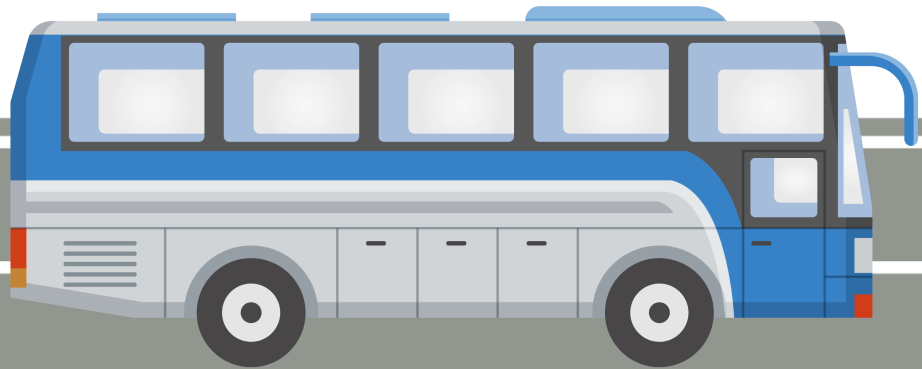


Dobry transport publiczny



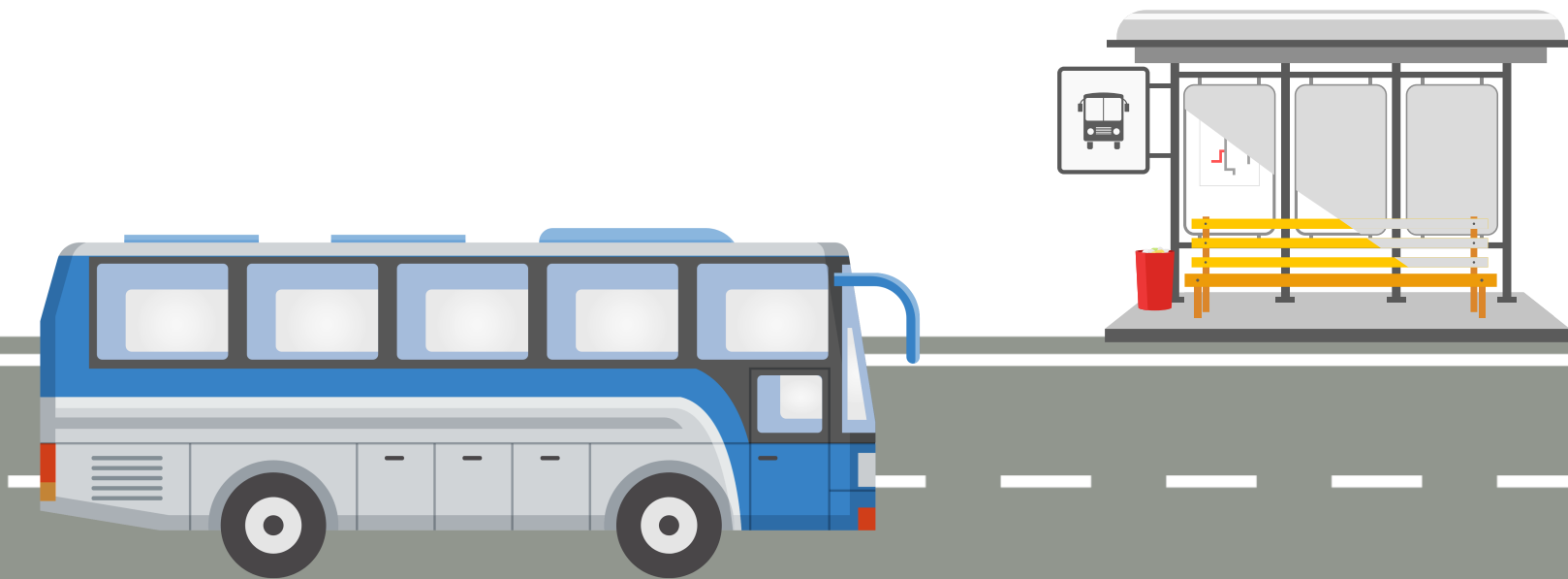
Dobry transport publiczny

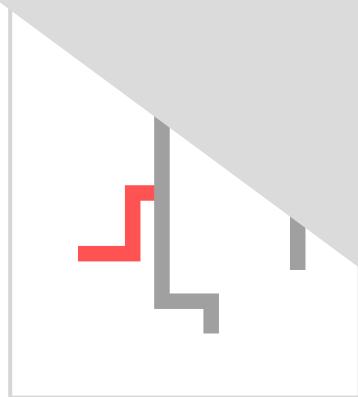
Co zrobić, by płacić mniej,
