Zasady realizacji wzmacniania otoczenia infrastrukturalnego dla nowych obszarów aktywności gospodarczej, poprzez integrację systemu transportu zbiorowego, wraz z uruchomieniem lokalnych węzłów przesiadkowych jako centrów aktywności społecznej

Streszczenie

- Obecna sytuacja na rynku pracy sprawia, że dostępność siły roboczej staje się jednym z kluczowych czynników konkurencyjności krajów i regionów. Jednocześnie obecna koniunktura daje szansę na aktywizację zawodową mieszkańców obszarów wiejskich bez konieczności zmuszania ich do przeprowadzki do miast.
- Brak aktywnej polityki państwa sprawia, że pozamiejski, autobusowy transport publiczny w Polsce skurczył się o 60% w latach 2005-2017 i o 40% w latach 2010-2017. Podobne tempo zmian jest prawdopodobnie w województwie kujawsko-pomorskim, chociaż plan transportowy bezkrytycznie polega na danych GUS zawierających nieadekwatne założenia metodyczne.
- O potrzebie organizacji transportu zbiorowego świadczy duża skuteczność organizowanych zamkniętych przewozów pracowniczych – jeśli przedsiębiorca oferuje dobre warunki pracy w niektórych zakładach korzysta z nich większość pracowników. Takie przewozy są jednak możliwe do organizacji tylko dla dużych korporacji.
- Czynnikiem sukcesu przewozów pracowniczych jest niska cena (poniżej 100 zł miesięcznie), dostępność miejsc siedzących i krótki czas przejazdu (połączenia ekspresowe z kilku małych miejscowości do miejsca pracy).
- Dotychczasowe badania wskazują, że transport publiczny nie jest dostosowany do potrzeb osób pracujących – autobusy często kursują tylko w dni nauki szkolnej (a nie robocze), szczyt popołudniowy jest zbyt wcześnie, brak jest powrotu z II zmiany, zaś ceny biletów są niekonkurencyjne. Zmusza to do korzystania z własnego samochodu lub ograniczenia aktywności zawodowej.
- Rozwiązaniem może być organizacja zintegrowanego systemu transportu publicznego, uwzględniającego potrzeby nowych grup pasażerów – zwłaszcza osób pracujących. Oznacza to w szczególności atrakcyjne ceny biletów normalnych, dostosowanie wybranych kursów w rozkładach jazdy do godzin zmian oraz łączenie potoków szkolnych, pracowniczych i pozostałych. Podobny system działa np. w Czechach w okolicach Mladá Boleslav i jest organizowany przez kraj (region) środkowoczeski.
- Zorganizowanie podobnego systemu w województwie kujawsko-pomorskim w obecnych realiach wymagałoby współpracy pomiędzy wszystkimi szczeblami samorządu – optymalną formułą byłby związek powiatowo-gminny zawierający odpowiednie porozumienia taryfowe z organizatorami komunikacji wojewódzkiej (kolejowej) i miejskiej. Związek taki mógłby korzystać z finansowania zarówno

w postaci dopłat do ulg ustawowych, jak środków funduszu rozwoju przewozów autobusowych użyteczności publicznej.

- Przystąpienie do związku jest dobrowolne, dlatego realizacja późniejszych rekomendacji jest w dużej mierze uzależniona od tego, które samorządy będą chciały przystąpić do związku. Konieczne jest również wystąpienie z inicjatywą powołania związku, np. w ramach konwentu starostów.
- System zintegrowanych dojazdów do pracy powinien bazować na:
    - budowie centrów przesiadkowych w rejonach centrów aktywności gospodarczej – np. przy Brzeskiej Strefie Gospodarczej (BSG), strefie Lipno-Kolankowo lub Sępoleńskiej Strefie Gospodarczej,
    - poprowadzeniu linii transportu publicznego zorientowanych na godziny zmian w strefach aktywności gospodarczym – np. w przypadku BSG z Włocławka przez obszar strefy do Izbicy Kujawskiej, Radziejowa, Aleksandrowa Kujawskiego, Inowrocławia, Chodeczy i Ciechocinka,
    - zapewnieniu na tych liniach atrakcyjnych cen biletów, dobrej dostępności miejsc siedzących oraz godzin kursowania dostosowanych do pracy zmianowej;
    - docelowo – na wprowadzonym podatku transportowym dla pracodawców, z jednoczesnymi ulgami w tym podatku, jeśli pracodawcy współpracują z organizatorem transportu publicznego – np. wykupując bilety dla pracowników lub dokontraktowując dodatkowe kursy o charakterze publicznym.
- W ramach projektu przygotowano założenia do dowozów do BSG, którą wybrano ze względu na wysoką ocenę potencjału dowozowego tej strefy, zawieranie się całości obszaru ciążenia strefy na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oraz brak aktywnych organizatorów transportu publicznego na tym terenie.
- Zalążek zintegrowanej komunikacji powiatowo-gminnej powinien służyć za impuls do rozwoju oferty przewozowej, łączenia komunikacją kolejnych ośrodków oraz tworzenia kolejnych lokalnych centrów komunikacji na bazie stref przemysłowo-gospodarczych.

Wstęp

W ostatnich latach w Polsce stopniowo nasilały się dwa zjawiska, które stanowią narastające ograniczenia rozwoju społeczno-gospodarczego:

- brak wolnych zasobów siły roboczej, skutkujący koniecznością importu siły roboczej oraz wzrostem kosztów pracy – przy jednoczesnym pozostawaniu części zasobów pracy poza rynkiem pracy, ze względu na trwałe wykluczenie społeczne, wynikające m.in. z długoletniego bezrobocia, niskich kwalifikacji, a także zamieszkania na obszarach wiejskich lub problemowych;[1]

[1] Por. m.in.: Rynek pracy i wykluczenie społeczne w kontekście percepcji Polaków. Diagnoza

- stopniowy regres transportu publicznego na obszarach wiejskich – wynikający po części z rosnącej dostępności motoryzacji i negatywnych tendencji demograficznych, ale z drugiej strony – wykluczający pewne grupy osób z rynku pracy[2].

Ważnym zjawiskiem dowodzącym współistnienia tych dwóch zależności jest rosnąca skala organizowania zamkniętych przewozów pracowniczych przez duże firmy, zwłaszcza w regionach o dużych różnicach pomiędzy potencjałami rynku pracy w miastach i na obszarach wiejskich – przykładowo w województwie dolnośląskim, w 2014 r. funkcjonowało aż 525 linii pracowniczych (w większości są to oczywiście pojedyncze połączenia, obsługiwane pojedynczymi autobusami), co oczywiście prawdopodobnie jest przypadkiem skrajnym w skali kraju[3]. Skala tego zjawiska nie jest do końca znana, ze względu na brak jego jednolitego monitoringu w skali kraju, na co zwracano uwagę m.in. w projekcie System Monitorowania Usług Publicznych[4]. Przede wszystkim jednak przewozy pracownicze są rozwiązaniem dostępnym dla największych pracodawców, którzy na jednej zmianie zatrudniają po kilkaset osób, co przekłada się na kilkudziesięciu osobowe grupy dojeżdżające z poszczególnych kierunków.

Głównym problemem badawczym jest stworzenie kompleksowego zestawu zasad (rekomendacji), mającego na celu takie skoordynowanie przestrzenne i organizacyjne procesów zagospodarowania przestrzennego i rozwoju systemu transportowego, aby również mniejsze firmy, w mniejszych ośrodkach miały dostęp do zasobów pracy, analogiczny do największych koncernów oraz żeby osoby niezmotoryzowane na terenach wiejskich posiadały dobry dostęp do rynku pracy, możliwość wyboru pracodawcy.

Aby zrealizować ten cel, w pierwszej części opracowania dokonano diagnozy stanu transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim. Jej podstawą były

Społeczna 2015 pod red. I.E. Kotowskiej. Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Warszawa 2015, J. Jabłonowski i inni, Raport o rynku pracy i sytuacji gospodarstw domowych, Narodowy Bank Polski, Warszawa 2017. Niestety w ostatnich latach wiele cyklicznych projektów badawczych dotyczących rynku pracy (w szczególności oba zacytowane) zostało zaniechanych, przez co cytowane opracowania straciły na aktualności, ale ich nowsze wydania nie są dostępne.

[2] Por. m.in.: M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi. Diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływanie społeczne, rekomendacje. Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016; M. Stanny, A. Rosner, Ł. Komorowski, Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2018.

[3] Wykaz linii regularnych specjalnych – stan na dzień 29.08.2014. Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Późniejszy wykaz nie był dostępny (!).

[4] M. Wolański, M. Dąbrowska-Zysek, Ł. Oleszczuk, I. Prokopiak i inni, System Monitoringu Usług Publicznych, Raport Końcowy z realizacji Tematycznej Grupy Roboczej Transport i Drogownictwo. Związek Powiatów Polskich, Warszawa 2019, s. 17-18 i 39-40. Nie należy utożsamiać przewozów pracowniczych ze zbieraną przez GUS zmienną „przewozy z biletami miesięcznymi pracowniczymi" – są one wprawdzie uwzględniane w zmiennej „komunikacja regularna specjalna", ale łącznie z tzw. gimbusami, które również mają dużą skalę, a zatem możliwości interpretacyjne tej zmiennej są nikłe.

ogólnodostępne dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego oraz Monitoringu Obszarów Rozwojów Wiejskich oraz ankieta rozesłana w ramach projektu do organizatorów komunikacji i operatorów dworców kolejowych.

W drugiej części opracowania dokonano analizy istniejących przewozów pracowniczych do dużych zakładów, aby lepiej zrozumieć czynniki sukcesu oraz oszacować skalę potencjalnych przewozów do nowych obszarów aktywności gospodarczej. Wobec szczątkowych źródeł literaturowych, w ramach projektu zrealizowano wywiady z przewoźnikami i organizatorami transportu pracowniczego, a także wizje terenowe, a także analizowano krytycznie dyskusje między pracownikami różnych zakładów na portalu gowork.pl.

