



Województwo
Kujawsko-Pomorskie



Toruń, 07.03.2019 r.

Pan Andrzej Olszewski
Wójt Gminy Aleksandrów Kujawski

Odpowiadając na pismo PL.7241.1.2.2018.2019.AE pragnę serdecznie podziękować za przekazanie opracowania pn. „Reaktywacja przewozów kolejowych na szczeblu powiatowym na linii komunikacyjnej Ciechocinek – Aleksandrów Kujawski – określenie potencjału korytarza komunikacyjnego, identyfikacja kluczowych procesów dla powodzenia przedsięwzięcia z perspektywy organizatora przewozów w powiązaniu z ramami prawno-technicznymi projektu. Województwo Kujawsko-Pomorskie zapoznało się z dokumentem. Poniżej pragnę przedstawić najistotniejsze spostrzeżenia i wątpliwości wobec informacji zawartych w tym opracowaniu. Wyrażam nadzieję, że przekazane uwagi będą pomocne.

1. Linia kolejowa nr 245 w całości przebiega w granicach powiatu aleksandrowskiego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem przewozów na linii komunikacyjnej niewykraczającej poza granice jednego powiatu jest samorząd powiatu. W związku z tym nie jest prawdziwym stwierdzenie, że „wyższy niż 20% udział finansowania deficytu wymaga zgody wojewódzkiego organizatora przewozów” (str. 17). Uzyskiwanie jakiegokolwiek zgody od Województwa nie jest wymagane.
2. Wskazywany w opracowaniu czas przejazdu na trasie Ciechocinek – Aleksandrów Kujawski – Toruń jest niemożliwy do osiągnięcia przez pociągi regionalne. Obecnie przejazd z postojami na wszystkich stacjach na odcinku Toruń Główny – Aleksandrów Kujawski wynosi 16-18 minut. Wskazywany w opracowaniu czas przejazdu Aleksandrów Kujawski – Toruń Główny wynoszący 12 minut jest osiągalny wyłącznie przez pociągi pociągów pospiesznych, które nie zatrzymują się na stacjach pośrednich pomiędzy Aleksandrowem Kujawskim a Toruniem. Jeżeli intencją Wykonawcy było, aby przejazd na tym odcinku odbywał się bez postojów, oznaczałoby to wykluczenie transportowe np. mieszkańców Otłoczyna. Takie założenie należy uznać za niewskazane.
3. Na stronie nr 36. wskazano, że czas przejazdu autobusem na trasie Ciechocinek – Toruń jest nieatrakcyjny i długi, ale bez poparcia tego stwierdzenia danymi. Obecnie wynosi on ok. 35 minut z centrum do centrum obu miejscowości. W porównaniu z zakładanym do osiągnięcia (choć niemożliwym do spełnienia technicznie) czasem przejazdu pociągu do dworca Toruń Główny w czasie 23 minut, przewóz autobusowy pozostaje nadal atrakcyjną alternatywą dla kolei. Należy bowiem pamiętać, że stacja Toruń Główny, która jest peryferyjnie położona względem centrum miasta, nie jest celem podróży pasażerów. Atrakcyjność oferty przewozowej nie może być analizowana wyłącznie w oparciu o czas przejazdu pomiędzy dworcami w Ciechocinku i Toruniu jak to zostało zrobione w opracowaniu. Należy pamiętać, że do podróży należy doliczyć oczekiwania na przesiadki na komunikację miejską, czas niezbędny do dotarcia na dworzec i do miejsca docelowego. W Toruniu najwięksi pracodawcy (NEUCA, CPP Toruń Pacyfic,

20 lat

Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Kopernik, liczne zakłady na terenach Elany i przy ulicy Polnej) oraz Uniwersytet Mikołaja Kopernika znajdują się w znacznym oddaleniu od dworca Toruń Główny. Oznacza to, że samo dotarcie do stacji nie stanowi końca podróży, a jeden z jej etapów. Tym samym, rzeczywisty czas potrzebny na dotarcie do celu jest znacząco dłuższy. Konkludując należy stwierdzić, że nieprawdą jest, że czas przejazdu autobusem jest nieatrakcyjny, gdyż jest on porównywalny z podróżą pociągiem.

