uwzględniając realne czasy przejazdu w rozkładach, ograniczając liczbę odjazdów przed i po czasie (opóźnienia do 3 min – maks. 5%, przyspieszenia powyżej 1 min – mniej niż 1%) oraz poprzez wymianę taboru na nowsze, mniej awaryjne autobusy.
- **Komfort i wygoda** – odnoszą się do subiektywnego odczucia przyjemności, swobody i warunków podróży, można na niego wpływać poprzez takie działania jak inwestycje w infrastrukturę przystankową, nowoczesny tabor wyposażony, np. w ładowarki USB w pojazdach, klimatyzację, dostępny dla osób z niepełnosprawnościami, lub poprzez ograniczenie zatłoczenia pojazdów oraz poprawę kultury jazdy kierowców.
- **Bezpieczeństwo** – postrzegane jako ochrona życia, zdrowia i mienia podczas podróży, poczucie bezpieczeństwa można zwiększać wyposażając pojazdy np. w monitoring z rejestracją obrazu w pojazdach, oświetlenie przystanków, dbanie o czystość przestrzeni pasażerskiej zarówno w pojeździe jak i na przystankach.
- **Dostępność informacji** – czyli łatwość w uzyskaniu informacji o podróży, takich jak godziny odjazdów, czas przejazdu, trasa, ceny biletów, alternatywne połączenia, awarie. Działania: rozwój otwartych danych i tablic informacji pasażerskiej, dostęp do rozkładów jazdy z każdego miejsca – aplikacje, strona www, tablice przystankowe.
- **Niezawodność usług** – postrzegana jako stałość i przewidywalność działania danego środka transportu, działanie zgodnie z planem, bez zakłóceń, opóźnień czy odwołań kursów. Działania: wymiana przestarzałego taboru w celu ograniczenia awaryjności i liczby niezrealizowanych kursów, wystarczająca liczba kierowców do obsługi zadań przewozowych.

7.1. Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się dynamiczny rozwój motoryzacji. Rosnąca liczba pojazdów przekłada się nie tylko na większe zanieczyszczenie środowiska i zatłoczenie dróg, ale również na szereg problemów społecznych, które wpływają na pogarszanie jakości życia na obszarach zurbanizowanych.

Celem polityki zrównoważonego rozwoju jest utrzymanie racjonalnych proporcji pomiędzy podróżami realizowanymi transportem publicznym a transportem indywidualnym. Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy m.in. od częstotliwości korzystania z samochodów, ich średniego napełnienia oraz **wskaźnika motoryzacji** — czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców. Wskaźnik ten ma kluczowe znaczenie dla prowadzenia lokalnej polityki parkingowej, uwzględniającej cele związane z rozwojem zrównoważonego transportu publicznego.

W każdym z analizowanych lat wartość wskaźnika motoryzacji w Powiecie Włocławskim była wyższa niż średnia dla województwa kujawsko-pomorskiego i całego kraju. Oznacza to systematyczny wzrost liczby samochodów osobowych, które stanowią realną konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu mają coraz łatwiejszy dostęp do indywidualnych środków transportu.

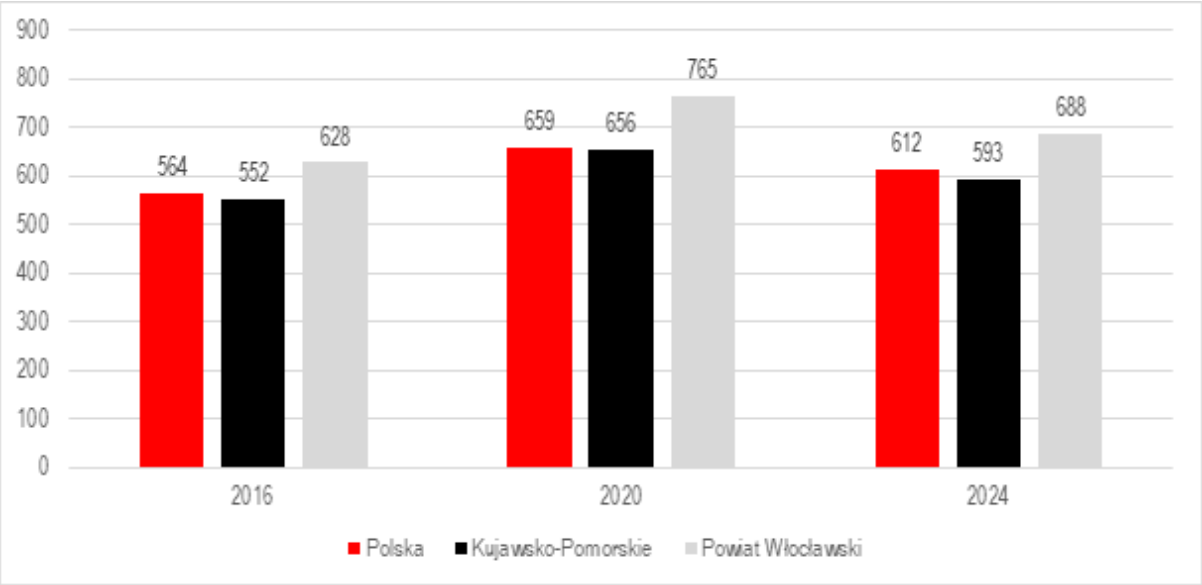
Wskaźnik motoryzacji wynosił:

- w 2016 roku – 628 samochodów/1000 mieszkańców,
- w 2020 roku – 765 samochodów/1000 mieszkańców,
- w 2024 roku – 688 samochodów/1000 mieszkańców.

W latach 2016 – 2020 nastąpił znaczący wzrost wskaźnika, co oznacza, że w tym czasie liczba samochodów w przeliczeniu na mieszkańca wyraźnie wzrosła.

W 2024 roku odnotowano tendencję spadkową w stosunku do lat poprzednich, co nasuwa pozytywny trend wśród mieszkańców powiatu, który może być spowodowany wzrostem popularności transportu publicznego lub alternatywnych form mobilności. W odpowiedzi na te zmiany Powiat Włocławski zamierza podejmować działania na rzecz utrzymania pozytywnego trendu i zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez modernizację taboru, poprawę częstotliwości kursów, zwiększanie dostępności przewozów użyteczności publicznej dla mieszkańców powiatu, poprawę infrastruktury przystankowej, informacji pasażerskiej, lepszą integrację z innymi środkami transportu (np. koleją i autobusami dalekobieżnymi) oraz oferowanie korzystniejszych warunków cenowych dla pasażerów.

Na poniższym wykresie przedstawiony został wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie kujawsko - pomorskim i Powiecie Włocławskim.