a pasażerowie jeździli?



Odpowiedzmy sobie na pytanie:

Czy pojechał(a)bym organizowanym przez siebie transportem?





Kierunek 1:

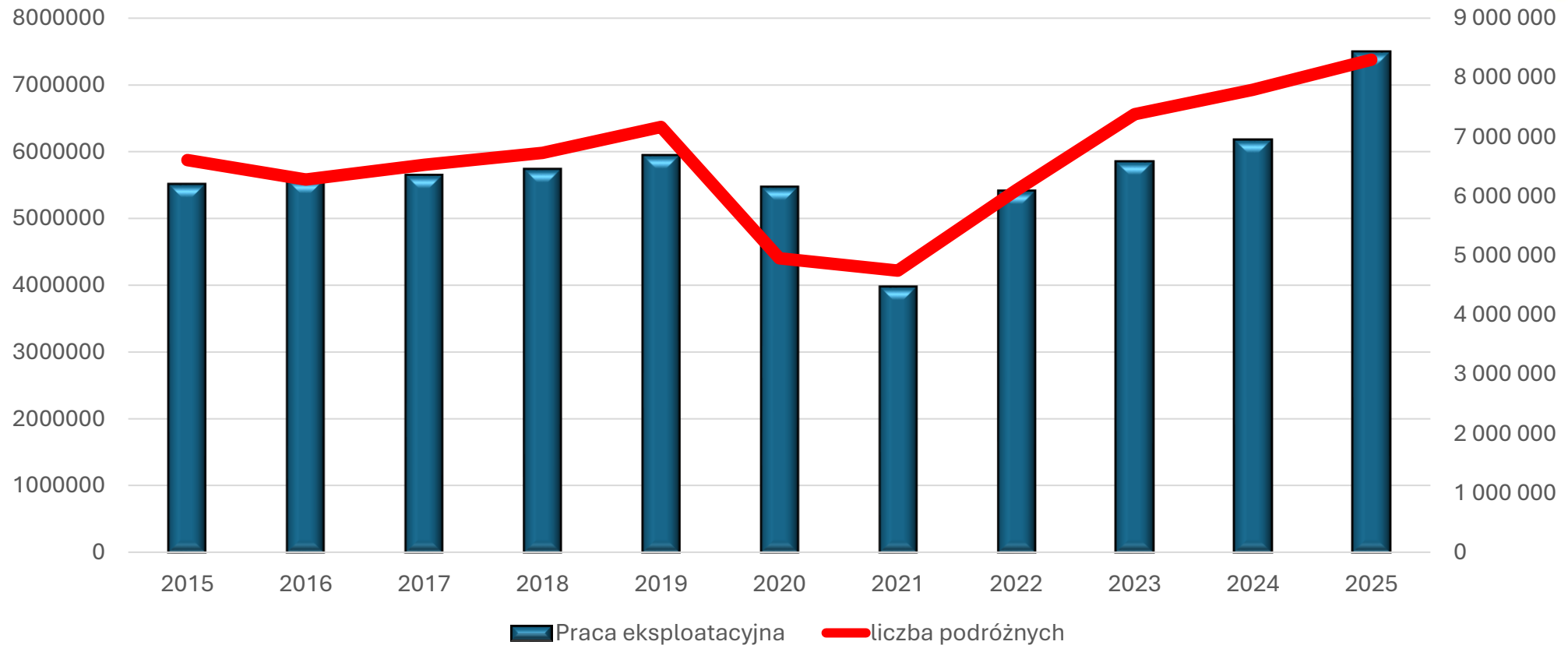
**DOBRA
OFERTA**

Kierunek 2:

**EFEKT
SKALI**



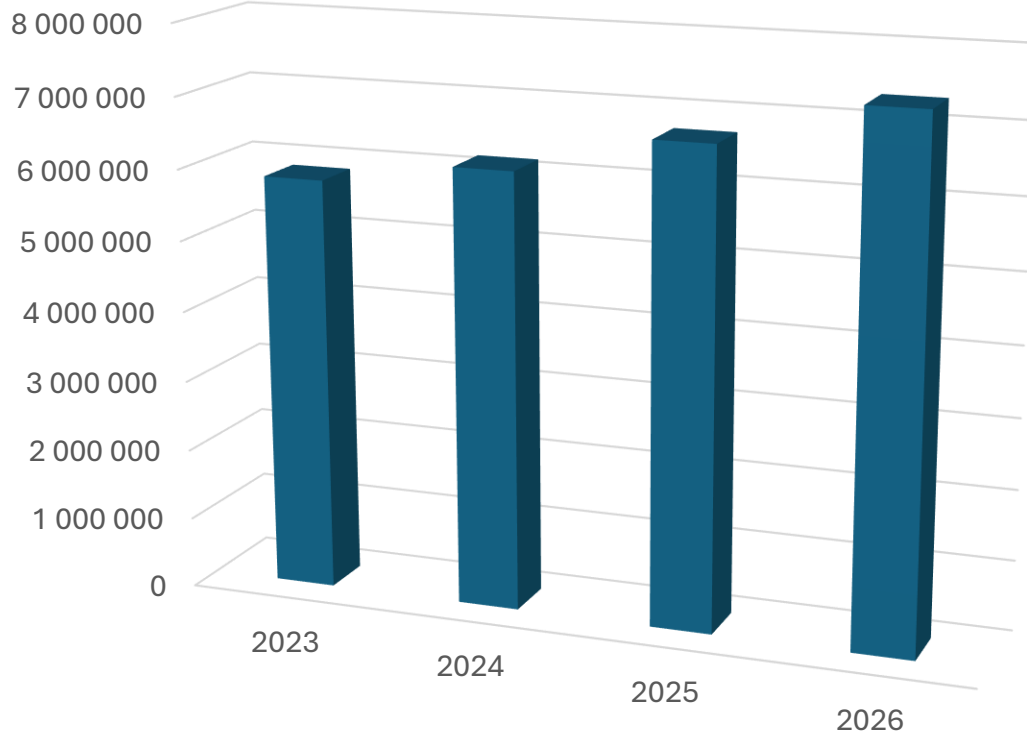
Dobra oferta - kolej



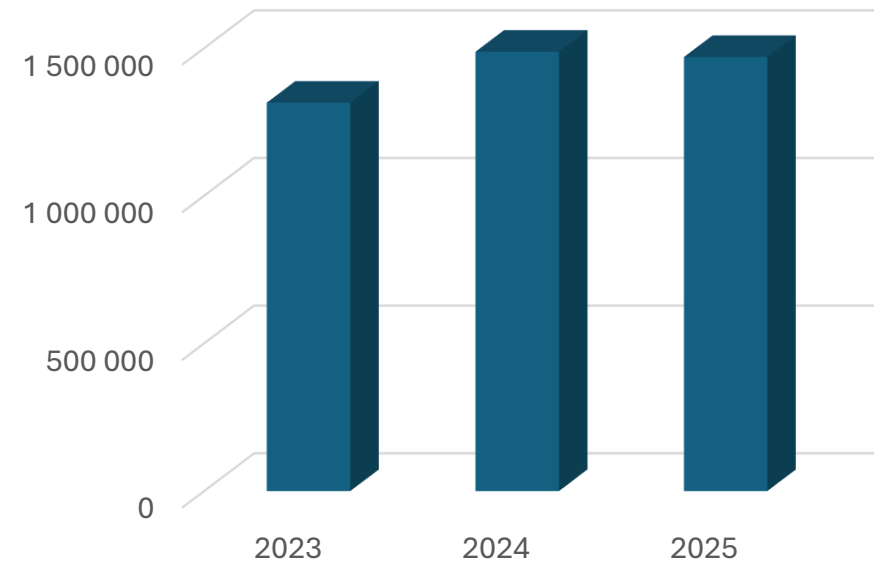
wielkość pracy eksploatacyjnej i liczba podróżnych w kolejnych rozkładach jazdy pociągów