4. Zaproponowany rozkład jazdy zupełnie nie uwzględnia istniejącej siatki połączeń na trasie Toruń – Aleksandrów Kuj. – Włocławek. Przykładowo, w obecnym rozkładzie jazdy pociągi z kierunku Torunia przyjeżdżają do Aleksandrowa Kujawskiego ok. 37-45 minut po pełnej godzinie. Wskazywane godziny odjazdu do Ciechocinka 2, 22 i 42 minuty po pełnej godzinie nie będą umożliwiały krótkiej przesiadki. Tworząc projekt rozkładu jazdy za punkt wyjścia należy przyjmować istniejącą ofertę przewozową.
5. Wszystkie warianty rozkładu jazdy nie uwzględniają kulturalno-rekreacyjnego charakteru Ciechocinka. Odjazd ostatniego kursu w soboty o godz. 19.40 uniemożliwi osobom uczestniczącym w wydarzeniach kulturalnych skorzystanie z pociągów. Z kolei Wykonawca w przypisie na str. 34. sugeruje uruchamianie wakacyjnych kursów po godz. 23.00. Nie umieszczono ich jednak w projekcie rozkładu. Świadczy to o niespójności dokumentu. Jeżeli miałyby być uruchamiane połączenia nocne, to powinny zostać ujęte w projektach rozkładu jazdy, wyliczeniach wielkości pracy eksploatacyjnej i kosztach organizacji połączeń. Wobec takich niezgodności należy uznać większość wyliczeń kosztów za wysoce niepewne.
6. Założony czas postoju i zmiany czoła pociągu na stacjach końcowych jest niezgodny z obowiązującymi regulacjami. Zgodnie z regulaminem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – zarządcy infrastruktury kolejowej (Instrukcja o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11) minimalny czas postoju celem zmiany czoła pociągu wynosi dla wybranych pojazdów: EN76 – 12 minut, EN57 – 7 minut, ED72 – 8 minut, EN96 - 10 minut. Ostatni z przytoczonych przykładów dotyczy pojazdu rozmiarami i długością zbliżonego do wskazywanego w opracowaniu pojazdu EN81. Ponadto, minimalny dopuszczalny czas na zmianę drużyny trakcyjnej wynosi 4 minuty. Tymczasem w opracowaniu dla wszystkich wariantów założono na stacjach końcowych zaledwie 7 minutowy postój w Ciechocinku i Toruniu Głównym (na str. 54 sugeruje się nawet 5 minut).
7. W rozkładzie jazdy występuje wiele niespójności w zaproponowanych godzinach kursowania, które uniemożliwiają obsługę trasy jednym pojazdem. Przykładowo: w wariantcie pierwszym założono wyjazd pociągu z Ciechocinka do Aleksandrowa o godz. 14.20, a z Aleksandrowa do Ciechocinka o godz. 14.22. Analogiczne niemal równoczesne wyjazdy z przeciwnych kierunków pojawiają się o godz. 15.00 i 15.02 oraz 15.40 i 15.42. Przy tak założonym rozkładzie jazdy, nie jest możliwe obsłużenie trasy jednym pojazdem. Nawet gdyby założono skierowanie na linię dwóch jednostek, to również realizacja połączeń nie byłaby możliwa. Pojazdy jadące z przeciwnych kierunków „spotkałyby się” na przystanku Odolion, gdzie nie ma możliwości wymięcia się składów.
8. Niezrozumiałym jest, dlaczego opracowanie wskazuje, że ruch szkolny nakierowany jest wyłącznie w kierunku Aleksandrowa Kujawskiego i Torunia. Istotnym generatorem ruchu młodzieży szkolnej są także placówki w Ciechocinku np. Liceum Ogólnokształcące im. Stanisława Staszica, co nie zostało uwzględnione w opracowaniu.
9. Długość peronów wskazana w opracowaniu jest niezgodna z obowiązującymi przepisami budowlanymi. W postanowieniach § 98 ust. 9a Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie wskazano, że w przypadku peronów przeznaczonych wyłącznie do obsługi pociągów ruchu regionalnego dopuszcza się stosowanie peronów o długości nie mniejszej niż 85m. Jest to najkrótsza dopuszczalna przepisami długość peronu.