Wykres 5 Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Włocławskim, województwie kujawsko - pomorskim i Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1. Powiat Włocławski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady zarządzania transportem publicznym jest ustawa o ptz. Ponadto aktami prawnymi regulującymi zarządzanie transportem publicznym są w szczególności:

- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490 z późn.zm.),
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234 z późn.zm.),
- ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1684 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662 z późn.zm.),
- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 793 ze zm.),
- ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2026 r. poz. 720 ze zm.),
- ustawa z dnia 6 marca 2018 - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480 ze zm.),
- 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. U. UE L 315 z 3.12.2007 r.).

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Na obszarze Powiatu Włocławskiego organizatorem jest Powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje Starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice Powiatu.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest Powiat:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, lub,
- któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

W zakresie planowania powiat opracowuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany planem transportowym, w którym określa potrzeby przewozowe mieszkańców, sieć komunikacyjną, częstotliwość kursowania, standardy jakości usług oraz możliwości integracji różnych gałęzi transportu. Plan ten uwzględnia powiązania z transportem gminnym, wojewódzkim i komercyjnym. Dokument ten stanowi podstawę do dalszych działań organizacyjnych i inwestycyjnych w transporcie publicznym na obszarze powiatu.

W ramach organizowania transportu powiat wyznacza przystanki komunikacyjne i dworce, określa warunki i zasady korzystania z nich oraz ustala stawki opłat pobieranych od operatorów i przewoźników. Organizator przygotowuje i przeprowadza postępowania dotyczące wyboru operatorów świadczących usługi w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zawiera umowy określające warunki świadczenia tych usług. Do jego kompetencji należy także ustalanie maksymalnych cen za przewozy powiatowe oraz podejmowanie działań zmierzających do integracji taryfowej i biletowej z innymi systemami transportowymi. Powiat jako organizator musi zapewnić zgodność organizowanych przewozów z planem transportowym oraz dbać o ich efektywność i dostępność dla mieszkańców. Zarządzanie transportem obejmuje monitorowanie i kontrolę realizacji usług przez operatorów, nadzór nad zgodnością wykonywanych przewozów z umowami, utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą przystankową będącą własnością powiatu oraz prowadzenie systemu informacji pasażerskiej. Organizator odpowiada za publikację rozkładów jazdy i komunikatów, zapewnienie pasażerom dostępu do aktualnych informacji oraz prowadzenie rozliczeń finansowych z operatorami w zakresie rekompensat i dopłat. W tym obszarze powiat pełni rolę podmiotu koordynującego, zapewniającego spójność funkcjonowania transportu na poziomie lokalnym i jego integrację z sieciami regionalnymi.

Istotnym elementem działalności powiatu jako organizatora jest również możliwość ustanawiania i zarządzania zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym. Ułatwia to pasażerom korzystanie z różnych środków transportu w ramach jednej taryfy lub wspólnego biletu. Powiat może w tym zakresie zawierać porozumienia z innymi organizatorami, co sprzyja budowaniu spójnej oferty transportowej na większym obszarze funkcjonalnym.

Na organizatorze spoczywają także obowiązki informacyjne. Powiat jest zobowiązany do ogłaszania zamiaru zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego, przekazywania marszałkowi województwa danych dotyczących organizowanych przewozów i infrastruktury oraz informowania pasażerów o rozkładach jazdy i zmianach w komunikacji. Dodatkowo, w przypadku zawierania porozumień z innymi jednostkami samorządu, powiat odpowiada za zapewnienie przejrzystości zasad finansowania i organizacji przewozów.

Zadania organizatora finansowane są ze środków budżetu powiatu, rekompensat i dopłat do przewozów o charakterze użyteczności publicznej, środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych oraz opłat za korzystanie z przystanków i dworców. Powiat ponosi odpowiedzialność za zgodność swoich działań z prawem krajowym i unijnym, w tym z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007. Jego rolą jest zapewnienie mieszkańcom równego dostępu do usług transportowych, tworzenie warunków dla rozwoju zrównoważonej mobilności i integracja systemów przewozowych na poziomie lokalnym i ponadlokalnym.

Tak określony podział kompetencji zapewnia spójność działań samorządów oraz zgodność z krajowymi i unijnymi przepisami prawa w zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym.

8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę na świadczenie usług przewozowych na określonych w tej umowie liniach komunikacyjnych.

Na mocy art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy, jednym z podstawowych zadań organizatora jest przygotowanie i przeprowadzenie postępowania mającego na celu wybór operatora i zawarcie z nim umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Tryb przeprowadzenia takiego postępowania określają przepisy rozdziału 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z art. 19 ust. 1, wybór operatora może nastąpić w jednej z dwóch form:

- w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych,
- zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Taki sposób wyboru operatora zapewnia zgodność postępowania z obowiązującymi przepisami prawa oraz przejrzystość procesu organizacji usług transportowych.

Powiat Włocławski, jako organizator transportu o charakterze użyteczności publicznej, podjął decyzję o zawarciu Umowy z operatorem, którym jest Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy S.A., w trybie zakłóceń na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Umowa na okres od 1 stycznia 2025 r. r. do 31 grudnia 2025 r.) na 7 linii komunikacyjnych:

- linia komunikacyjna 26620: Chodecz - Boniewo - Izbica Kujawska;
- linia komunikacyjna 26693: Nasiegniewo – Machnacz;
- linia komunikacyjna 26694: Baruchowo – Machnacz;
- linia komunikacyjna 26695: Chodecz – Machnacz;
- linia komunikacyjna 26696: Telążna Leśna - Brześć Kujawski;
- linia komunikacyjna 26697: Świątkowizna - Bogucin - Brześć Kujawski;
- linia komunikacyjna 26772: Baruchowo – Chodecz.

W 2026 r. zawarto umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W tym celu Powiat Włocławski opublikował „Wstępne ogłoszenie informacyjne dotyczące usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego" nr 799146-2024 w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, w którym wskazał:

- nazwę i adres właściwego organizatora;
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia;
- określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
  na których będą wykonywane przewozy;

- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3;
- przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

9.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny być kształtowane w sposób odpowiadający oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców objętych planem transportowym, przy jednoczesnym uwzględnieniu realnych możliwości finansowych jednostki samorządowej. Ramy prawne i organizacyjne określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, a także akty wykonawcze i wytyczne krajowe oraz unijne, które przewidują, że organizator — w tym powiat — planuje sieć przewozów, określa warunki jakościowe świadczenia usług oraz odpowiada za zapewnienie stabilności finansowej i dostępności przewozów na swoim obszarze.