W trzeciej i czwartej części opracowania, mających charakter postulatywny, wypracowano i przedstawiono rozwiązania oraz rekomendacje dotyczące zasad wsparcia integracji transportu pracowniczego, kierowanego do pracowników MŚP i przewozów publicznych – zarówno dotyczące kwestii systemowych (część trzecia), jak i lokalizacyjnych - konkretnych, możliwych lokalizacji lokalnych węzłów przesiadkowych w strefach aktywności gospodarczej MŚP wraz z siatkami połączeń.

Diagnoza stanu transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim

Najbardziej popularnymi danymi, dotyczącymi transportu zbiorowego są dane GUS. Trudno je pominąć, aczkolwiek należy szczegółowo odnieść się do metodyki ich zbierania, w celu odpowiedniej interpretacji. W przypadku danych ogólnopolskich przedstawiono zmienną „przewozy pasażerów transportem samochodowym zarobkowym" ograniczoną do komunikacji regularnej, a zatem bez przewozów specjalnych i innych (m.in. zamkniętych szkolnych – tzw. „gimbusowych", pracowniczych, a także międzynarodowych). Dla poszczególnych województw jest dostępny jedynie ogół przewozów pasażerów transportem samochodowym zarobkowym – który jest z reguły ok. 20% większy od powyższego zawężenia.

Dane te nie obejmują komunikacji miejskiej, co jest interpretacyjnie korzystne, gdyż posiada ona odrębne finansowanie i grupę docelową. Wadą przedstawionej metodyki jest natomiast:

- ograniczenie sprawozdawczości do przedsiębiorstw zatrudniających więcej niż 9 osób, co eliminuje z danych małe i średnie firmy (zwłaszcza jeśli nie zatrudniają one pracowników, lecz korzystają z elastyczniejszych form współpracy);
- łączenie w jednej zmiennej rozwijającego się transportu międzymiastowego (np. PolskiBus, Flixbus oraz linie dalekobieżne PKS) z transportem lokalnym;
- wykonywanie sprawozdawczości w oparciu o siedziby przewoźników, co w przypadku województwa kujawsko-pomorskiego czyni dane bardzo źle interpretowalnymi, gdyż grupa Arriva, która nabywała spółki PKS w różnych częściach kraju (woj. podkarpackie, warmińsko-mazurskie i inne), w ramach

procesu konsolidacji łączyła je z przejętą spółką PKS Toruń, zwiększając wskaźniki dla województwa kujawsko-pomorskiego[5].

O ile pierwsze ze zjawisk ma ograniczony wpływ na wiarygodność danych ogólnokrajowych – ogólne obserwacje wskazują, że regres dotyczy i małych, i dużych przewoźników, to ostatnie zjawisko czyni dane dla województwa kujawsko-pomorskiego zupełnie nieużytecznymi[6]. Wpływ drugiego wymienionego wyżej założenia metodycznego można natomiast eliminować poprzez odpowiednią interpretację zmian liczby pasażerokilometrów w stosunku do pasażerów.

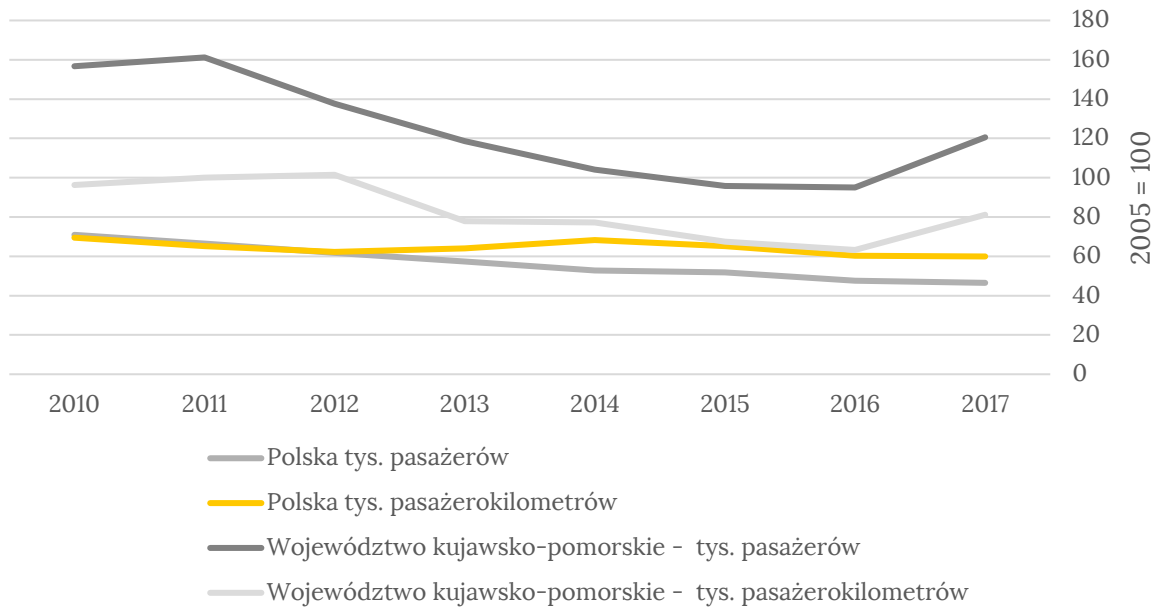
Dane GUS (por. Rysunek 1) wskazują, że w porównaniu do roku 2005, liczba pasażerów transportu pozamiejskiego w Polsce spadła do poziomu 45% wartości początkowej, zaś liczba pasażerokilometrów – do poziomu 60%. Biorąc pod uwagę uwzględnienie w tym wskaźniku również przewozów dalekobieżnych, można stwierdzić, że **lokalna, publiczna komunikacja autobusowa w Polsce w latach 2005-2017 została ograniczona o przynajmniej 60%.** Oczywiście była to tylko kontynuacja wcześniejszych ograniczeń, jakie miały miejsce w latach 1990-2004. **W samych latach 2010-2017 skala ograniczenia wyniosła przynajmniej ok. 40%.**

W celu poszukiwania wiarygodnych danych dla województwa kujawsko-pomorskiego, zdecydowano się na wystosowanie zapytań podpisanych przez dyrektora departamentu w Urzędzie Marszałkowskim, skierowanych do pięciu urzędów miejskich (w Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku, Grudziądzu i Inowrocławiu) i sześciu zarządców dworców (Arriva Toruń, KPTS Włocławek, PKS Bydgoszcz, PKS Chojnice, PKS Grudziądz i PZTP Lipno). Zapytanie zawierało prośbę o dane dotyczące liczby zatrzymań autobusów w latach 2009-2018 lub przychody z tytułu udostępniania infrastruktury dworcowej – odrębnie dla każdego roku i dworca. Dane te są bowiem – wobec braku centralnej bazy o rozkładach jazdy, trudności z przetwarzaniem danych z udzielonych zezwoleń oraz niewykonywanie części przewozów ujętych w zezwoleniach – najlepszym estymatorem realnych zmian w przewozach.

[5] Należy zauważyć, że autorzy planu transportowego dla województwa kujawsko-pomorskiego bezkrytycznie cytują i interpretują dane GUS, utożsamiając je z rzeczywistymi wartościami dla województwa, a nie przedsiębiorców zarejestrowanych w województwie i nie zwracając uwagi na przyczynę ich nieadekwatności (!!!) – por. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego. Załącznik do uchwały nr LIII/814/14 sejmiku województwa kujawsko-pomorskiego. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Toruń 2014, s. 29.

[6] Szerzej na ten temat, por. M. Wolański *et al.*, *op. cit.*, s. 58-81.

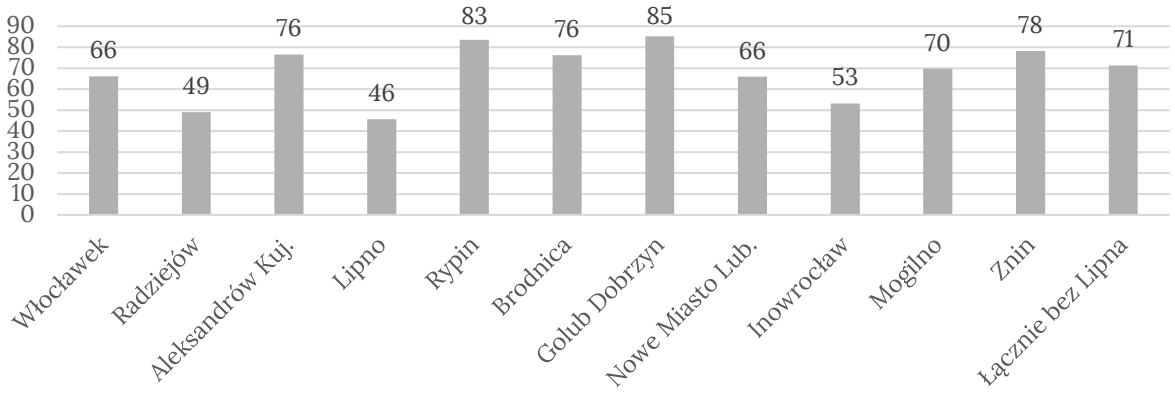
Rysunek 1. Przewozy autobusowe poza komunikacją miejską w latach 2010-2017 w odniesieniu do roku 2005



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Pełne dane dla całego okresu uzyskano jedynie z Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego we Włocławku, który jest zarządcą aż 11 różnej wielkości dworców w całym województwie (por. Rysunek 2). Rzecz jasna z dworców tych korzystają również inni przewoźnicy, w tym firmy zatrudniające poniżej 9 osób. Dane te wskazują, że w latach 2009-2017 liczba wjazdów na dworce spadła o 29% (wyłączono przy tym dworzec KPTS w Lipnie, ze względu na powstanie PZTP korzystającego z własnej infrastruktury dworcowej).