Tymczasem Autor opracowania wskazuje że długość peronu będzie wynosić 70 m. Budowa takiego obiektu byłaby więc niezgodna z prawem. Z kolei na str. 54 Autor podaje długość peronu na 40m, a na str. 12 – „od długości 65m”, co ponownie świadczy o niespójności dokumentu.

10. Proponowane przedłużenie ulicy Sportowej do przystanku Łazieniec przebiegałoby przez prywatną nieruchomość i wiązałoby się z wykupem gruntu. Wykonawca opracowania całkowicie pomija ten fakt.
11. Brak wskazania źródeł finansowania zewnętrznego dla inwestycji infrastrukturalnych. Środki w ramach funduszy krajowych jak i Regionalnego Programu Operacyjnego zostały już przypisane do konkretnych inwestycji. Wątpliwym jest zatem uzyskanie dofinansowania w obecnej perspektywie finansowej tj. do 2020 roku. Tymczasem Wykonawca opracowania wskazuje, że modernizacja istniejących przystanków winna być zrealizowana przez zarządcę infrastruktury przy współudziale środków unijnych, przy czym nie podaje się potencjalnego źródła finansowania. Przy tego rodzaju opracowaniu należałoby wskazać z jakich programów, osi priorytetowych i zadań istniałaby szansa na pozyskanie wsparcia z funduszy europejskich.
12. Plany budowy miejsc parkingowych nie zawierają żadnych danych potwierdzających zasadność budowy tak dużych obiektów. Proponuje się w dokumencie budowę parkingu przy przystanku Odolion na 250 miejsc. Liczba ta może budzić wątpliwości gdyż nie przedstawiono na jakiej podstawie oszacowano popyt na parking tej wielkości. Przykładowo, przy nowym przystanku Bydgoszcz Błonie powstało 20 miejsc postojowych. Wykonawca nie wskazuje również kosztów związanych z wykupem gruntów na tak duży parking. Wskazuje się również możliwość uwzględnienia powierzchni umożliwiającej postój 1000 aut (str. 34), ponownie bez przedstawienia analiz w tym zakresie. Należy zauważyć, że np. parking przy końcowej stacji warszawskiego metra Młociny (która nakierowana jest głównie na przesiadki z transportu indywidualnego na publiczny) ma pojemność 1010 miejsc. Wygospodarowanie terenu pod tysiąc pojazdów, przy założeniu minimalnej powierzchni miejsca postojowego, określonej w wyżej cytowanym rozporządzeniu, oznacza konieczność zabezpieczenia gruntu o powierzchni 1,15 ha.
13. Wykonawca dokumentu mylnie posługuje się pojęciem „operator”, stosując go zamiennie z „przewoźnikiem”. W opracowaniu wskazano bowiem, że na linii komunikacyjnej Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek działa dwóch operatorów autobusowych (str. 7), co nie jest zgodne z prawdą. Jest to istotny błąd, gdyż zasady na których działa operator i przewoźnik są całkowicie odmienne. Operator wykonuje przewozy na zlecenie organizatora transportu, który określa liczbę kursów, taryfę i rozkład jazdy. Natomiast przewoźnik wykonuje przewozy w oparciu o zezwolenia na własne ryzyko finansowe, kierując się rachunkiem ekonomicznym.
14. Błędnie wskazano liczbę kursów wykonywanych na linii komunikacyjnej Ciechocinek – Aleksandrów Kujawski.