Atrakcyjna oferta przewozowa, wysoka jakość taboru i infrastruktury przystankowej oraz czytelny i zintegrowany system taryfowo-biletowy wpływają bezpośrednio na popyt na transport publiczny. Inwestowanie w jakość — rozumiane jako punktualność i częstotliwość kursów, komfort i dostępność pojazdów, przejrzystość informacji dla pasażerów oraz bezpieczeństwo podróży — sprzyja przesiadaniu się mieszkańców z transportu indywidualnego na zbiorowy, co ma również pozytywne skutki społeczne i środowiskowe. Z perspektywy organizatora te elementy są narzędziami kształtowania mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu; wsparcie finansowe dla samorządów, w tym mechanizmy państwowe takie jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, umożliwia częściowe pokrycie deficytu linii ważnych ze społecznego punktu widzenia.

Podnoszenie jakości usług powinno być procesem systemowym, opartym na dialogu z użytkownikami. Organizatorzy winni systematycznie identyfikować postulaty mieszkańców — zarówno obecnych pasażerów, jak i potencjalnych użytkowników — i przekładać je na zapisy planu transportowego oraz kryteria w umowach z operatorami. Przykładowo postulaty dotyczące częstotliwości kursów, skomunikowań, lokalizacji przystanków, warunków przesiadek czy przystosowania pojazdów dla osób z ograniczoną sprawnością mobilną powinny znaleźć odzwierciedlenie w warunkach przetargowych i standardach eksploatacyjnych. Takie podejście umożliwia skoncentrowanie zasobów tam, gdzie wzrost jakości ma największy wpływ na dostępność i użyteczność systemu.

W praktyce podniesienie standardu wiąże się także z technicznymi i projektowymi wymaganiami wobec taboru i infrastruktury. Normy i wytyczne dotyczące konstrukcji autobusów, niskiej podłogi, miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, oznakowania i parametrów zatok przystankowych wpływają na komfort i bezpieczeństwo podróży; analogicznie wytyczne projektowe dla dróg i przystanków promują uniwersalne projektowanie i czytelność przestrzeni przystankowej. Spełnianie tych wymagań powinno być jednym z kryteriów przy formułowaniu zamówień publicznych oraz przy ocenie jakości usług realizowanych przez operatorów.

Równie istotne jest monitorowanie i ocena efektów: organizator powinien wprowadzić system wskaźników jakości (np. punktualność, liczba skarg, dostępność taboru, liczba kursów skomunikowanych z kluczowymi celami podróży) oraz mechanizmy kontroli realizacji umów przewozowych. Instytucje naukowe i branżowe rekomendują podejście oparte na mierzeniu

efektywności świadczonych usług i korelowaniu wyników z działaniami naprawczymi lub modyfikacją siatki połączeń — dzięki temu podnoszenie standardu przestaje być jednorazową inwestycją, a staje się procesem ciągłego doskonalenia.

Dążenie do wyższego standardu usług przewozowych wymaga równoległego uwzględnienia postulatów mieszkańców, przestrzegania obowiązujących norm i wytycznych technicznych, uzasadnionego planowania w ramach dokumentów strategicznych oraz zapewnienia źródeł finansowania. W ten sposób organizator, działając w granicach swoich kompetencji i możliwości budżetowych, może stworzyć ofertę transportową atrakcyjną jakościowo, dostosowaną do potrzeb lokalnej społeczności i efektywną ekonomicznie.

9.2. Postulaty przewozowe

Tabela przedstawia główne postulaty transportowe zgłaszane przez mieszkańców oraz możliwe sposoby ich realizacji przez powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 11. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Bezpośredniość	Projektowanie układu sieci komunikacyjnej w sposób maksymalnie odzwierciedlający najczęstsze relacje w podróżach mieszkańców. Ograniczanie liczby przesiadek, prowadzenie tras w sposób zapewniający dojazd do kluczowych celów podróży w możliwie najkrótszym czasie, optymalizacja układu linii w celu utworzenia spójnej i czytelnej sieci transportowej.
Częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasowych między kursami do rzeczywistych potrzeb przewozowych. Zwiększenie częstotliwości w godzinach szczytu, zapewnienie minimalnej oferty w godzinach pozaszczytowych oraz w weekendy, wprowadzenie rozkładów cyklicznych.
Dostępność	Minimalizowanie odległości dojścia do przystanków poprzez lokalizowanie ich w miejscach dogodnych dla mieszkańców, budowę nowych przystanków, przystanki na żądanie, tworzenie przejść dla pieszych, likwidację barier architektonicznych i dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.
Niezawodność	Ograniczenie awaryjności poprzez modernizację lub wymianę taboru, wprowadzenie standardów technicznych dotyczących wieku i wyposażenia pojazdów, zastosowanie skutecznych systemów utrzymania i serwisowania pojazdów oraz rezerw taborowych.
Koszt	Kształtowanie polityki taryfowej tak, aby była dostępna cenowo dla pasażerów i możliwa do sfinansowania przez organizatora. Stosowanie taryf preferencyjnych, biletów okresowych, ulg, zintegrowanych systemów biletowych i cen uwzględniających koszty

	funkcjonowania transportu.
Prędkość	Skrócenie czasu przejazdu i zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego poprzez optymalizację tras, ograniczanie zbędnych postojów, priorytety dla pojazdów na skrzyżowaniach, buspasy i minimalizacja strat czasowych na węzłach przesiadkowych.
Punktualność	Dopasowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, uwzględnienie warunków ruchu, wprowadzenie systemów monitoringu GPS i dynamicznej informacji pasażerskiej, kontrola punktualności i powiązanie jej z oceną jakości usług operatorów.
Wygoda	Podniesienie standardu podróżowania i oczekiwania na przejazd poprzez stosowanie nowoczesnego, klimatyzowanego taboru, zapewnienie komfortowej infrastruktury przystankowej (wiaty, ławki, oświetlenie), systemów informacji pasażerskiej, Wi-Fi oraz dostosowanie pojazdów i przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Źródło: opracowanie własne

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Zwiększenie udziału transportu zbiorowego w zaspokajaniu potrzeb przewozowych wymaga zastosowania zróżnicowanych rozwiązań, dostosowanych do poszczególnych rodzajów odbiorców. Kluczowe jest stworzenie takich warunków, które skłonią dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do zmiany sposobu podróżowania. Przygotowanie odpowiedniej oferty transportowej powinno opierać się na znajomości potrzeb przewozowych różnych grup społecznych. W związku z dynamicznie zmieniającymi się wzorcami mobilności niezbędne jest systematyczne badanie oczekiwań i preferencji podróżnych, a także analiza zmian w strukturze miejskiej oraz lokalizacji generatorów ruchu. Podnoszenie jakości transportu publicznego powinno iść w parze z działaniami ukierunkowanymi na kształtowanie świadomości społecznej i zmianę sposobu postrzegania tego środka transportu. Korzystanie z komunikacji zbiorowej powinno być postrzegane jako atrakcyjna alternatywa dla samochodu osobowego oraz wyraz nowoczesnego, ekologicznego stylu życia.