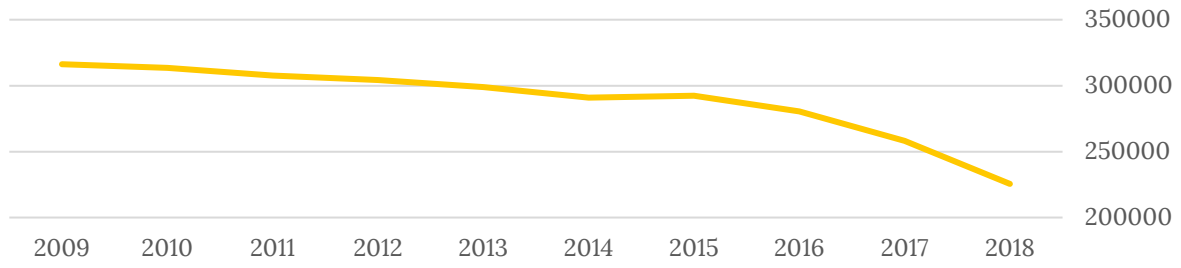
Rysunek 2. Liczba zatrzymań na dworcach KPTS Włocławek w roku 2018 w porównaniu do roku 2019 [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KPTS Włocławek

W ujęciu chronologicznym, największy spadek miał miejsce w latach 2015-2018, kiedy to w ciągu 3 lat liczba odjazdów spadła aż o 23% (por. Rysunek 3).

Rysunek 3. Liczba zatrzymań na dworcach KPTS Włocławek (poza Lipnem) w ujęciu chronologicznym



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KPTS Włocławek

Dane fragmentaryczne z innych źródeł wskazują na dużą reprezentatywność pełnych danych z KPTS dla całego województwa – np. na dworcach PKS Chojnice w Chojnicach i Sępólnie Krajeńskim w latach 2015-2018 liczba wjazdów spadła o 24% (dodatkowo zlikwidowano dworzec w Tucholi). W latach 2013-2018 spadek liczby wjazdów na te dworce wyniósł aż 40%.

W Grudziądzu w latach 2012-2018 przychody z udostępniania przystanków podmiotom innym niż operatorzy komunikacji miejskiej spadły o 59%, zaś w Toruniu w latach 2014-2018 liczba zatrzymań autobusów takich podmiotów na przystankach miejskich spadła o 15%. W Inowrocławiu skala spadku wyniosła ponad 60% tylko w latach 2016-2018.

Dane te wskazują, że co do zasady **skala spadku autobusowych, lokalnych, publicznych przewozów pozamiejskich w województwie kujawsko-pomorskim była podobna do skali krajowej i mogła wynosić ok. 30% w latach 2015-2018, zaś przynajmniej 60% w latach 2005-2018**, pomimo pozornie korzystnych danych GUS, wynikających z uwzględnienia formalnego przenoszenia działalności spółek grupy Arriva poza granicami województwa do toruńskiej firmy Arriva Bus Transport (d. PKS Toruń).

Ważne jest również zróżnicowanie przestrzenne tzw. wykluczenia komunikacyjnego, które jest efektem spadku przewozów w transporcie publicznym poza miastami. Jakkolwiek pojęcie wykluczenia komunikacyjnego jest szeroko eksploatowane medialnie, trudno jest znaleźć jego definicję oraz operacjonalizację w źródłach naukowych.

Najlepiej dostępnym wskaźnikiem operacjonalizującym trudności z dojazdem jest wskaźnik liczby sołectw skomunikowanych / nieskomunikowanych transportem publicznym, zbierany przez Fundację Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej oraz Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN w ramach projektu Monitoring rozwoju obszarów wiejskich (wskaźnik W3 MROW). Należy jednak podkreślić, że wskaźnik ten jest pewnym uproszczeniem wynikającym ze specyfiki badania ankietowego – zerojedynkowo ocenia

on, czy do danego sołectwa dojeżdża transport publiczny, bez odniesienia do jakości oferty (częstotliwości, zasięgu tras).

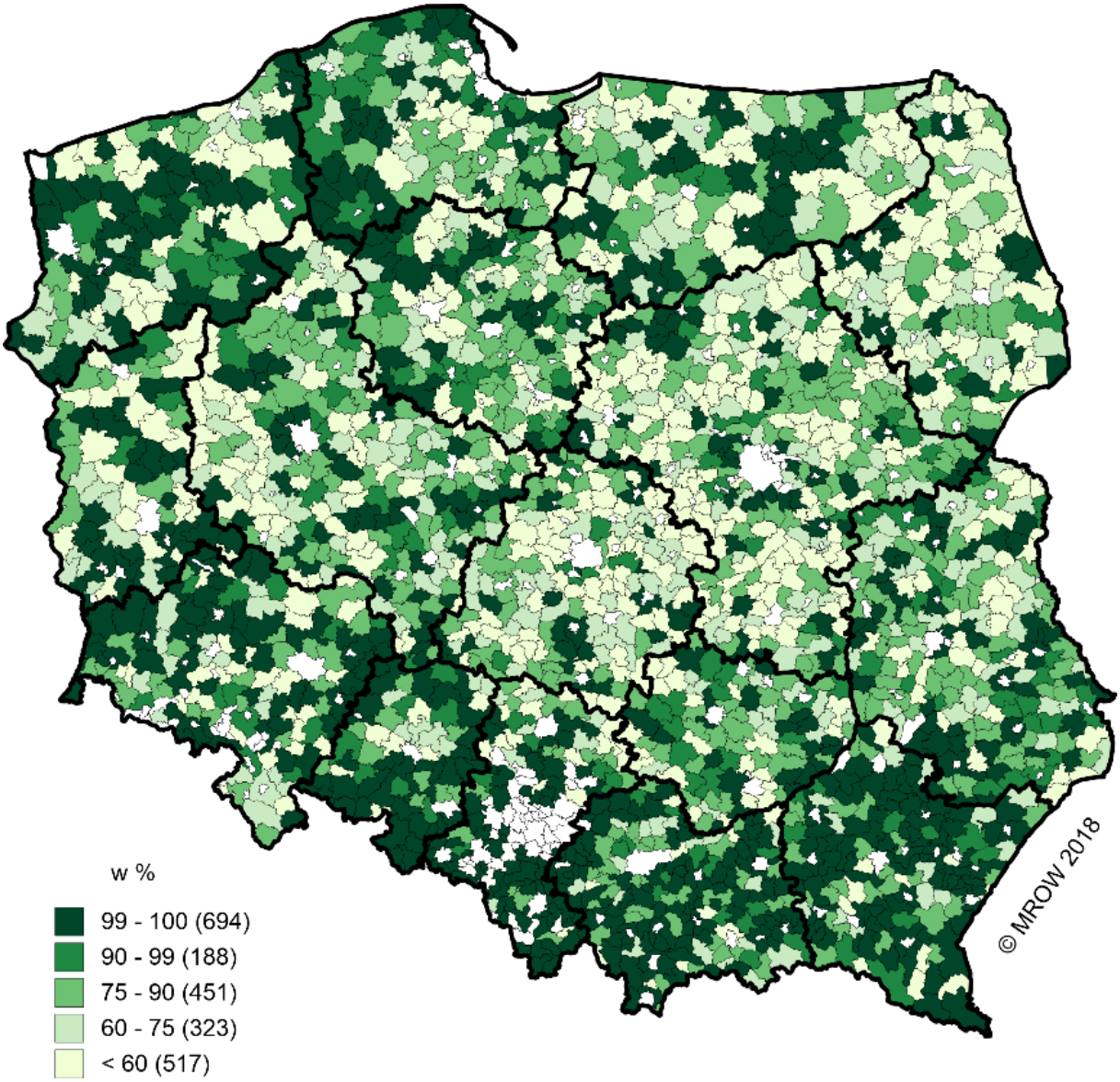
Bardziej szczegółowe badania Banku Światowego na terenie województwa zachodniopomorskiego wskazują, że nawet wysoki wskaźnik liczby sołectw skomunikowanych transportem publicznym na poziomie 90% (np. powiaty łobeski, drawski, złocieniecki), oznacza kłopoty z dojazdem do pracy. Wynika on bowiem z realizowania przewozów szkolnych transportem publicznym, co rzeczywiście ułatwia dojazdy do szpitali czy sklepów, ale godziny kursowania (przyjazd do miasta na 8:00, powrót około 14:00-15:00), dni kursowania (poza feriami), ceny (ok. 300 zł za bilet miesięczny na ok. 25 km) oraz relacje (do najbliższego miasta powiatowego, w którym rynek pracy może być niewystarczająco atrakcyjny) praktycznie wykluczają obsługę potoków związanych z dojazdami do pracy[7].

Analiza zróżnicowania czasowego i przestrzennego wskaźnika W3 MRW wskazuje, że skala wykluczenia komunikacyjnego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego jest w skali kraju przeciętna (por. Rysunek 4).

W skali województwa (por. Rysunek 5) najgorzej sytuacja wygląda we wschodniej części powiatu tucholskiego, w powiecie bydgoskim, mogileńskim i radziejowskim, północnej części powiatu włocławskiego, powiecie grudziądzkim, a także lipnowskim, gdzie jednak już po zebraniu danych nastąpił rozwój połączeń PTZP Lipno. Oprócz tego tzw. „białe plamy" mają jednak tendencje do narastana.

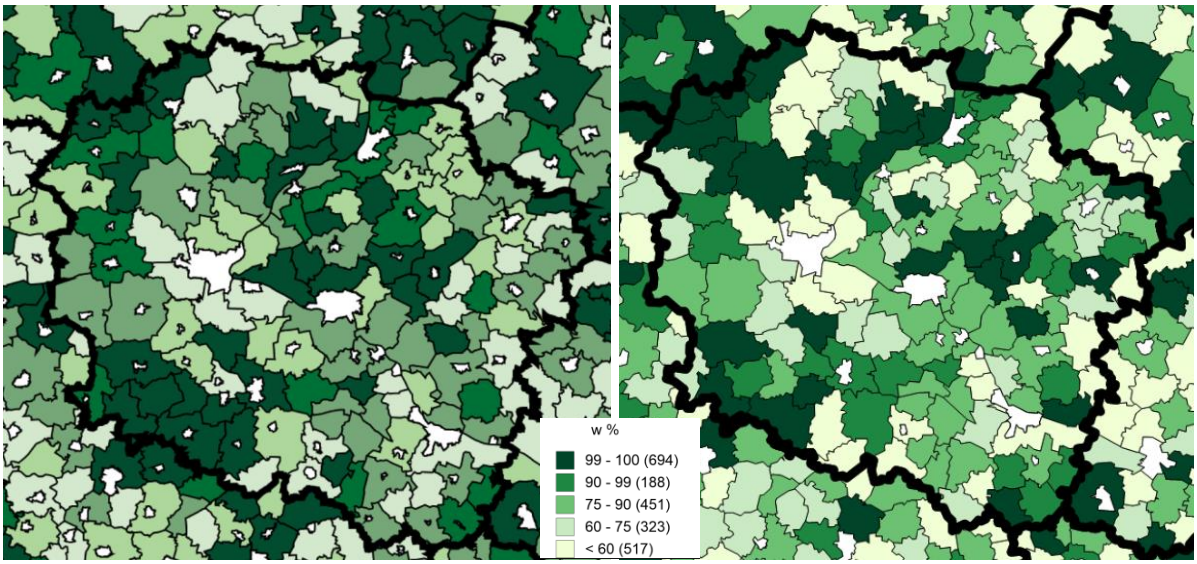
[7] D. Patella, M. Wolański, M. Niewęgłowska, M. Pieróg, Rural Public Transport in Zachodniopomorskie. Poland Catching-Up Regions 3. European Commission, World Bank, Washington 2019, s. 36.