Linia Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek jest obsługiwana przez K-PTS S.A. w ramach linii powiatowych: Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek, Aleksandrów Kujawski – Waganiec (w tym kursy Aleksandrów Kujawski – Raciążek) oraz linii wojewódzkich: Aleksandrów Kujawski – Włocławek, Aleksandrów Kujawski – Toruń, Toruń – Radziejów.

Kursy (liczba par): 36 – dni robocze szkolne, 20 – soboty, 19 – niedziele

Kursy w relacji Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek (18), stanowią 50% oferty przewozowej w dni robocze szkolne. Poza tymi dniami ich udział się zmniejsza i przedmiotowa linia obsługiwana jest głównie przez kursy uruchamiane w dłuższych relacjach.

Z kolei firma Usługi autokarowe Marek Gorzycki uruchamia kursy w dni robocze (13) oraz w święta (5). Nie kursuje w soboty i niedziele jak wskazano w opracowaniu.

W analizie nie wspomniano o fakcie, że K-PTS już na początku roku 2018 wydłużył trasę 3 par kursów relacji Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek do osiedla TBS w Ciechocinku, położonego w znacznej odległości od centrum miasta.

15. Nieprawdziwym jest twierdzenie, że ceny biletów autobusowych były niezmienniane od 2011 roku (str. 7). Na przestrzeni lat kształtowały się one następująco:

KPTS: 2013-2016 – 3,90 zł, 2017 – 3,00 zł, 2018 - 3,50 zł

Przewoźnik Marek Gorzycki podniósł cenę z 3 zł na 3,50 zł w 2018r. Nie występuje o zwrot ulg ustawowych.

Należy również wskazać, że w dalszej części dokumentu Autor podaje, że cena biletu w analizowanym okresie jednak ulegała wahaniom („Na trasie Ciechocinek- Aleksandrów Kujawski po zawieszeniu połączeń kolejowych nastąpiło po wejściu przewoźnika prywatnego obniżenie cen biletów” (str. 38)). Świadczy to o niespójności dokumentu.

16. W opracowaniu pobieżnie scharakteryzowano przewoźnika Arrivę i jego ofertę na linii Toruń – Ciechocinek. Nieprawdą jest, że „przewoźnik dysponuje źródłem używanych autobusów, głównie z Niemiec” (str. 36). Spółka wszystkie dotychczas zakupione pojazdy nabyła na rynku krajowym. Autor pomija fakt, że Arriva prowadzi przewozy pomiędzy Toruniem a Ciechocinkiem na 3 liniach: Bydgoszcz – Ciechocinek, Toruń – Ciechocinek p. Wołuszewo, i Toruń – Ciechocinek p. Otłoczyn. Analiza nie obejmuje również faktu, że kursy sanatoryjne swoją popularność zawdzięczają bezpośredniemu połączeniu centrum Torunia z większością sanatoriów i osiedli położonych z dala od centrum miasta (okolice Alei 700-lecia, Słońsk Dolny i Górny). Pozwalają również na tanie (tańsze niż taksówki) przemieszczanie się w granicach miasta – liczne przystanki, częste połączenia (9 przejazdów przez miasto w dobie; mieszkańcy Wołuszewa mają do dyspozycji 18 par połączeń realizowanych codziennie oprócz Świąt Wielkanocnych, Bożego narodzenia i 1.1.).

17. Nieprawdą jest, że „Autobus h9 to podstawa floty autobusowej na trasie Aleksandrów Kujawski- Ciechocinek” (str. 8). Liczba pojazdów autosan h9 należących do Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego (w oddziałach obsługujących połączenia na trasie Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek) na przestrzeni lat kształtowała się następująco:

2018 – 23 autosany h9 na 105 autobusów (22%)

2017 – 24 autosany h9 na 100 autobusów (24%)

2016 – 25 autosanów h9 na 96 autobusów (26%)

2015 – 26 autosanów h9 na 90 autobusów (29%)

2012 – 45 autosanów h9 na 124 autobusy (36%).