9.3. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

9.3.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

W 2025 r. autobusy wykorzystywane w ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Włocławskiego nie zapewniały pełnej dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Z danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe wynika, że tylko jeden pojazd przeznaczony do obsługi sieci powiatowych przewozów użyteczności publicznej obsługiwany przez operatora – Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. – posiada rampę umożliwiającą wjazd wózka inwalidzkiego, natomiast infrastruktura przystankowa, poza przystankami węzłowymi, opiera się w głównej mierze na znaku przystankowym oraz rozkładzie jazdy. Aktualnie nowoczesny tabor autobusowy zapewnia dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Mając na uwadze te potrzeby, Powiat Włocławski zakłada, że w procesie projektowania oraz modernizacji infrastruktury przystankowej wszędzie tam, gdzie będzie to możliwe, będą sukcesywnie eliminowane bariery architektoniczne. W przypadku budowy, remontu lub modernizacji przystanków i dojść pieszych planuje się m.in.: utwardzenie i właściwe poszerzenie peronów w celu ułatwienia wsiadania osób o ograniczonej mobilności, wyznaczenie stref nawierzchni o odmiennej fakturze i barwie (np. płytki z guzkami) jako element informacyjny dla osób niedowidzących, likwidację progów lub różnic wysokości z wykorzystaniem ramp i łagodnych przejść, lokalizowanie przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży osób z ograniczeniami ruchowymi, projektowanie przystanków w granicy ciągów pieszych i zbliżenie krawędzi pojazdu do krawędzi przystanku w maksymalnym możliwym zakresie.

Dostępność infrastruktury przystankowej mierzy się także w aspekcie czasu potrzebnego na dojście do najbliższego przystanku. W polskich warunkach za strefę obsługi przyjmuje się zazwyczaj promień 500 – 1 000 metrów, co przy przeciętnej prędkości chodzenia 5 km/h przekłada się na czas dojścia od około 6 do 12 minut.

Istotnym czynnikiem umożliwiającym pełne wykorzystanie potencjału dostępnej infrastruktury jest standard taboru. Powiat Włocławski podjął działania zmierzające do usprawnienia floty autobusowej. W ramach projektu współfinansowanego z Krajowego Planu Odbudowy zakupił 18 autobusów elektrycznych, kategorii M3 klasy II, niskopodłogowych, wraz z dostawą i montażem ładowarek zajezdniowych (stacji ładowania) oraz 8 autobusów hybrydowych kategorii M3 klasy II, dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w celu obsługi linii pozamiejskich na

obszarze powiatu. Dzięki tym inwestycjom, od 2026 roku całość zadań przewozowych jest obsługiwana nowoczesnym taborem dostosowanym do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

9.3.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport drogowy stanowi jeden z kluczowych czynników wpływających na jakość środowiska naturalnego w obszarach miejskich i podmiejskich. Emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz cząstek stałych generowanych przez pojazdy spalinowe ma istotny wpływ na stan zdrowia mieszkańców, klimat akustyczny oraz ogólną jakość życia. Publiczny transport zbiorowy, stanowiący alternatywę dla transportu indywidualnego, odgrywa szczególną rolę w procesie redukcji negatywnego wpływu mobilności na środowisko. Standard usług przewozowych powinien zatem obejmować nie tylko komfort i dostępność, ale również **wymiar środowiskowy**, zgodny z polityką klimatyczną i ekologiczną Unii Europejskiej oraz Polski.

Podstawą ograniczenia wpływu transportu na środowisko są zaostrzone normy emisji spalin oraz obowiązek sukcesywnego wprowadzania nisko- i zeroemisyjnych technologii napędowych. Na poziomie Unii Europejskiej kwestie te regulują m.in.:

- **dyrektywy dotyczące norm EURO 1–4**, ustanawiające pierwsze ramy ograniczeń emisji dla pojazdów użytkowych,
- **Rozporządzenie (WE) nr 715/2007** oraz akty wykonawcze wprowadzające normy EURO 5 i EURO 6,
- **Rozporządzenie (UE) 2024/1257**, ustanawiające normę **EURO 7**, która zacznie obowiązywać dla nowych typów autobusów od 2028 r., a dla nowych pojazdów rejestrowanych od 2029 r.

W prawie krajowym regulacje w tym zakresie zawierają:

- **Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym** (Dz.U. 2026 poz. 1231),
- **Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych** (Dz.U. 2024 poz. 1289 t.j.),
- akty wykonawcze oraz dokumenty strategiczne, takie jak **Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności** oraz **Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. (PEP2040)**.

Dodatkowo zastosowanie mają przepisy unijne odnoszące się do oceny oddziaływania na środowisko, w tym:

- **Dyrektywa 2001/42/WE** w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,
- **Dyrektywa 2011/92/UE** z nowelizacją 2014/52/UE w sprawie oceny oddziaływania niektórych przedsięwzięć publicznych i prywatnych na środowisko.

Rozwój i modernizacja taboru autobusowego oraz infrastruktury przystankowej powinny być zgodne z rosnącymi wymaganiami środowiskowymi. W szczególności:

- pojazdy eksploatowane powinny spełniać co najmniej normę **EURO 4**,
- pojazdy nowo wprowadzane – co najmniej **EURO 6**,
- od 2027 roku rekomendowane będzie stosowanie pojazdów zgodnych z **EURO 7** lub pojazdów zeroemisyjnych.

Ponadto wiele jednostek samorządu terytorialnego wdraża **strefy czystego transportu (ZCT)**, których wprowadzenie reguluje ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W strefach tych

obowiązują ograniczenia dla pojazdów wysokoemisyjnych, co w praktyce wymusza modernizację floty i inwestycje w rozwiązania ekologiczne. Współczesne podejście do zrównoważonego transportu zakłada odchodzenie od klasycznych silników wysokoprężnych na rzecz rozwiązań ograniczających emisję zanieczyszczeń. Należą do nich:

- napędy zasilane paliwami alternatywnymi, takimi jak **CNG**, **LNG**, **biometan** czy **biopaliwa**,
- autobusy **elektryczne** oraz **wodorowe**, które nie emitują spalin w miejscu użytkowania,
- rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania wodoru i paliw alternatywnych.

Wraz z wejściem w życie normy EURO 7 wprowadzony zostanie obowiązek monitorowania emisji rzeczywistych (RDE) oraz zwiększone wymogi trwałościowe, co przyczyni się do realnej redukcji zanieczyszczeń w całym cyklu eksploatacji pojazdu.