Wniosek: większa liczba połączeń = więcej pasażerów

Dobra oferta - autobusy



wielkość pracy eksploatacyjnej
w poszczególnych latach

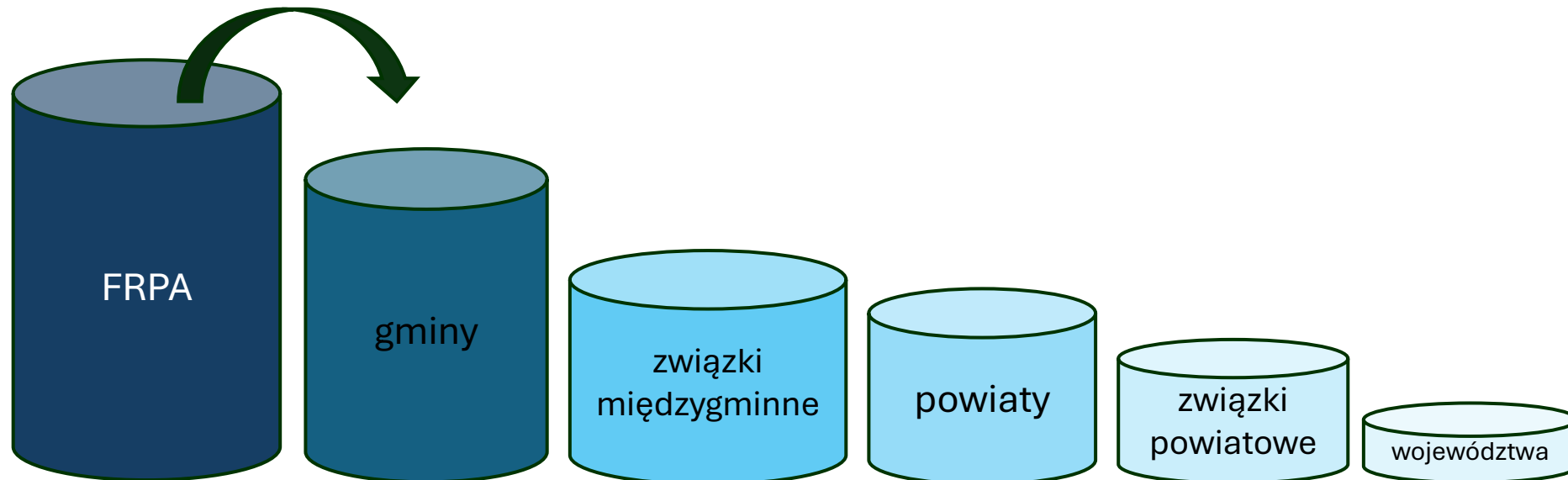


Liczba pasażerów

Wniosek: większa liczba połączeń = więcej pasażerów

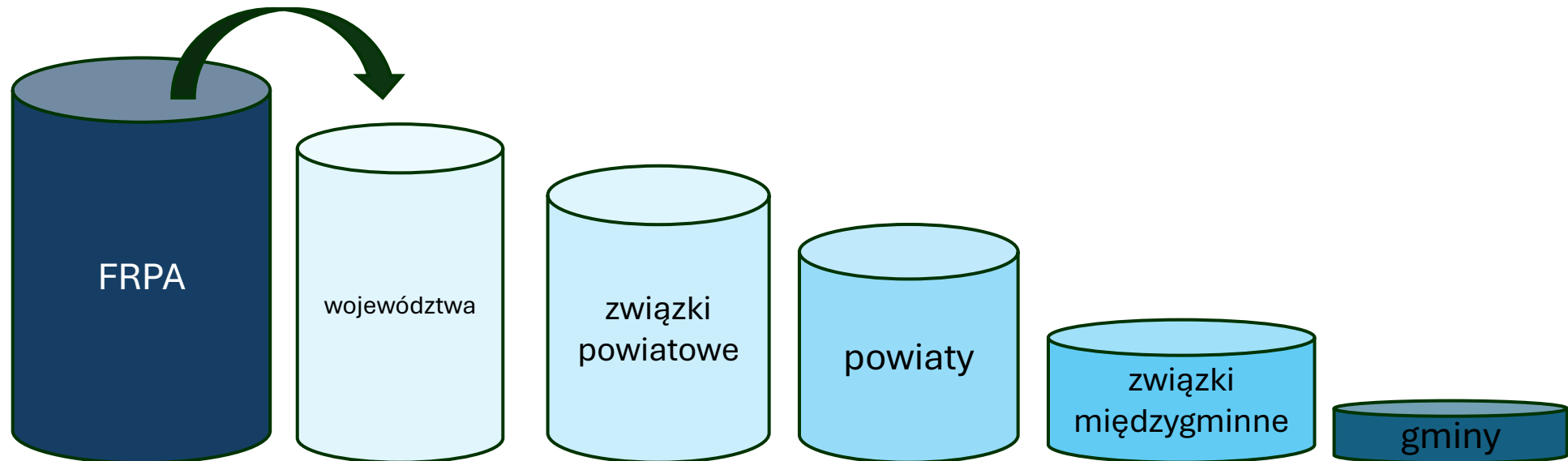
FRPA – podział środków

Mechanizm naboru wniosków na objęcie dopłatą z Funduszu linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej i sposób rozliczania tych środków premiuje organizatorów wskazanych w art. 7 pkt 1-4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli gminy, powiaty i ich związki.