Rysunek 4. Odsetek sołectw w gminie skomunikowanych transportem publicznym (przystanek autobusowy lub kolejowy), z wyłączeniem transportu szkolnego w roku 2018



Źródło: M. Stanny, A. Rosner, Ł. Komorowski, Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III, *op. cit.*, s. 38,

Rysunek 5. Odsetek sołectw w gminie skomunikowanych transportem publicznym (przystanek autobusowy lub kolejowy), z wyłączeniem transportu szkolnego w latach 2014 (mapa lewa) i 2018 (mapa prawa) w województwie kujawsko-pomorskim



Źródło: M. Stanny, A. Rosner, Ł. Komorowski, Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III, *op. cit.*, s. 38, M. Stanny, A. Rosner, Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap I. Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2014, s. 50.

Badanie studiów przypadków

Przeprowadzone analizy studiów przypadków wraz z wizjami lokalnymi były ukierunkowane na zakłady przemysłowe, które organizują własne przewozy pracownicze – w tym Eko-Okna Kornice (pow. raciborski, woj. śląskie), PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Oddział Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów (pow. bełchatowski, woj. łódzkie) oraz Fiat Chrysler Automobiles – zakład Fiat Auto Poland w Tychach (woj. śląskie). Wszystkie te zakłady mają zatrudnienie liczone w tysiącach osób, często stanowią również lokalizację dla kilku-kilkunastu kooperantów.

Dodatkowo dokonano analizy danych zastanych m.in. dla zakładów Skody w Mlada Boleslav (Czechy – z wizją lokalną), Volkswagena w Bratysławie (Słowacja – z wizją lokalną), centrów logistycznych Amazon w Sadach (powiat poznański, woj. wielkopolskie), Kołbaskowie (pow. policki, woj. zachodniopomorskie) i Bielanach Wrocławskich (pow. wrocławski, woj. dolnośląskie), ENEA Wytwarzanie sp. z o.o. (elektrowni Kozienice w Świerżach Górnych, pow. kozienicki, woj. mazowieckie).

W województwie kujawsko-pomorskim przeanalizowano dojazdy do podstrefy Łysomice Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (m. Ostaszewo, pow. toruński), a także przeprowadzono wywiad z przedstawicielem przewoźnika Arriva Bus Transport Polska (d. PKS Toruń).

Podstawowym wnioskiem z badań jest duże zainteresowanie pracowników korzystaniem z transportu zbiorowego – w niektórych zakładach (Eko-Okna, KWB Bełchatów) potwierdzono, że korzysta z niego 50%-60% pracowników. W praktyce oznacza to, że na jedną zmianę w zakładzie Eko-Okna pracowników dowożą 24 autobusy, w KWB Bełchatów – 84 autobusy (autobusy te są dostępne również dla kooperantów), do zakładów Fiata w Tychach – 40 autobusów (kooperanci kontraktują odrębne autobusy), zaś do trzech centrów Amazona – ok. 75 autobusów. Do Ostaszewa pracowników dowozi ok. 20 autobusów, co przy ok. 2 700 osób zatrudnionych daje wskaźnik wykorzystania przewozów pracowniczych na poziomie ok. 20-40%, w zależności od faktycznego zapełnienia autobusów. Podobny wskaźnik wyliczono dla usteckich zakładów przetwórstwa rybnego Mowi Poland (pow. słupski, woj. pomorskie).

Wskaźniki te pokazują, że transport zbiorowy może cieszyć się akceptacją pracujących w sektorze produkcyjnym i usługowym mieszkańców obszarów wiejskich, jednak do czynników sukcesu należy zaliczyć:

- **niskie ceny biletów**, przy czym rzadko kiedy zakłady stawiają na zupełną nieodpłatność – w przypadku KWB Bełchatów pracownicy pokrywają ok. połowy kosztów, zaś w Eko-Oknach symboliczną kwotę 20 zł miesięcznie, dojazd z Radomia do zakładów Faurecia w Grójcu (ok. 60 km) kosztuje pracownika 81 zł miesięcznie;
- odpowiedni układ tras, który powinien zapewnić dojazd z miejscowości położonych w promieniu **ok. 50 km w czasie nie dłuższym niż półtorej godziny** – oznacza to, że w przypadku miejscowości bardziej oddalonych konieczne jest pomijanie niektórych przystanków w miejscowościach bliższych. W praktyce rozkłady jazdy linii pracowniczych często wyglądają tak, że autobus wpierw zatrzymuje się na kilku przystankach w sąsiednich miejscowościach, następnie bez zatrzymania przejeżdża dystans 30-40 km bez zatrzymania;
- wysoki standard, którego podstawą musi być **zapewnienie miejsc siedzących dla wszystkich pasażerów**, zaś niektórzy pracodawcy stawiają wręcz na fabrycznie nowe autobusy i wówczas wykorzystują je również jako nośniki reklam budujących wizerunek pracodawcy (por. Rysunek 6 i Rysunek 7), aczkolwiek standardem rynkowym pozostają ok. 20-letnie autobusy używane (por. Rysunek 8 i Rysunek 9).

Należy jednak podkreślić, że podstawą dobrego odbioru przewozów pracowniczych jest kompleksowa budowa wysokiej konkurencyjności danego zakładu na rynku pracodawców, tak by oferta pracy z dojazdem była preferowana w stosunku do gorzej płatnej pracy na miejscu.

Rysunek 6. Autobusy Mercedes-Benz Tourismo (rok produkcji 2018) obsługujące przewozy do zakładów Eko-Okna w Kornicach (własność zakładu) – przykład wysokiego standardu przewozów pracowniczych

Fotografia: Mirosław Czerliński

Rysunek 7. Autobusy Scania Interlink (rok produkcji 2017) obsługujące przewozy do zakładów Volkswagen Slovakia w Bratysławie (własność przewoźnika SAD Dunajska Streda) – przykład wysokiego standardu przewozów pracowniczych

Fotografia: Michał Wolański

Rysunek 8. Autobus Setra S315 UL (rok produkcji 1999) obsługujące przewozy do jednego z zakładów w PSSE Łysomice (własność przewoźnika Arriva Bus Transport Polska, d. PKS Toruń) – przykład typowego standardu przewozów pracowniczych

Fotografia: Mirosław Czerliński

Rysunek 9. Autobusy obsługujące przewozy do KWB Bełchatów. Na pierwszym planie autobus Autosan H10-10 (rok produkcji 1995, własność przewoźnika PKS Łódź) – przykład niskiego standardu przewozów pracowniczych

Fotografia: Mirosław Czerliński

Różne zakłady pracy mają różne strategie konkurencji na rynku pracy – jedne z nich chcą konkurować wyższymi wypłatami, inne starają się aktywizować kolejne grupy potencjalnych pracowników, wciąż oferując jedynie płace minimalne. Przykładem zakładu

z drugiej grupy może być Amica we Wronkach (pow. szamotulski, woj. wielkopolskie), która żeby nie podwyższać płac ponad ustawowe minimum szeregowym pracownikom oraz majstrom sięga po kolejne grupy pracowników, takie jak np. obcokrajowców i więźniów. W przypadku rzeczonej Amiki próba uruchomienia przewozów pracowniczych nie przyniosła spodziewanych efektów, gdyż mieszkańcy okolic nie chcieli dojeżdżać, tylko po to, by również otrzymywać pensję minimalną[8].

Z kolei zakład Eko-Okna na swojej stronie internetowej oficjalnie publikuje wielkość wynagrodzenia wynoszącą dla pracownika produkcji 3500 zł brutto plus premie i dodatek stażowy[9]. Podobnie inne zakłady, prowadzące z powodzeniem przewozy pracownicze oferują stawki brutto od 20 zł/h w górę (np. Fererro, Amazon, Faurecia).

Innymi słowy, praca z dowozem za pensję minimalną rzadko kiedy cieszy się akceptacją pracowników – natomiast dowóz wraz z atrakcyjną pensją (co obecnie oznacza ok. 20-25 zł brutto/godzinę dla pracownika produkcji) łącznie stanowią z reguły skuteczne rozwiązanie.

Ponadto budowa sieci linii pracowniczych jest dość dużym wyzwaniem organizacyjnym dla prowadzących je zakładów:

- układ linii musi być elastyczny, gdyż w różnych zakładach istnieją różne systemy pracy – jedno, dwu, czy trzyzmianowy, które mogą wiązać się z dojazdami na różne godziny. Czasami pojedynczy zakład zmienia system pracy, w zależności od liczby zamówień;
- uruchamiając nowe linie należy liczyć się, że minie pół roku do roku, aż linia osiągnie swój pełen potencjał przewozowy – stąd przy uruchamianiu nowych linii rosnące firmy często wybierają lokalizacje, z których dojeżdża już kilku-kilkunastu pracowników, licząc że nowa linia zachęci kolejne osoby;
- przy zlecaniu usług podmiotom zewnętrznym bardzo ważna jest ich niezawodność – jeśli zlecający zakład nie zapisze w umowie określonych standardów jakości i kar umownych, może zdarzyć się, że część przewozów nie zostanie zrealizowana, co może skutkować zatrzymaniem produkcji i ogromnymi konsekwencjami finansowymi.