Jak wynika z powyższego, przewoźnik od kilku lat prowadzi ciągły proces wymiany taboru na nowocześniejszy, co zaprzecza zawartej w opracowaniu tezie o wysłużonych, przestarzałych pojazdach.

18. Prowadzone badania potoku pomiędzy Aleksandrowem Kujawskim i Ciechocinkiem są niemiernodajne:

- zostały wykonane w lipcu, kiedy nie można zaobserwować typowego przemieszczania się mieszkańców, chociażby ze względu na okres urlopowy i przerwę w nauce. W opracowaniu wielokrotnie wskazuje się, że jednym z głównych odbiorców oferty przewozowej będzie młodzież szkolna i studenci. Badania zrobione w wakacje nie pozwalają na określenie jaki występuje potok pasażerski wśród tej grupy wiekowej, przez co są niepełne i niemiernodajne. Profesjonalne badania potoków przeprowadzane są w marcu i październiku;
- nie uwzględniają grupy osób, dojeżdżających np. z miejscowości pod Aleksandrowem Kujawskim do pracy w sanatoriach położonych poza centrum Ciechocinka. Dojazd autem

kilka kilometrów do parkingu, by pojechać ok. 7 km pociągiem, a potem iść pieszo ok. 10-15 minut nie wydaje się być atrakcyjną alternatywą, skłaniającą do rezygnacji z transportu indywidualnego. Dotyczy to m.in. mieszkańców Służewa, Ośna, Podola, Przybranowa. Liczenie aut wyłącznie z tablicami CAL nie daje żadnej informacji poza wielkością potoku aut; nic nie mówi o powodach podróży, relacji i długości trasy;

- nie wiadomo dlaczego nie zbadano liczby pojazdów z Aleksandrowa Kujawskiego i Ciechocinka w kierunku Torunia, skoro w opracowaniu zakłada się połączenia kolejowe w tej relacji. Brak takiego badania uniemożliwia określenie obecnego potoku na tej trasie, a tym samym zbudowania alternatywnej oferty transportu kolejowego. Analogicznie pominięto badania ruchu pojazdów do Włocławka, pomimo, że sugeruje się wprowadzenie skomunikowań z pociągami w tym kierunku.
19. W opracowaniu założono, że czynnikiem warunkującym rozwój przewozów, od którego uzależnione jest uzyskanie zakładanych rezultatów jest przeniesienie większości oferty KPTS S.A. na inne relacje (str. 63). Jest to działanie niemożliwe do realizacji w obecnym stanie prawnym. Należy bowiem pamiętać, że przewozy autobusowe działają na zasadach wolnego rynku. Decyzja o kursowaniu linii autobusowej należy do suwerennej decyzji przewoźnika, podyktowanej względami ekonomicznymi. Zakładając że przewoźnik działa racjonalnie i nie podejmuje działań na szkodę spółki, nie podejmie on decyzji o rezygnacji z tras, które są dla niego dochodowe. Obecnie nie istnieją narzędzia prawne, pozwalające na zabronienie przewoźnikowi kursowania na danej trasie. Tym samym Wykonawca opracowania uzależnia powodzenie projektu od działań niemożliwych do realizacji. Analogicznie Autor postuluje rezygnację z kursów autobusowych w odniesieniu do linii Toruń – Ciechocinek obsługiwanej przez inną spółkę prawa handlowego – Arriva RP sp. z o.o. Oczywiście jest, że nie jest możliwym narzucenie temu przewoźnikowi jakichkolwiek działań w zakresie ograniczenia oferty. Ponadto, w opracowaniu brak jednak alternatywy dla mieszkańców wsi położonych wzdłuż tych linii, którzy zostaliby pozbawieni połączeń wskutek zaproponowanej rezygnacji z kursów np. przez Wotuszewo.
20. Niemożliwym jest wdrożenie wspólnego biletu powiązanego z komunikacją autobusową (str. 64) przy jednoczesnym utrzymaniu ulg ustawowych. Takie rozwiązanie jest możliwe wyłącznie w formie oferty handlowej. Jednakże w takim wypadku nie można stosować ulg ustawowych. Pozbawiłoby to liczne grupy społeczne takie jak dzieci, młodzież, czy osoby niepełnosprawne możliwości skorzystania z tańszych biletów.
21. Autor nie zbadał oczekiwań podróżnych, a zakłada, że transport zbiorowy ich nie spełnia. Bez badań preferencji celów podróży wśród mieszkańców nie można wysnuwać jakichkolwiek wniosków. Zakrojone na szeroką skalę badania potrzeb przewozowych były prowadzone na potrzeby Planu Transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Wykonawca opracowania nie posłużył się ich wynikami. W opracowaniu brak jest również wykazu jakichkolwiek innych dokumentów i opracowań, które były brane pod uwagę przy jego tworzeniu.
22. Brak odniesienia do aktualnej sieci osadniczej i kierunków rozwoju. Aleksandrów Kujawski i Ciechocinek rozwijają się w kierunku południowym (tam znajdują się największe osiedla) i oddalają się od linii kolejowej. Opracowanie nie zawiera analizy ciążenia obu miast oraz ośrodków położonych wokół linii 245. Nie wiadomo, czy przy opracowywaniu dokumentu posiłkowano się planami zagospodarowania przestrzennego i związanych z nimi kierunków rozwoju zabudowy mieszkaniowej i usługowej.
23. Brak analizy możliwości utworzenia wspólnego biletu z PKP Intercity. W opracowaniu z góry zakłada się wprowadzenie wspólnej oferty biletowej zintegrowanej z taryfami regionalnymi i przewoźnika PKP Intercity (str. 39). Nie przeanalizowano jednak istotnych problemów związanych z tym rozwiązaniem, takich jak np. różny wymiar ulg ustawowych w pociągach dalekobieżnych i regionalnych, zasad rozliczeń itp. Ponadto zaproponowany model biletu nie stanowi ujednoczenia taryfy, a jedynie ujęcie na jednym blankiecie dwóch odcinków podróży