Ograniczenie emisji nie może opierać się wyłącznie na wymianie taboru. Istotnym elementem jest także kształtowanie **świadomości ekologicznej mieszkańców** i promowanie alternatywnych, przyjaznych środowisku form mobilności. Obejmuje to m.in.:

- kampanie edukacyjne i informacyjne zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego,
- rozwój systemów rowerów publicznych, carpoolingu i mobilności współdzielonej,
- wspieranie ruchu pieszego i rowerowego w centrach miast,
- szkolenia dla kierowców z zakresu ecodrivingu, umożliwiające redukcję zużycia paliwa i emisji CO_2 nawet o kilkanaście procent.

Efektywne włączanie aspektów środowiskowych do standardu usług przewozowych wymaga zastosowania zróżnicowanych instrumentów wdrożeniowych:

- **Wymogi w dokumentacji przetargowej** – określanie minimalnych norm emisji pojazdów oraz premiowanie taboru zeroemisyjnego w kryteriach oceny ofert,
- **Instrumenty finansowe i preferencje** – wykorzystanie środków pochodzących z funduszy unijnych
  (np. FEnIKS, KPO), krajowych programów wsparcia, ulg podatkowych i preferencyjnych kredytów,
- **Monitoring i raportowanie** – obowiązek prowadzenia ewidencji i sprawozdawczości emisji z transportu, co umożliwia ocenę postępu w realizacji celów klimatycznych,
- **Planowe wycofywanie pojazdów wysokoemisyjnych** – tworzenie harmonogramów wymiany floty w powiązaniu z celami klimatycznymi i dostępnością finansowania.

Uwzględnienie aspektów środowiskowych w standardzie usług przewozowych stanowi nie tylko obowiązek wynikający z prawa unijnego i krajowego, ale także strategiczny element **poprawy jakości życia mieszkańców**. Modernizacja taboru, redukcja emisji i hałasu oraz rozwój infrastruktury przyjaznej środowisku sprzyjają realizacji celów klimatycznych i zdrowotnych. Działania te są zgodne z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, którego celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku.

Wprowadzanie ekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym zwiększa konkurencyjność tej formy mobilności wobec transportu indywidualnego, przyczyniając się do ograniczenia kongestii drogowej, poprawy jakości powietrza i zdrowia mieszkańców. Jednocześnie stanowi ono istotny komponent lokalnych strategii rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

9.4. Rozwój elektromobilności w zakresie podwyższenia standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego

Transport drogowy stanowi obecnie jeden z najistotniejszych czynników wpływających negatywnie na stan środowiska naturalnego. Odpowiada za znaczną część emisji substancji zanieczyszczających powietrze, przyczyniając się zarówno do pogorszenia jakości powietrza, jak i do zmian klimatycznych oraz degradacji ekosystemów.

Sektor transportu drogowego odpowiedzialny jest za:

- emisję tlenków azotu (NO_x),
- emisję tlenku węgla (CO),
- emisję niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO),
- emisję pyłu zawieszonego PM10 oraz pyłu PM2.5,
- emisję prekursorów ozonu troposferycznego,
- emisję dwutlenku węgla (CO_2) oraz innych gazów cieplarnianych.

Z uwagi na skalę tych oddziaływań całkowite wyeliminowanie ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego nie jest możliwe. Należy jednak konsekwentnie dążyć do sytuacji, w której pojazdy emitują minimalną ilość zanieczyszczeń, zgodnie z celami polityki klimatyczno-środowiskowej Unii Europejskiej oraz krajowych dokumentów strategicznych.

Kluczowym narzędziem osiągania tych celów jest wprowadzanie pojazdów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych zarówno w transporcie indywidualnym, jak i publicznym. W praktyce oznacza to m.in.:

- promowanie wyboru pojazdów spełniających najwyższe normy emisji (np. poprzez ulgi w strefach parkowania lub preferencje w ruchu),
- tworzenie systemów publicznego transportu zbiorowego w oparciu o tabor zeroemisyjny (np. elektryczny lub wodorowy) lub niskoemisyjny,
- sukcesywną wymianę i modernizację taboru eksploatowanego przez operatorów realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat Włocławski, jako organizator transportu pozamiejskiego, realizuje projekty inwestycyjne ukierunkowane na ograniczenie wpływu transportu publicznego na środowisko. W ramach działań zrealizowano inwestycje:

- zakup 5 autobusów elektrycznych wraz z montażem 5 stacji ładowania,
- zakup 13 autobusów elektrycznych oraz montaż 12 ładowarek zajezdniowych,
- zakup 8 nowoczesnych autobusów hybrydowych kategorii M3 klasa II, przeznaczonych do obsługi pozamiejskich linii komunikacyjnych.

Inwestycje te zostały zrealizowane dzięki dofinansowaniu z Krajowego Planu Odbudowy.

Autobusy są wykorzystywane wyłącznie do realizacji pozamiejskich przewozów pasażerskich. Nowy tabor został udostępniony operatorowi do świadczenia usług powiatowego transportu użyteczności publicznej od 2026 r.

Nowoczesne autobusy elektryczne i hybrydowe są wykorzystywane do obsługi regularnych połączeń pomiędzy miejscowościami Powiatu Włocławskiego, obejmujących zarówno połączenia lokalne, jak

i trasy łączące kluczowe ośrodki powiatu z Włocławkiem. Przewozy są realizowane od 1 stycznia 2026 r. na następujących liniach komunikacyjnych:

- **26720** Chodecz – Boniewo – Kłobia – Lubraniec – Zgłowiączka – Izbica Kujawska
- **26693** Nasiegniewo – Włocławek – Wieniec – Machnacz – Brześć Kujawski
- **26694** Baruchowo – Kowal – Nakonowo – Choceń – Kruszyn – Machnacz
- **26695** Chodecz – Choceń – Kruszynek – Dobra Wola – Brześć Kujawski – Machnacz
- **26696** Telążna Leśna – Włocławek – Brzezie – Machnacz – Brześć Kujawski
- **26697** Świątkowizna – Fabianki – Bogucin – Włocławek – Brześć Kujawski
- **26735** Łąki Wielkie – Boniewo – Choceń – Włocławek
- **26771** Chodecz – Kłobia – Szewo – Kowal – Włocławek
- **26772** Baruchowo – Kowal – Lubień Kujawski – Chodecz
- **26773** Włocławek – Pikutkowo – Brześć Kujawski – Lubraniec
- **26774** Włocławek – Wieniec – Brześć Kujawski – Lubraniec
- **26775** Włocławek – Pikutkowo – Brześć Kujawski – Kazanie – Lubraniec – Siemnówek
- **26776** Włocławek – Pikutkowo – Brześć Kujawski – Lubraniec – Milżyn – Izbica Kujawska
- **26777** Włocławek – Pikutkowo – Brześć Kujawski – Lubraniec – Zgłowiączka – Izbica Kujawska
- **26778** Włocławek – Kowal – Baruchowo – Kowal – Włocławek
- **26779** Włocławek – Kowal – Lubień Kujawski
- **26780** Włocławek – Choceń – Nowiny – Chodecz
- **26781** Włocławek – Lubanie – Włocławek
- **26782** Błenna – Izbica Kujawska – Boniewo – Lubraniec – Brześć Kujawski – Włocławek
- **26783** Włocławek – Dąb Polski – Włocławek
- **26784** Włocławek – Wieniec – Brześć Kujawski – Kąkowa Wola – Dąbie Kujawskie – Lubraniec
- **26785** Włocławek – Łagiewniki – Kowal – Krzewent – Baruchowo – Grabkowo – Łagiewniki – Pińczata – Włocławek
- **26789** Włocławek – Smólsk – Guźlin – Brześć Kujawski – Kazanie – Lubraniec
- **26790** Włocławek – Szpetal Górny – Kulin – Fabianki – Włocławek – Kruszyn – Świętosław – Śmiłowice – Wilkowice – Kuźnice – Kruszyn – Włocławek