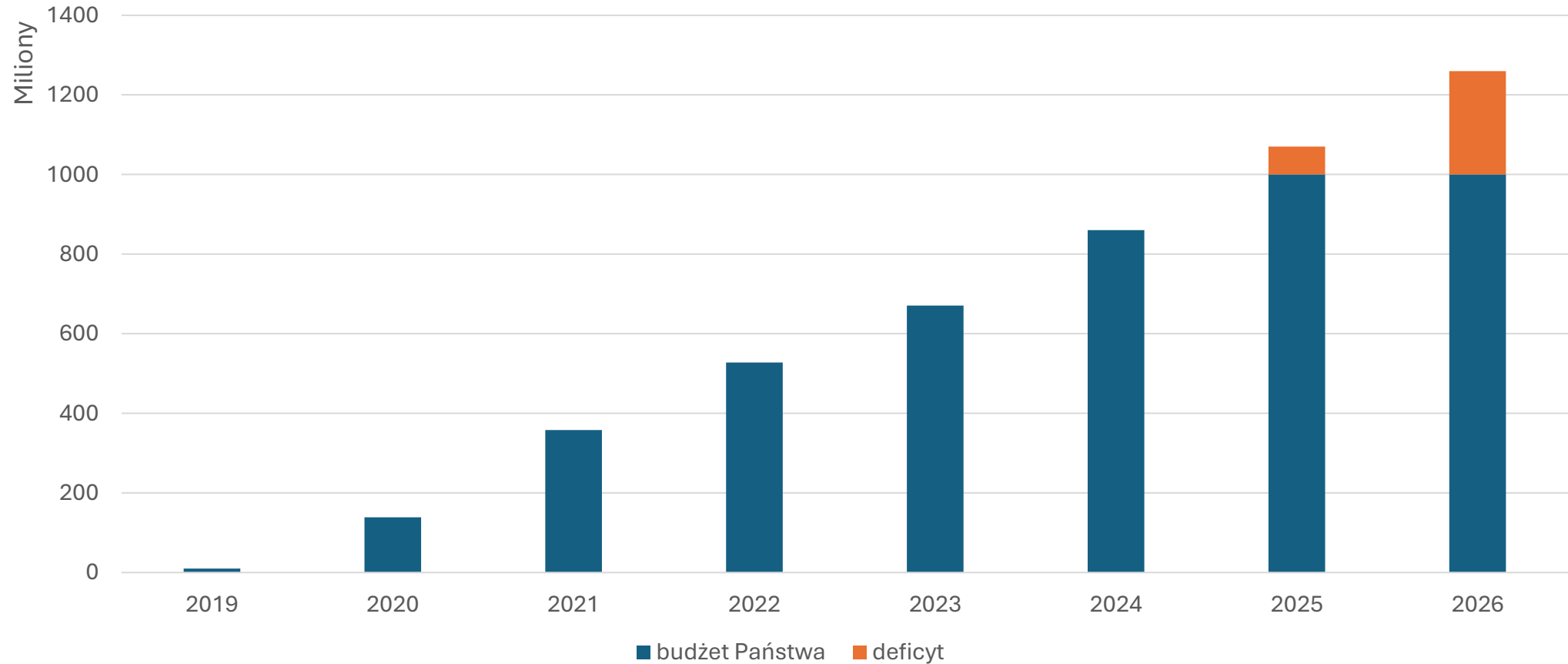
FRPA – planowane zmiany

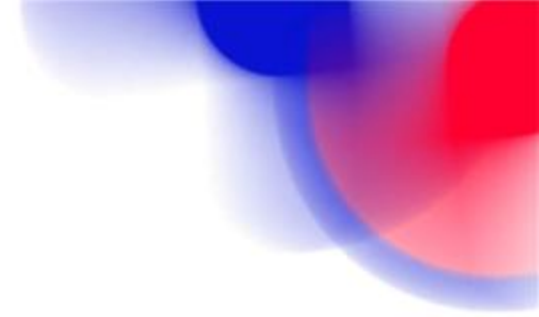
Planowana kwota środków FRPA pozostanie na niezmiennym poziomie



FRPA – planowane zmiany

Planowana kwota środków FRPA na kolejne lata pozostanie na niezmiennym poziomie





Dobry transport:

transport regionalny, czy miejski?

Czym jest komunikacja miejska?

komunikacja miejska - gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- a) miasta i gminy,
- b) miast, albo
- c) 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;

art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o PTZ

Co to oznacza w świetle przepisów?



Organizator	Kwalifikacja	Skutki
• gmina (zwykle miasto powiatowe) na podstawie porozumień z innymi gminami • związek międzygminny	komunikacja miejska	Brak dofinansowania z FRPA
• powiat • związek powiatowo-gminny	nie jest to komunikacja miejska	Możliwość dofinansowania z FRPA

Wady autobusów miejskich w komunikacji podmiejskiej