realizowanych przez różnych przewoźników. Cena przy zakupie „wspólnego biletu” jak i dwóch osobnych będzie taka sama, co nie stanowi uatrakcyjnienia oferty dla pasażerów. Będzie natomiast generować koszty po stronie przewoźnika obsługującego trasę Aleksandrów – Ciechocinek, który będzie musiał płacić prowizję od sprzedaży biletów innym spółkom – PKP Intercity lub „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.

24. Niespójność cen biletów pomimo stwierdzenia o konieczności integracji taryfowej. Opracowanie wskazuje, że na trasie Ciechocinek – Aleksandrów powinien być wprowadzony taki sam cennik jak obowiązująca taryfa regionalna (str. 38). Niezrozumiała jest więc propozycja opłat za bilety wyższych niż w taryfie kujawsko-pomorskiej, która obowiązuje na terenie całego województwa:

odcinek	Cena biletu kolejowego wg opracowania (tabela 7)	Cena biletu kolejowego wg taryfy kujawsko-pomorskiej
Odolion - Ciechocinek	3,00 zł	2,50 zł
Ciechocinek - Aleksandrów	3,50 zł	2,50 zł
Toruń - Aleksandrów	4,50 zł	3,40 zł
Toruń - Ciechocinek	5,50 zł	4,30 zł