Bardzo ciekawym przykładem obsługi komunikacyjnej przewozów pracowniczych jest Mlada Boleslav w kraju środkowoczeskim, Republice Czeskiej – to 45-tysięczne miasto jest siedzibą głównego zakładu koncernu Škoda Auto, zatrudniającego tam 23 tysiące osób (bez pracowników agencyjnych), oraz wielu firm współpracujących (w tym agencji

[8] O. Gitkiewicz, Nie hańbi. Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Warszawa 2017, s. 74-91 oraz rozmowa telefoniczna z Olgą Gitkiewicz. W ogłoszeniach o pracę Amica oferuje „Stałe wynagrodzenie oraz atrakcyjny system premiowy" nie wskazując kwot.
[9] Eko-Okna Pracownik produkcji – oferta pracy, https://www.pracuj.pl/praca/pracownik-produkcji-kornice-pow-raciborski,oferta,7028586, dostęp dn. 21.08.2019 r.

zatrudnienia i kooperantów – np. Faurecia, Akuma, SAS Autosystemtechnik). W mieście są również liczne szkoły zawodowe, w tym liceum techniczne i technikum, przez co do miasta dojeżdża codziennie ok. 15 tysięcy osób.

W przeciwieństwie np. do bratysławskich zakładów Volkswagena, czy Tyskich FIAT, duża część dojazdów do szkół, kooperantów, realizowana jest transportem publicznym. Pozwala to zintegrować przewozy do różnych pracodawców oraz szkół. Jest to związane w dużej mierze z generalnie dobrze funkcjonującym i dofinansowanym systemem przewozów publicznych (w tym zupełnym brakiem przewozów szkolnych) oraz dobrym planowaniem przestrzennym.

Na tych samych liniach w różnych godzinach występują kursy codzienne, a także takie ukierunkowane *stricto* na dowóz do zakładów pracy, które można rozpoznać po ograniczeniu kursowania w dni letniej przerwy produkcyjnej (w tym roku był to 22.7 – 2.08), a także późnowieczornych kursach odwozowych po drugiej zmianie. Przykład takiego rozkładu zawiera Rysunek 10. Należy podkreślić, ze opisywana linia jest uzupełnieniem trzech innych linii w tej samej relacji Mnichovo Hradiště (ok. 9 tys. mieszkańców) – Mladá Boleslav (w tym jednej przyspieszonej, skoordynowanej z godzinami zmian – por. Rysunek 11), a także linii dalekobieżnej Mnichovo Hradiště–Mladá Boleslav - Praga.

Elementem integracji jest również lokalizacja głównego dworca autobusowego oraz przystanku kolejowego przy głównej bramie zakładów Škody. Konkurencyjność transportu publicznego buduje również obowiązująca w regionie zintegrowana taryfa strefowa – 4 strefowy bilet miesięczny na trasę Mnichovo Hradiště–Mladá Boleslav (uprawniający de facto do dowolnej liczby przejazdów w strefie, w tym komunikacją miejską w Mladá Boleslav) kosztuje 1000 CZK, zaś roczny – 10 000 CZK, czyli odpowiednio 170 i 1700 zł. W Polsce bilet trasowany na taką odległość w PKS może kosztować nawet do 350 zł, przy czym obowiązuje wyłącznie na jedną trasę i u jednego przewoźnika – bez komunikacji miejskiej.[10]

[10] Przykład PKS Gorzów Wlkp, http://pks-gorzow.pl/wp-content/uploads/t3-tabela-cen-bilet%C3%B3w-miesi%C4%99cznych-w-zwyk%C5%82ej-komunikacji.pdf (dostęp w dn. 22.08.2019). PKS Bydgoszcz, Arriva Bus Transport Toruń i Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy, w przeciwieństwie do innych przedsiębiorstw PKS z całej Polski, nie publikują na swoich stronach internetowych cenników biletów. Cenników nie publikuje również Urząd Marszałkowski (w przeciwieństwie do woj. świętokrzyskiego).

Projekt „Usytuowanie na poziomie samorządów lokalnych instrumentów wsparcia dla MŚP, działających w oparciu o model wielopoziomowego zarządzania regionem” finansowany z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w ramach Programu Gospostrateg.

Rysunek 10. Rozkład jazdy publicznej linii relacji Mnichovo Hradiště–Mladá Boleslav, ukierunkowanej na dowóz do zakładów i szkół w Mladá Boleslav. Widoczne wzmocnienia szkolne i dowożące na zmiany

260250 Mnichovo Hradiště-Bakov nad Jizerou-Mladá Boleslav

Platí od 3.3.2019 do 14.12.2019

arriva

Přepravu zajišťuje : ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., provozovna Mladá Boleslav, Boleslavská 98/6, tel. 326 710 711
info.mb@arriva.cz, www.arriva-strednicechy.cz, www.facebook.com/arrivasc

km	Tč			5	9	11	15	17	19	21	23	25	27	29	35	37	39	41	43	45	47	49	51	53	55	57	59
						×				⑥		×			×						⑥				⑥		
				×	×	44	×	×	×	66	×	44	×	⑥ †	44	×	×	×	†	×	66	†	×	×	66	×	×
0	1	od	**Mnichovo Hradiště,,nám., stan.3**	...	5 35	6 30	6 55	7 40	8 00	8 40	10 00	11 00	12 30	12 50	12 50	13 20	14 00	14 20	15 15	15 40	16 30	17 00	17 40	18 05	19 05	19 05	20 45	22 05	...
1	2	≡	Mnichovo Hradiště,,zdrav.stř.	...	5 37	6 32	6 57	7 42	8 02	8 42	10 02	11 02	12 32	12 52	12 52	13 22	14 02	14 22	15 17	15 42	16 32	17 02	17 42	18 07	19 07	19 07	20 47	22 07	...
1	3		Mnichovo Hradiště,,u nadjezdu	...	5 38	6 33	6 58	7 43	8 03	8 43	10 03	11 03	12 33	12 53	12 53	13 23	14 03	14 23	15 18	15 43	16 33	17 03	17 43	18 08	19 08	19 08	20 48	22 08	...
2	4		Mnichovo Hradiště,,Haškov	...	5 39	6 34	6 59	7 44	8 04	8 44	10 04	11 04	12 34	12 54	12 54	13 24	14 04	14 24	15 19	15 44	16 34	17 04	17 44	18 09	19 09	19 09	20 49	22 09	...
2	5		Mnichovo Hradiště,,U Bažantnice	...	5 40	6 35	7 00	7 45	8 05	8 45	10 05	11 05	12 35	12 55	12 55	13 25	14 05	14 25	15 20	15 45	16 35	17 05	17 45	18 10	19 10	19 10	20 50	22 10	...
3	6		Mnichovo Hradiště,Veselá	...	5 42	6 37	7 02	7 47	8 07	8 47	10 07	11 07	12 37	12 57	12 57	13 27	14 07	14 27	15 22	15 47	16 37	17 07	17 47	18 12	19 12	19 12	20 52	22 12	...
5	7		Bakov n.Jiz.,,V sadech	...	5 45	6 40	7 05	7 50	8 10	8 50	10 10	11 10	12 40	13 00	13 00	13 30	14 10	14 30	15 25	15 50	16 40	17 10	17 50	18 15	19 15	19 15	20 55	22 15	...
6	8		Bakov n.Jiz.,,Žel.st.	...	5 48	6 43	7 08	7 53	8 13	8 53	10 13	11 13	12 43	13 03	13 03	13 33	14 13	14 33	15 28	15 53	16 43	17 13	17 53	18 18	19 18	19 18	20 58	22 16	...
7	9		Bakov n.Jiz.,Trenčín	...	5 50	6 45	7 10	7 55	8 15	8 55	10 15	11 15	12 45	13 05	13 05	13 35	14 15	14 35	15 30	15 55	16 45	17 15	17 55	18 20	19 20	19 20	21 00	22 18	...
9	10		Bakov n.Jiz.,Chudoplesy	...	5 53	6 48	7 13	7 58	8 18	8 58	10 18	11 18	12 48	13 08	13 08	13 38	14 18	14 38	15 33	15 58	16 48	17 18	17 58	18 23	19 23	19 23	21 03	22 21	...
10	11		Kosmonosy,,nemocnice	...	5 55	6 50	7 15	8 00	8 20	9 00	10 20	11 20	12 50	13 10	13 10	13 40	14 20	14 40	15 35	16 00	16 50	17 20	18 00	18 25	19 25	19 25	21 05	22 23	...
11	12		Kosmonosy,,nám.	...	5 57	6 52	7 17	8 02	8 22	9 02	10 22	11 22	12 52	13 12	13 12	13 42	14 22	14 42	15 37	16 02	16 52	17 22	18 02	18 27	19 27	19 27	21 07	22 25	...
12	13		Kosmonosy,,Transcentrum	...	5 58	6 53	7 18	8 03	8 23	9 03	10 23	11 23	12 53	13 13	13 13	13 43	14 23	14 43	15 38	16 03	16 53	17 23	18 03	18 28	19 28	19 28	21 08	22 26	...
13	14		Mladá Boleslav,,Boleslavská	...	5 59	6 54	7 19	8 04	8 24	9 04	10 24	11 24	12 54	13 14	13 14	13 44	14 24	14 44	15 39	16 04	16 54	17 24	18 04	18 29	19 29	19 29	21 09	22 27	...
13	15		Mladá Boleslav,,Nový hřbitov	...	6 01	6 56	7 21	8 06	8 26	9 06	10 26	11 26	12 56	13 16	13 16	13 46	14 26	14 46	15 41	16 06	16 56	17 26	18 06	18 31	19 31	19 31	21 11	22 28	...
14	16		Mladá Boleslav,,aut.st., stan.11	...	6 05	7 00	⑥	⑥	8 30	⑥	10 30	⑥	13 00	13 20	13 20	13 50	14 30	14 50	15 45	16 10	17 00	17 30	18 10	18 35	19 35	19 35	21 15	22 30	...
14	17		Mladá Boleslav,,Václava Klementa	...	...	...	7 24	8 09	...	9 09	...	11 29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	18		Mladá Boleslav,,Na výstavišti	...	...	...	7 27	8 12	...	9 12	...	11 32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	19		Mladá Boleslav,,U Sportu	...	...	...	7 28	8 13	...	9 13	...	11 33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	20	↓	Mladá Boleslav,,nám.Republiky	...	...	...	7 29	8 14	...	9 14	...	11 34	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	21	př	**Mladá Boleslav,,ŠKODA 3.vrátnice**	...	...	...	7 30	8 15	...	9 15	...	11 35	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