Niski komfort podróży na długich trasach: Twarde fotele, często z mniejszą liczbą miejsc siedzących na rzecz większej przestrzeni stojącej, sprawiają, że dłuższa podróż jest niewygodna.

Ograniczona prędkość podróży: Autobusy miejskie mają mniejsze prędkości maksymalne i gorsze przyspieszenie przy wyższych prędkościach, co wydłuża czas dojazdu z przedmieść.

Wysokie zużycie paliwa/energii: Autobusy miejskie nie są zoptymalizowane pod kątem jazdy z wyższą prędkością poza miastem, co skutkuje większym spalaniem lub szybszym zużyciem baterii w autobusach elektrycznych.

Niewystarczająca przestrzeń na bagaż: Brak bagażników podpodłogowych czy większych półek na bagaż podręczny jest problematyczny dla pasażerów z torbami, zakupami czy rowerami.

Efekt skali – duży może więcej!

Województwo Kujawsko-Pomorskie uzyskało dofinansowanie na realizację dwóch projektów z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Łącznie Samorząd Województwa pozyskał dofinansowanie na zakup **40 autobusów** – 15 hybrydowych i 25 elektrycznych.

Łączna wartość projektów wynosi **106 mln zł** (z czego dofinansowanie z KPO 77,6 mln zł).



Dobry transport publiczny