25. Niezrozumiałym jest, dlaczego autor opracowania proponuje uruchomienie przewozów od 8 czerwca 2019 roku, skoro w dalszej części dokumentu wskazuje, że termin ten „od razu odpada” (str. 58).
26. Proponowany harmonogram zawarty na stronach 59-61 nie spełnia wymogów wymaganych od takiego zestawienia. Przykładowo wskazano, że budowa nowych przystanków nastąpi w siedem miesięcy. Konieczność zabezpieczenia środków finansowych, w tym uzyskania ich ze źródeł zewnętrznych, a także opracowanie dokumentacji budowlanych, otrzymanie pozwoleń, decyzji środowiskowych itp. sprawia, że tak określony termin wydaje się niemożliwy do osiągnięcia. Analogiczne w harmonogramie wskazano czynność „zmiana prędkości drogowej”. Podniesienie prędkości na linii wiązałoby się z remontem trasy, eliminacją punktowych ograniczeń, przebudową przejazdów kolejowo-drogowych itp. Jest to kolejny długotrwały proces inwestycyjny. Należałoby więc uznać, że proponowane daty i terminy stanowią wyłącznie intencje Autora, a nie rzeczywisty plan realizacji projektu.
27. Częściowa nacjonalizacja dworca kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim (str. 64) budzi wątpliwości. Należy zadać pytanie, czy intencją samorządu Miasta jest zwrot nabytej nieruchomości, która została częściowo wyremontowana przy wsparciu środków własnych i zewnętrznych. Autor opracowania nie wskazał jakie jest stanowisko Miasta w tej sprawie.
28. Porównania i przykłady są nieadekwatne do sytuacji lokalnej. W opracowaniu przy szacowaniu wielkości rynku pasażerskiego posłużono się liczbą pasażerów na kilometr trasy na poziomie porównywalnym do aglomeracji warszawskiej (str. 40). Stwierdzenie, że w ruchu powiatowym występują takie same ciążenia jak w dojazdach do prawie dwumilionowego miasta stołecznego należy uznać za rażący błąd. Tak odmiennych przypadków nie można porównywać na zasadzie analogii i przyjmować jako punkt wyjścia do szacowania wielkości prognozowanego popytu na przewozy.
29. W opracowaniu zasugerowano, „rozbudowę o przewozy kolejowe działalności samorządowej Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego przy wejściu ze swoimi udziałami np. powiatu” (str. 68-69). KPTS S.A. nie jest jedną ze stron zlecających opracowanie. Trudno więc wytłumaczyć, dlaczego Autor dokumentu proponuje ingerencję w statutowe cele firmy zewnętrznej, a następnie na tej podstawie wyciąga wnioski do dalszych analiz.

Województwo podczas zapoznawania się z przekazanym dokumentem nie było w stanie odnieść się do znacznej części zawartych w nim treści. W wielu miejscach ze względu na liczne błędy gramatyczne i literówki, nie był zrozumiały sens wypowiedzi. Przykładowo: „*Budynke dowrcowy nie będzie z racji swoje inne porzeznaczenie od piertownego przelotowy*” (str. 33). W kilkunastu miejscach znajdują się niedokończone zdania (str. 36 tekst o Arrivie), czy wykropkowane miejsca do uzupełnienia (str. 40, trzeci akapit). Stąd też wskazane w niniejszym piśmie uwagi nie dotyczą całości opracowania.

W opinii Województwa opracowana dokumentacja zawiera liczne błędy, luki i nieścisłości, a nawet założenia niezgodne z aktualnym stanem prawnym. Nie uwzględnia ona obowiązujących dokumentów strategicznych czy planistycznych i opiera się na niewiarygodnych lub budzących wątpliwości danych. Wiele wniosków wysnuto bez poparcia analizami. Stąd też wszelkie szacunki, wyliczenia, czy kosztorysy należy traktować z dużą ostrożnością lub nawet uznać za całkowicie błędne. Tym samym, na podstawie tego dokumentu nie można rzetelnie ocenić, czy zasadnym jest reaktywowanie ruchu na linii kolejowej nr 245.

**p.o. Dyrektora Departamentu
Infrastruktury i Transportu**

Mirosław Graczyk

(2)

Do wiadomości:

- Lidia Zwierzchowska – Starosta aleksandrowski
- Andrzej Cieśla – Burmistrz Aleksandrowa Kujawskiego
- Leszek Dzierżewicz – Burmistrz Ciechocinka