zaś od 1 września 2026 r. na linii:

- **26797**: Choceń-Kowal przez Śmiłowice - Czerniewice

Wybór tras został ukierunkowany na obsługę głównych korytarzy komunikacyjnych powiatu, zapewniających codzienny dojazd mieszkańców do Włocławka oraz miejscowości o funkcjach usługowych i edukacyjnych.

Realizacja powyższych działań pozwoli osiągnąć następujące efekty:

- ograniczenie emisji CO_2, NO_x, pyłów i innych zanieczyszczeń do powietrza,
- redukcję hałasu komunikacyjnego,
- poprawę jakości powietrza i komfortu życia mieszkańców,
- zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego jako alternatywy dla samochodu osobowego,
- wsparcie realizacji celów polityki klimatycznej UE (m.in. pakietu Fit for 55) oraz krajowych strategii w zakresie zrównoważonej mobilności.

Inwestycja ta stanowi ważny element transformacji systemu transportowego Powiatu Włocławskiego w kierunku nowoczesnej, cichej i przyjaznej środowisku komunikacji publicznej. W ramach działań Powiatu Włocławskiego ukierunkowanych na transformację w kierunku zeroemisyjnego transportu zbiorowego, zaplanowano i realizowane są inwestycje w infrastrukturę techniczną niezbędną do ładowania autobusów elektrycznych obsługujących linie powiatowe. Ładowarki zlokalizowane są w bazie operacyjnej Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A. we Włocławku (ul. Rolna). W ramach inwestycji przewidziano również budowę odpowiedniej infrastruktury elektroenergetycznej oraz systemów zarządzania ładowaniem. Zastosowane rozwiązania umożliwią:

- równoczesne ładowanie autobusów elektrycznych wykorzystywanych na liniach powiatowych,
- optymalizację kosztów energii i zarządzanie mocą w czasie rzeczywistym,
- dalszą rozbudowę infrastruktury w kolejnych etapach transformacji taboru.

Lokalizacja stacji ładowania w jednym węźle operacyjnym pozwala na efektywne wykorzystanie dostępnych mocy przyłączeniowych, łatwiejsze zarządzanie serwisem oraz niższe koszty utrzymania w stosunku do rozproszonej infrastruktury.

Infrastruktura ta stanowi element strategiczny wdrażania zeroemisyjnego transportu publicznego na terenie Powiatu Włocławskiego, umożliwiając zasilanie taboru **18 autobusów elektrycznych** w perspektywie 2025–2026 r.

Tabela 12 Lokalizacja infrastruktury ładowania do autobusów elektrycznych dla Powiatu Włocławskiego

Lp.	Liczba stacji	Typ stacji	Moc (kW)	Lokalizacja	Nr działki	Uwagi
1	12 szt. (11 jednostanowiskowych + 1 dwustanowiskowa)	stacjonarne	11 × 120 kW, 1 × 120/60 kW	ul. Rolna, Włocławek	działka ewid. nr 2/10, obręb 0380, m. Włocławek	Powierzchnia wydzielonej części nieruchomości: 104 m²; użyczenie przez K-PTS S.A.; warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej zapewnione
2	5 szt. (jednostanowiskowe)	stacjonarne	5 × 120 kW	ul. Rolna, Włocławek	działka ewid. nr 2/10, obręb 0380, m. Włocławek	Powierzchnia wydzielonej części nieruchomości: użyczenie przez K-PTS S.A.; warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej zapewnione

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe we Włocławku

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

Jednym z kluczowych elementów efektywnego systemu transportu zbiorowego jest dobrze funkcjonujący system informacji pasażerskiej, który podnosi jakość oferty przewozowej oraz umożliwia integrację sieci komunikacyjnej. Przejrzysty, spójny i kompleksowy system informacji pozwala użytkownikom łatwo planować podróże, budując tym samym pozytywny wizerunek transportu zbiorowego jako nowoczesnego, dostępnego i dobrze zorganizowanego.

W sytuacji, gdy system informacji pasażerskiej jest nieczytelny, fragmentaryczny lub nieadekwatny do potrzeb mieszkańców, transport publiczny może być postrzegany jako chaotyczny, skomplikowany i mało przyjazny dla użytkownika. Brak odpowiednich narzędzi informacyjnych często prowadzi do rezygnacji z podróży komunikacją zbiorową już na etapie jej planowania.

Dlatego niezwykle istotne jest, aby system informacji pasażerskiej był kompleksowy, spójny i powszechnie dostępny, a przekazywane za jego pośrednictwem treści były aktualne, jednoznaczne i łatwe w odbiorze. Tylko taki system może realnie wspierać rozwój transportu publicznego oraz zwiększać jego atrakcyjność w oczach mieszkańców.

Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Rozkłady jazdy powiatowego publicznego transportu zbiorowego dostępne są na dworcu we Włocławku, na przystankach komunikacyjnych wymienionych w rozkładach jazdy, na stronie internetowej organizatora: www.samorzad.gov.pl/web/powiat-wloclawski w zakładce „Powiatowe przewozy pasażerskie w 2026 r.", zamieszczone na stronie operatora z odniesieniem do strony www.e-podróżnik.pl oraz w aplikacji mobilnej serwisu e-podróżnik.pl. Dodatkowo operator posiada uruchomioną informację telefoniczną działającą w dni robocze od godz. 5.00 do godz. 21.00.
Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów ww. rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;

- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Planowany system informacji pasażerskiej

Powiat Włocławski, w miarę możliwości finansowych, będzie dążyć do tego, aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego będą publikowane:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane/pożądane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 13. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).
	Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).
	Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	Nazwa i numer przystanku.
	Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie).
	Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.
	Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.
	Rozkład jazdy zawierający: • numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, • wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, • godziny odjazdów autobusów, • nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, • okres obowiązywania rozkładu jazdy, • legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.
	Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przesiadkowy	Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.
	Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących Powiat Włocławski.
	Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.
Internet	Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).
	Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.
	Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.
	Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży.
	Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Włocławskim

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Włocławskiego jest integracja systemu przewozów powiatowych oraz skuteczna współpraca pomiędzy różnymi szczeblami organizatorów transportu publicznego — powiatem, gminami oraz miastem Włocławek jako głównym węzłem transportowym. Integracja ta obejmie zarówno sferę organizacyjną, jak i techniczną, co pozwoli na stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci komunikacyjnej odpowiadającej rzeczywistym potrzebom mieszkańców.

Kluczowymi aspektami integracji będą:

- koordynacja rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach,
- ujednolicanie standardów wyposażenia oraz oznakowania pojazdów,
- w perspektywie kilkuletniej — integracja taryfowa i wspólny bilet obowiązujący w całej sieci powiatowej.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększenie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów — w miarę dostępnych środków finansowych,
- poszerzanie sieci tras obsługiwanych przez komunikację powiatową,
- wdrażanie systemów przesiadkowych typu Park & Ride oraz Bike & Ride,
- działania informacyjne i promocyjne wspierające korzystanie z transportu publicznego.

Rozwój transportu publicznego jest postrzegany jako jeden z kluczowych elementów polityki zrównoważonej mobilności oraz czynnik wpływający na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Jednocześnie uwzględnia on negatywne skutki nadmiernego ruchu samochodowego — takie jak zanieczyszczenie powietrza, hałas, wypadki drogowe oraz zjawisko kongestii.

Jednym z najważniejszych elementów strategii transportowej Powiatu Włocławskiego jest kompleksowa wymiana taboru. Od 2026 roku wszystkie linie komunikacyjne są obsługiwane w większości nowoczesnymi, nisko- i zeroemisyjnymi autobusami:

- 8 sztuk autobusów hybrydowych,
- 18 sztuk autobusów elektrycznych,
- 5 sztuk autobusów elektrycznych
- 3 sztuki autobusów spalinowych.

Nowy tabor spełnia najwyższe standardy w zakresie komfortu, bezpieczeństwa i dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością. Wdrożenie pojazdów elektrycznych wymaga również budowy infrastruktury ładowania — udostępniono 17 stacji ładowania. Dzięki temu możliwa jest efektywna obsługa tras zarówno lokalnych, jak i łączących powiat z miastem Włocławek.

W planowaniu transportu publicznego przyjęto zróżnicowane podejście zależne od gęstości zaludnienia i funkcji przestrzennej danego obszaru.

Na terenach o niższej gęstości zaludnienia, gdzie utrzymanie intensywnej siatki połączeń jest ekonomicznie trudne, transport zbiorowy będzie pełnić funkcję uzupełniającą wobec transportu indywidualnego. Jednocześnie zapewnione zostaną minimalne standardy dostępności — tak, aby

osoby starsze, uczniowie, osoby z niepełnosprawnościami czy niezmotoryzowani mieszkańcy miały realną możliwość dotarcia do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia czy administracji.

Na obszarach bardziej zurbanizowanych, w szczególności w otoczeniu Włocławka oraz w głównych korytarzach komunikacyjnych, transport publiczny ma stać się realną alternatywą dla samochodu osobowego. Oznacza to konieczność oferowania:

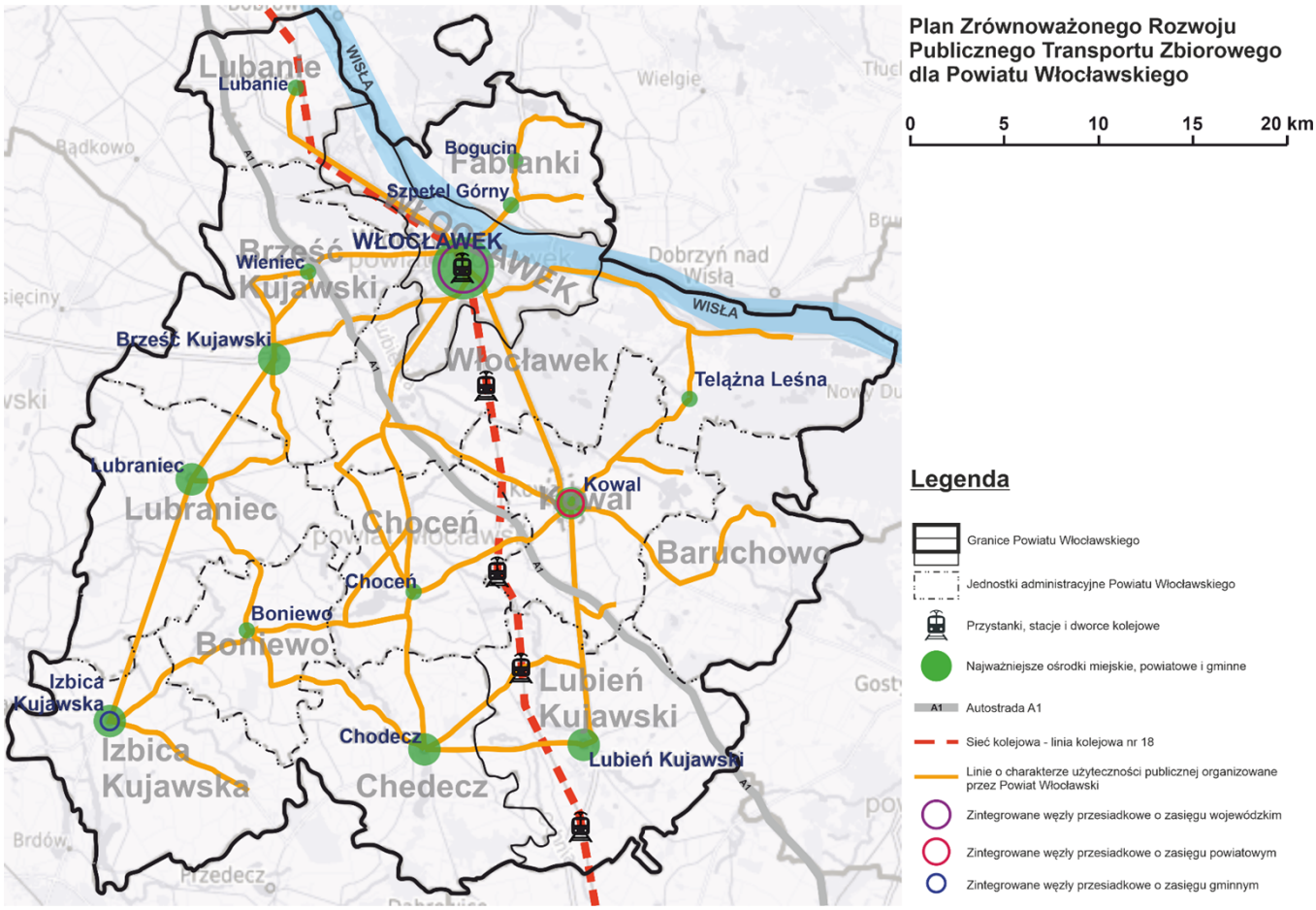
- przejrzystej i czytelnej sieci połączeń,
- prostego systemu taryfowego,
- odpowiednio wysokiej częstotliwości kursów,
- nowoczesnej informacji pasażerskiej.