opačný směr

km	Tč			2	6	4	12	14	16	18	20	22	26	28	30	32	34	72	38	48	50	52	54	58	60	64	62	68
					⑥		×						⑥			×			×						⑥			×
				×	66	×	33	×	×	×	×	×	66	×	×	44	×	⑥ †	44	×	×	†	×	×	66	†	×	63
0	21	od	**Mladá Boleslav,,ŠKODA 3.vrátnice**	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	20		Mladá Boleslav,,nám.Republiky	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0	19		Mladá Boleslav,,U Sportu	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	18		Mladá Boleslav,,Na výstavišti	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	17		Mladá Boleslav,,Václava Klementa	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	16		Mladá Boleslav,,aut.st., stan.11	...	5 05	5 20	5 30	6 00	6 30	7 05	8 30	9 15	10 00	12 15	12 50	13 25	13 45	14 10	14 25	14 50	15 40	16 00	16 15	17 30	18 45	20 15	21 15	21 25	22 30
2	15		Mladá Boleslav,,Nový hřbitov	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	14		Mladá Boleslav,,Boleslavská	...	5 08	5 23	5 33	6 03	6 33	7 08	8 33	9 18	10 03	12 18	12 53	13 28	13 48	14 13	14 28	14 53	15 43	16 03	16 18	17 33	18 48	20 18	21 18	21 28	22 33
3	13		Kosmonosy,,Transcentrum	...	5 10	5 25	5 35	6 05	6 35	7 10	8 35	9 20	10 05	12 20	12 55	13 30	13 50	14 15	14 30	14 55	15 45	16 05	16 20	17 35	18 49	20 19	21 19	21 29	22 34
4	12		Kosmonosy,,nám.	...	5 12	5 27	5 37	6 07	6 37	7 12	8 37	9 22	10 07	12 22	12 57	13 32	13 52	14 17	14 32	14 57	15 47	16 07	16 22	17 37	18 51	20 21	21 21	21 31	22 36
5	11		Kosmonosy,,nemocnice	...	5 14	5 29	5 39	6 09	6 39	7 14	8 39	9 24	10 09	12 24	12 59	13 34	13 54	14 19	14 34	14 59	15 49	16 09	16 24	17 39	18 53	20 23	21 23	21 33	22 38
6	10		Bakov n.Jiz.,Chudoplesy	...	5 16	5 31	5 41	6 11	6 41	7 16	8 41	9 26	10 11	12 26	13 01	13 36	13 56	14 21	14 36	15 01	15 51	16 11	16 26	17 41	18 55	20 25	21 25	21 35	22 40
8	9		Bakov n.Jiz.,Trenčín	...	5 19	5 34	5 44	6 14	6 44	7 19	8 44	9 29	10 14	12 29	13 04	13 39	13 59	14 24	14 39	15 04	15 54	16 14	16 29	17 44	18 57	20 27	21 27	21 37	22 42
9	8		Bakov n.Jiz.,,Žel.st.	...	5 21	5 36	5 46	6 16	6 46	7 21	8 46	9 31	10 16	12 31	13 06	13 41	14 01	14 26	14 41	15 06	15 56	16 16	16 31	17 46	18 59	20 29	21 29	21 39	22 44
10	7		Bakov n.Jiz.,,V sadech	...	5 22	5 37	5 47	6 17	6 47	7 22	8 47	9 32	10 17	12 32	13 07	13 42	14 02	14 27	14 42	15 07	15 57	16 17	16 32	17 47	19 00	20 30	21 30	21 40	22 45
12	6		Mnichovo Hradiště,Veselá	...	5 25	5 40	5 50	6 20	6 50	7 25	8 50	9 35	10 20	12 35	13 10	13 45	14 05	14 30	14 45	15 10	16 00	16 20	16 35	17 50	19 03	20 33	21 33	21 43	22 48
13	5		Mnichovo Hradiště,,U Bažantnice	...	5 27	5 42	5 52	6 22	6 52	7 27	8 52	9 37	10 22	12 37	13 12	13 47	14 07	14 32	14 47	15 12	16 02	16 22	16 37	17 52	19 05	20 35	21 35	21 45	22 50
13	4		Mnichovo Hradiště,,Haškov	...	5 28	5 43	5 53	6 23	6 53	7 28	8 53	9 38	10 23	12 38	13 13	13 48	14 08	14 33	14 48	15 13	16 03	16 23	16 38	17 53	19 06	20 36	21 36	21 46	22 51
14	3		Mnichovo Hradiště,,u nadjezdu	...	5 29	5 44	5 54	6 24	6 54	7 29	8 54	9 39	10 24	12 39	13 14	13 49	14 09	14 34	14 49	15 14	16 04	16 24	16 39	17 54	19 07	20 37	21 37	21 47	22 52
14	2	↓	Mnichovo Hradiště,,zdrav.stř.	...	5 31	5 46	5 56	6 26	6 56	7 31	8 56	9 41	10 26	12 41	13 16	13 51	14 11	14 36	14 51	15 16	16 06	16 26	16 41	17 56	19 09	20 39	21 39	21 49	22 54
15	1	př	**Mnichovo Hradiště,,nám.**	...	5 35	5 50	6 00	6 30	7 00	7 35	9 00	9 45	10 30	12 45	13 20	13 55	14 15	14 40	14 55	15 20	16 10	16 30	16 45	18 00	19 10	20 40	21 40	21 50	22 55

× jede v pracovních dnech
† jede v neděli a ve státem uznané svátky
33 nejede od 22.7.2019 do 2.8.2019
44 nejede od 11.3.2019 do 15.3.2019, od 18.4.2019 do 22.4.2019,1.5.2019,8.5.2019, od 1.7.2019 do 30.8.2019, od 28.10.2019 do 30.10.2019
63 jede od 22.7.2019 do 2.8.2019
66 nejede 6.7.2019,28.9.2019
⑥ jede v sobotu
Na lince platí tarifní a přepravní podmínky vyhlášené dopravcem. K dispozici jsou u řidiče autobusu nebo na webových stránkách dopravce www.arriva.cz!

Źródło: Arriva Střední Čechy

Rysunek 11. Rozkład jazdy publicznej, ekspresowej linii relacji Mnichovo Hradiště–Mladá Boleslav, ukierunkowanej na dowóz do zakładów i szkół w Mladá Boleslav. Widoczne wzmocnienia szkolne i dowożące na zmiany

260230 Mnichovo Hradiště-Mladá Boleslav

Platí od 3.3.2019 do 14.12.2019

arriva

Přepravu zajišťuje : ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., provozovna Mladá Boleslav, Boleslavská 98/6, tel. 326 710 711
info.mb@arriva.cz, www.arriva-strednicechy.cz, www.facebook.com/arrivasc

		1		3		5		7		9			km	Tč				4		6		8		10		
		×		×p		×		×		⑤								×		×		×		×		
						44																				
...	...	33	...	33	...	6 55	...	33	...	44	...	...	0	0	1	od	**Mnichovo Hradiště,,za zámkem**	...	...	...	33	...	44	...	×	...	33	...	...
...	...	5 00	...	6 15	...	7 10	...	13 00	...	15 10	...	...	0	0	2		Mnichovo Hradiště,,nám., stan.3	...	...	...	14 40	...	14 55	...	15 15	...	22 50	...	...
...	...	5 02	...	6 17	...	7 12	...	13 02	...	15 12	...	...	1	1	3		Mnichovo Hradiště,,zdrav.stř.	...	...	...	14 38	...	14 53	...	15 13	...	22 48	...	...
...	...		...		...		...		...		...	...	3	3	4		Mnichovo Hradiště,Veselá	...	...	...		...		...	15 09	...	22 44	...	...
...	...	5 08	...	6 23	...	7 18	...	13 08	...	15 18	...	...	6	6	5		Bakov n.Jiz.,,Pražská	...	...	...	14 31	...	14 46	...	15 06	...	22 41	...	...
...	...	5 15	...	6 30	...	7 25	...	13 15	...	15 25	...	...	11	11	6		Kosmonosy,,Transcentrum	...	...	...	14 25	...	14 40	...	15 00	...	22 35	...	...
...	...	5 17	...	6 32	...	7 27	...	13 17	...	15 27	...	...	12	12	7		Mladá Boleslav,,Nový hřbitov	...	...	...		...		...		...		...	...
...	...	5 20	...		...		...	13 20	...	15 30	...	...	13	13	8		Mladá Boleslav,,aut.st., stan.11	...	...	...	14 20	...	14 35	...	14 55	...	22 30	...	...
...	...	...	...	6 34	...	7 29	...	...	...	...	...	...	13	13	9		Mladá Boleslav,,Václava Klementa	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	6 37	...	7 32	...	...	...	...	...	...	13	13	10		Mladá Boleslav,,Na výstavišti	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	6 38	...	7 33	...	...	...	...	...	...	13	14	11		Mladá Boleslav,,U Sportu	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	6 39	...	7 34	...	...	...	...	...	...	13	14	12	↓	Mladá Boleslav,,nám.Republiky	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	6 43	...	7 38	...	...	...	...	...	...	13	15	13	př	**Mladá Boleslav,,Jičínská**	od	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

® isybus

× jede v pracovních dnech
33 nejede od 22.7.2019 do 2.8.2019
44 nejede od 11.3.2019 do 15.3.2019, od 18.4.2019 do 22.4.2019,1.5.2019,8.5.2019, od 1.7.2019 do 30.8.2019, od 28.10.2019 do 30.10.2019
p ze zastávky Mladá Boleslav,Václava Klementa zajíždí do zastávky Mladá Boleslav,aut.st. a odtud jede dále jako linka 260040 přes vyznačené zastávky v centru Mladé Boleslavi
⑤ jede v pátek
Na lince platí tarifní a přepravní podmínky vyhlášené dopravcem. K dispozici jsou u řidiče autobusu nebo na webových stránkách dopravce www.arriva.cz!