Zgodnie z założeniami planów rozwoju, transport publiczny w powiecie zostanie wsparty kompleksowym systemem informacji pasażerskiej, obejmującym:

- tablice dynamiczne na głównych przystankach,
- aplikację i stronę internetową z aktualnymi rozkładami i informacją o ewentualnych opóźnieniach,
- elektroniczny system sprzedaży biletów,
- jednolite standardy oznakowania przystanków i pojazdów.

W celu skutecznego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Włocławskiego, jak i poszczególnych gmin, mogą być zawieranie porozumienia i umowy z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie organizacji i finansowania transportu publicznego. Taki model współpracy umożliwi lepszą koordynację działań, efektywne wykorzystanie środków oraz spójne planowanie siatki połączeń.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Włocławskim opiera się na integracji organizacyjnej, modernizacji taboru, zróżnicowaniu oferty w zależności od obszaru, a także na nowoczesnych narzędziach informacyjnych. Dzięki wdrożeniu autobusów hybrydowych i elektrycznych od 2026 roku oraz nowoczesnej infrastruktury ładowania pojazdów, wprowadzeniu jednolitego systemu informacji pasażerskiej oraz zacieśnieniu współpracy samorządowej, powstanie spójny, ekologiczny i dostępny system komunikacji publicznej, który przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców powiatu oraz zwiększenia jego atrakcyjności inwestycyjnej.



Rysunek 5 Plan transportowy dla Powiatu Włocławskiego (linie komunikacyjne 2026 r.) – część graficzna
Źródło: Opracowanie własne.

12. Aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o ptz stanowi, że „Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji". Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego.

Ustawodawca przewidział możliwość aktualizowania planów transportowych w zależności od uzasadnionych potrzeb, nie wskazując jednak żadnych konkretnych przypadków ani terminów aktualizacji. Przykładowo, może to nastąpić w sytuacji pojawienia się konieczności wyznaczenia nowej linii komunikacyjnej. Prace nad aktualizacją planu transportowego mogą zostać podjęte przez organizatora także w wyniku wniosków czy skarg innych podmiotów, takich jak pasażerowie (lokalna społeczność), operatorzy i przewoźnicy czy inni organizatorzy.

Aktualizacja planu transportowego powinna być zrealizowana bez zbędnej zwłoki i za każdym razem, kiedy zaistnieje taka potrzeba, w trybie przewidzianym przez właściwe przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.[5] Każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały.

Konieczność aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego” wynika zarówno ze zmian w organizacji powiatowych przewozów pasażerskich, jak również z potrzeby uporządkowania i ujednolicenia zapisów zawartych w obowiązującym dokumencie.

W związku z rezygnacją przez dotychczasowego przewoźnika z realizacji części kursów zaistniała konieczność zapewnienia ciągłości przewozów, w szczególności umożliwienia dzieciom i młodzieży szkolnej bezpiecznego i regularnego dojazdu do placówek oświatowych. W celu zabezpieczenia potrzeb transportowych mieszkańców utworzono nową linię komunikacyjną nr 26797, na trasie Choceń-Kowal przez Śmiłowice - Czerniewice. Utworzenie przedmiotowej linii spowodowało zmianę funkcjonującej sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Włocławski. Ponieważ nowa linia nie została ujęta w obowiązującym Planie transportowym, konieczne było uaktualnienie poprzez uwzględnienie przedmiotowej linii w wykazie sieci komunikacyjnej.

Jednocześnie w toku analizy zapisów obowiązującego Planu stwierdzono występowanie rozbieżności w zakresie nazw poszczególnych linii komunikacyjnych. W niektórych przypadkach nazwy ujęte w Planie nie odpowiadają aktualnemu nazewnictwu wynikającemu z obowiązujących uchwał oraz dokumentów dotyczących organizacji publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym zasadne jest dokonanie w ramach aktualizacji Planu również korekty i ujednolicenia nazw istniejących linii komunikacyjnych, tak aby ich oznaczenia i nazwy były zgodne z obowiązującymi uchwałami oraz faktycznie funkcjonującą siecią komunikacyjną.

[5] B. Kwiatek, A. Wach, K. Wach, Publiczny transport zbiorowy. Komentarz, Wolters Kluwer, Warszawa 2021

UZASADNIENIE

Uchwałą Nr XVIII/146/25 z dnia 28 listopada 2025 r. Rada Powiatu we Włocławku przyjęła Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Włocławskiego. Plan opracowano w celu zapewnienia mieszkańcom Powiatu Włocławskiego dostępu do publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego wykorzystania środków publicznych. Powiat Włocławski jako organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do posiadania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W związku z uruchomieniem nowej linii autobusowej na trasie Choceń - Kowal przez Śmiłowice - Czerniewice zaistniała konieczność aktualizacji Planu. Zgodnie z art. 11 ust.2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r., poz.1231), zwanej dalej ustawą, plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji. Do aktualizacji planu stosuje się odpowiednio przepisy wskazane w art.14 tej ustawy, w tym art.10 dotyczących konsultacji projektu.

Informację o opracowanym projekcie aktualizacji planu transportowego ogłoszono w dniu 8 października 2026 r. w prasie miejscowej ("Gazeta Pomorska"), w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, przez wywieszenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Starostwa Powiatowego we Włocławku, ul. Cyganka 28. Ogłoszenie określało miejsce wyłożenia projektu oraz formę, miejsce i termin składania opinii, wynoszący 21 dni od dnia ogłoszenia, tj. do 29 października 2026 r. W wyznaczonym terminie nie wniesiono opinii.

Podjęcie uchwały nie wywołuje skutków finansowych dla Powiatu, natomiast umożliwi ubieganie się o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Uchwała stanowi akt prawa miejscowego i podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

W związku z powyższym podjęcie uchwały jest zasadne.