Źródło: Arriva Střední Čechy

Należy podkreślić, że niektóre zakłady podwykonawców Škody, poszukujące pracowników w nietypowych lokalizacjach lub mające nietypowe godziny pracy, uruchamiają również własne przewozy pracownicze, jest ich jednak stosunkowo mało, w porównaniu do skali zatrudnienia i dojazdów (por. Rysunek 12).

Rysunek 12. Autobus VDL Berkhof Ambassador (rok produkcji 2004) obsługujące przewozy do Faurecia Mladá Boleslav (własność przewoźnika LS Tour autobusová doprava)

Fotografia: Michał Wolański

Opisując przykład czeski, warto pamiętać, że wyłącznym organizatorem tak funkcjonujących przewozów są władze kraju, czyli odpowiednika naszego województwa. W przypadku Mladá Boleslav jest to kraj środkowoczeski, który ma ludność wynoszącą 1,4 mln osób oraz powierzchnię 11 tys. km^2 (stanowi on „duży obwarzanek” wokół Pragi).

W Czechach funkcjonuje pozamiejska komunikacja autobusowa komercyjna i kontraktowana przez władze publiczne, przy czym ta pierwsza jest znacznie mocniej regulowana niż w Polsce (samorząd ma dużo więcej możliwości odmowy udzielenia zezwolenia na obsługę linii), zaś ta druga – finansowana jest przez samorząd w modelu brutto.

W celu osiągnięcia integracji taryfowej większość krajów powołało spółki, która pełnią funkcję agenta clearingowego – czyli rozlicza przychody ze zintegrowanych biletów pomiędzy organizatorów (miasta i kraje) i przewoźników (komercyjnych);

Inne jednostki samorządu terytorialnego mogą dofinansowywać dodatkowe kursy realizowane na liniach kontraktowanych przez samorząd kraju. Nie występuje odrębna komunikacja szkolna – dzieci są dowożone do szkół liniami ogólnodostępnymi.

Według planu transportowego kraj wydaje rocznie na organizacje autobusowych przewozów regionalnych równowartość ok. 127 mln koron, co w przeliczeniu na

mieszkańca odpowiada kwocie 90 zł/osobę i stanowi 2/3 kwoty wydawanej przez samorząd regionalny na organizację przewozów kolejowych (por. Tabela 1).

Tabela 1. Wielkość pracy eksploatacyjnej i nakładów na organizację transportu publicznego w kraju środkowoczeskim

	Kolej	Autobusy regionalne
Praca eksploatacyjna	14,6 mln pockm	44,9 mln wozokm
Dotacja samorządowa	1143 mln CZK (ok. 190 mln zł)*	756 mln koron (ok. 127 mln zł)
Dotacja samorządowa do pockm / wozokm	ok. 13 zł/pockm	ok. 3 zł/wozokm
Dotacja samorządowa *per capita*	ok. 135 zł/os. rocznie	ok. 90 zł/os. rocznie

* Wyłączając dotację państwową

Źródło: Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje. Zásady objednávky regionální dopravy pro období 2016-2020. Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje, Praha 2016, s. 101.

Rozwiązania i rekomendacje organizacyjne

Rozwiązania zastosowane w zamkniętych przewozach pracowniczych i w Mladá Boleslav mogą być inspiracją dla stworzenia systemu dowozów służących nie tylko wielkim firmom, ale również mniejszym przedsiębiorcom oraz szkolnictwu ponadpodstawowemu, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego układu przestrzennego, czyli skoncentrowania tych usług w jednym miejscu.

Podstawą jest stworzenie zintegrowanego systemu organizacji transportu publicznego, który będzie odpowiadał na potrzeby mieszkańców. W większości krajów Europy (np. Czechach, Słowacji, Węgrzech, Niemczech, Francji, Włoszech) system taki bazuje na wskazaniu jednego szczebla samorządu, odpowiedzialnego za organizację pozamiejskiego transportu autobusowego[11], gdyż rozproszenie odpowiedzialności na wiele szczebli samorządu automatycznie rodzi problem rozbudowanej koordynacji pomiędzy organizatorami, a także niejasnego podziału kompetencji.

W praktyce nie można wskazać przypadków, gdzie na jednym terenie istnieją efektywne i zintegrowane systemy transportu autobusowego organizowane przez trzy różne szczeble samorządów. Ponadto należy pamiętać, że dowozy do pracy praktycznie zawsze mają charakter międzygminny, a często międzypowiatowy, jednocześnie jednak powinny docierać do miejscowości mniejszych niż gminne i powiatowe.

Jakkolwiek zmiany w przepisach prawa byłyby w tym zakresie pożądane, istnieje również kilka potencjalnych rozwiązań mieszczących się w obecnych przepisach, pozwalających na osiągnięcie podobnego celu (por. również Tabela 2):

[11] Szerzej na ten temat: Wolański et al., Publiczny transport zbiorowy, *op. cit.,* s. 177-214.

- powołanie spółki integracyjnej – takie rozwiązanie wdrażane jest w metropolii gdańskiej i ma ono na celu integrację taryfową istniejących, aktywnych organizatorów komunikacji, którzy chcą zachować swoją odrębność w sferze zarządzania ofertą – rozwiązanie to jest wówczas rozsądnym kompromisem i drogą do integracji, jednak w analizowanym przypadku nie rozwiązuje problemu, ze względu na małą liczbę aktywnych organizatorów, ponadto w niektórych przypadkach istnieje ryzyko, że komunikacja publiczna może być zakwalifikowana prawnie do komunikacji miejskiej, co skutkuje brakiem dopłat do ulg ustawowych oraz innym ich wymiarem, a w efekcie – niejednolitością taryfy;
- powołanie związku metropolitalnego – takie rozwiązanie w obecnych ramach ustawowych nie jest możliwe, jednak nawet w ramach wcześniejszych rozwiązań ustawowych[12] ograniczało się do metropolii i nie zapewniało rozsądnego pokrycia systemem obszarów wiejskich oraz dojazdów do miast subregionalnych;
- powołanie związku powiatowo-gminnego, który obejmowałby wszystkie gminy i powiaty danego terenu, a w skrajnej sytuacji – województwa. Jest to rozwiązanie względnie najlepsze finansowo, a także organizacyjnie – gdyż powstaje dostępne dla gmin i powiatów centrum kompetencyjne, pozwalające na projektowanie i kontraktowanie komunikacji, a także pozyskiwanie finansowania. Trzeba jednak pamiętać, że każda gmina i powiat samodzielnie decydują o przystąpieniu do związku, co może być barierą jego tworzenia. Sprawia to także, że w dużej mierze realizacja późniejszych rekomendacji zależy od chęci poszczególnych samorządów do uczestniczenia w takim związku. Choć istnieje możliwość występowania poszczególnych partnerów ze związku, rozwiązanie takie cechuje się większą trwałością niż w przypadku indywidualnych porozumień;
- zawieranie indywidualnych porozumień pomiędzy poszczególnymi jst (np. każdą gminą i powiatem a samorządem województwa) – co przy dużej skali partnerów wymaga ogromnej ilości negocjacji i jest względnie nietrwałe (np. w przypadku zmiany władz samorządowych powiązanej ze zmianą priorytetów w zarządzaniu jednostką), jednak może być używane w uzasadnionych przypadkach – zwłaszcza w relacjach pomiędzy związkiem powiatowo-gminnym i samorządem województwa.

[12] Tj. Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych, Dz. U. 2015 poz. 1890. Ustawa ta – chociaż posiadała wiele ciekawych i pożądanych rozwiązań – w dziwny sposób mieszała kwestie integracji taryfowej oraz wspierania metropolii. Pod hasłem wspierania metropolii (które powinno być kompleksową budową konkurencyjności polskich metropolii względem metropolii zagranicznych), wprowadzała bowiem względnie skuteczne ramy organizacyjne głównie do integracji taryfowej transportu publicznego, jednak ograniczenie integracji taryfowej wyłączne do metropolii należy traktować jako poważny błąd – jest ona potrzebna w skali ogólnowojewódzkiej, a nawet międzywojewódzkiej (np. codzienne dojazdy Elbląg – Gdańsk, Łódź – Warszawa, Opole - Wrocław), jak również subregionalnej (np. dojazdy ponadpowiatowe do Włocławka, Siedlec, Wałbrzycha, Radomia).

Tabela 2. Możliwe ramy organizacyjne dla realizacji zintegrowanego systemu

Rozwiązanie	Zalety	Wady	Sposób ew. mitygacji wad	Końcowa ocena
Powołanie spółki integracyjnej	Spółka może być współwłasnością wszystkich Możliwe jest zachowanie niezależności organizatorów	Poszczególne samorządy muszą samodzielnie zdobyć kompetencje organizatora	Ewentualne dodatkowe porozumienia pomiędzy samorządami – na mniejszych obszarach	Rozwiązanie możliwe przy integracji istniejących, aktywnych organizatorów komunikacji
Powołanie związku metropolitalnego	Dodatkowe dofinansowanie budżetowe w postaci udziału w PIT	Brak możliwości prawnej poza woj. śląskim Brak możliwości uczestniczenia samorządu województwa w związku	-	Rozwiązanie niemożliwe do realizacji
Powołanie związku powiatowo-gminnego	Dodatkowe finansowanie w postaci dopłat do ulg ustawowych i w ramach Ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	Brak możliwości uczestniczenia samorządu województwa w związku Możliwość wyłamania się niektórych samorządów ze związku	Porozumienie pomiędzy związkiem powiatowo gminnym oraz samorządem województwa oraz organizatorami komunikacji miejskiej	Rozwiązanie rekomendowane
Porozumienia między jst z przekazaniem funkcji organizatora do innego podmiotu (np. marszałka	Duża elastyczność i samodzielność poszczególnych organizatorów	Duża liczba porozumień	Stosowanie pomocniczo	Rozwiązanie rekomendowane pomocniczo – zwłaszcza w kontekście relacji z samorządem

województwa, jednego ze starostów, prezydenta miasta powiatowego)				województwa oraz organizatorami komunikacji miejskiej

Źródło: Opracowanie własne

W wyniku porównania dostępnych rozwiązań, należy stwierdzić, że rekomendowanym – chociaż niekoniecznie jedynym możliwym rozwiązaniem organizacyjnym jest **powołanie na terenie województwa kilku subregionalnych związków powiatowo-gminnych lub jednego regionalnego związku powiatowo gminnego**. Jest to rozwiązanie najprostsze, wobec braku struktur organizacyjnych transportu publicznego w większości gmin i powiatów.

Rozwiązanie takie – przewidziane w art. 7 ust. 4a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym[13] - otwiera drogę do dalszych działań, związanych z organizacją komunikacji, która:

- otrzymywałaby dopłaty do ulg ustawowych (udzielanych w szczególności na bilety miesięczne dla uczniów)[14] oraz dofinansowanie na podstawie Ustawy o funduszu o charakterze użyteczności publicznej[15], które mogłyby pokryć ok. połowy kosztów funkcjonowania komunikacji;
- korzystała z dofinansowania unijnego na zakup nowego, niskoemisyjnego taboru;
- zapewniałaby realizację zintegrowanych przewozów szkolnych i pracowniczych, w tym do stref aktywności gospodarczej;
- mogłaby być zintegrowana na podstawie stosownych porozumień cywilnoprawnych z komunikacją miejską i kolejową, funkcjonującą na podstawie odrębnych przepisów, organizowaną przez samorządy większych miast (oraz przyległych gmin), a także z komunikacją już tworzoną przez innych organizatorów, np. powiat lipnowski.

Oczywiście pojedyncze gminy czy powiaty w obrębie związku, niezależnie od płaconej składki, powinny mieć możliwość „dokontraktowywania" dodatkowych połączeń lub ich podwyższonego standardu, będąc swoistego rodzaju „klientem wewnętrznym" związku[16].

[13] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.).
[14] Bez wątpliwości związanych z możliwością zaliczenia części przewozów gminnych do komunikacji miejskiej, która takich dopłat nie otrzymuje.
[15] Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U 2019 poz. 1123).
[16] Taki system został opisany na przykład w opracowaniu: C. Monsalve, F. Allen, W. Wang, M. Wolański, R. Czapski, N. Moon Sung, *Urban Mobility in Eastern Poland: The Way Forward.* World Bank, Washington 2015, s. 54-65.

Dodatkową zaletą, wynikającą z wprowadzenia takiego rozwiązania byłaby większa dostępność finansowa zintegrowanego transportu publicznego dla gmin podmiejskich – organizując go poprzez związek powiatowo gminny będą mogły korzystać zarówno z dopłat do ulg, jak i z dopłat funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Aby zrealizowany produkt był atrakcyjny, konieczne są dwie podstawowe zmiany w zakresie oferty: **obniżenie cen biletów oraz dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb osób pracujących, a nie tylko dowozów szkolnych**.

Postulaty te wynikają z diagnoz, które zostały już dawno postawione w literaturze fachowej[17] na podstawie badań przewozów publicznych, dlatego nie zostały szczegółowo przedstawione w niniejszym materiale. Należy jednak podkreślić, że analizowane przykłady przewozów pracowniczych wskazują na skuteczność takich działań w zachęcaniu do wyboru transportu publicznego oraz podejmowania pracy w miejscach bardziej odległych od miejsca zamieszkania.

Pozamiejski transport publiczny w Polsce rzadko kiedy ma ceny, które są atrakcyjne dla osób korzystających z biletów normalnych. Zasadnicza strategia większości przewoźników sieciowych zasadza się bądź na kierowaniu usług do osób nieposiadających samochodów (w tym części młodzieży szkół ponadpodstawowych) oraz do samorządów wykupujących bilety w celu realizacji ustawowego obowiązku dowozu dzieci do szkół. W takiej sytuacji elastyczność cenowa popytu jest wysoka, zaś im wyższe ceny biletów – tym wyższe dopłaty budżetowe do ulg ustawowych (udzielane do biletów miesięcznych uczniowskich w pełnej wysokości ulgi). Pozwala to w wielu przypadkach osiągnąć stabilność finansową systemu, jednak ceną za to jest zupełna nieatrakcyjność cen biletów normalnych i poważnie okrojony rozkład jazdy – w szczególności brak kursów w dni robocze wolne od nauki szkolnej (ferie, ale również np. dzień nauczyciela).

Dokumenty strategiczne województwa kujawsko-pomorskiego wskazują na konieczność integracji systemów taryfowych[18], ale nie wskazują *explicite* na konieczność obniżenia cen biletów do poziomu, który byłby konkurencyjny względem kosztów zmiennych użytkowania samochodu w 2-3 osoby[19].

Podstawową przyczyną niskiej atrakcyjności transportu publicznego jest jego niedofinansowanie w sferze eksploatacyjnej. Wystarczy wspomnieć, że w planie

[17] Wolański et al., Publiczny transport zbiorowy, *op. cit.,* oraz Patella *et al., op. cit.*

[18] Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020. Zał. do uchwały zarządu województwa kujawsko-pomorskiego z dnia 27 lipca 2016 r. Województwo kujawsko-pomorskie, Toruń 2016 r.

[19] Paradoksem jest, że w badaniach preferencji i oczekiwań pasażerów województwa kujawsko-pomorskiego, cytowanych w planie transportowym i studium transportowym uwzględniano takie postulaty, jak możliwość płacenia kartą, czy zwiększenie liczby połączeń, a nie przewidziano nawet postulatu obniżenia cen biletów, chociaż w obrębie wszystkich ocenianych jakości cząstkowych dotyczących taryf, to właśnie wysokość cen biletów zebrała najgorsze oceny. Por. Plan transportowy, s. 37-38.

transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego założono średni jednostkowy koszt pracy eksploatacyjnej dla linii autobusowych na poziomie 3,85 zł/wozokm, podczas gdy w Czechach dofinasowanie do wozokilometra w porównywalnych przewozach wynosi ok. 3 zł/wozokm (por. Tabela 3). W szczególności błędem planu transportowego jest założenie wzrostu jakości przewozów jedynie przy inflacyjnym wzroście kosztu wozokilometra – podczas gdy faktycznie nawet zachowanie poziomu jakości (i odpłatności) wymaga w długim okresie ponadinflacyjnego wzrostu budżetu, ze względu na ponadinflacyjny wzrost głównych czynników kosztowych – zatrudnienia i paliw.

Tabela 3. Wielkość pracy eksploatacyjnej i nakładów na organizację transportu publicznego w województwie kujawsko-pomorskim w porównaniu do kraju środkowoczeskiego

	Kolej	Autobusy regionalne
Praca eksploatacyjna (woj. kujawsko-pomorskie)	ok. 5 mln pockm	ok. 12 mln wozokm*
Dotacja samorządowa (woj. kujawsko-pomorskie)	ok. 125 mln zł rocznie	ok. 20 mln zł rocznie
Dotacja samorządowa do pockm / wozokm (woj. kujawsko-pomorskie)	ok. 25 zł/pockm	ok. 1,5 zł/wozokm
Dotacja samorządowa do jednostki pracy eksploatacyjnej w woj. kujawsko-pomorskim w porównaniu do kraju środkowoczeskiego	190%	50%
Dotacja samorządowa *per capita* (woj. kujawsko-pomorskie)	ok. 60 zł/os. rocznie	ok. 9,5 zł/os. rocznie
Dotacja samorządowa *per capita* w woj. kujawsko-pomorskim w porównaniu do kraju środkowoczeskiego	44%	11%

* Wartość nie jest w planie podana wprost (!), została wyliczona na podstawie innych danych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje, *op. cit.* oraz Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, *op. cit.*

Oczywiście, wobec niedofinansowania, ważnym elementem takiego systemu powinno być dalsze jego wzmacnianie finansowe, przy jednoczesnym zachęcaniu pracodawców do dowozów pracowników przy użyciu komunikacji publicznej, a nie dedykowanej. Rozwiązaniem tego problemu może być rekomendowany przez Bank Światowy **podatek płacony przez pracodawców**.

Jednocześnie jednak należy rozwinąć tę koncepcję, korzystając nie tylko z funkcji fiskalnej, ale również stymulacyjnej podatków – w tym przypadku pożądanym zachowaniem powinno być wykonywanie dowozów pracowników przy użyciu komunikacji publicznej, przy jednoczesnych ulgach podatkowych dla pracodawców, którzy wykupują dla swoich pracowników bilety transportu publicznego, kontraktują ze związkami powiatowo-gminnymi konkretne połączenia lub zezwalają na otwarcie własnych przewozów pracowniczych i zintegrowanie ich z transportem publicznym[20].

Typowanie lokalizacji nowej strefy aktywności

Typowanie potencjalnych lokalizacji dla nowych stref aktywności MŚP odbyło się na podstawie 3 parametrów:

- wskaźnika bezrobocia rejestrowanego dla gmin i powiatów (na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS za 2018 rok), gdzie poszukiwane były obszary z najwyższą stopą bezrobocia. Najwyższą wartość zarejestrowano w szczególności w południowo-wschodniej części województwa – w powiatach lipnowskim, włocławskim i radziejowskim (między 16,0 a 16,9%) - oraz w części północno-wschodniej – w powiatach grudziądzkim, wąbrzeskim i chełmińskim (między 12,0 a 13,3%). W związku z tym do analizy wybrano 4 z 6 potencjalnych stref gospodarczych na terenie tych powiatów.

- dostępności terenów inwestycyjnych, gdzie poszukiwane były strefy ekonomiczne tworzone na wniosek powiatów lub gmin, na terenie których przedsiębiorcy mają preferencyjne warunki prowadzenia działalności – zapewnione podłączenie do mediów, korytarzy komunikacyjnych, dostępne inkubatory przedsiębiorczości, hale do najmu lub grunty do zabudowy, są też zwolnieni z płatności wybranych podatków, np. dochodowego i od nieruchomości. Zbiorcza informacja o terenach inwestycyjnych dostępna jest na portalu Kujawsko-Pomorskiego Centrum Obsługi Inwestora[21].

- obecnie dostępnego transportu publicznego, gdzie poszukiwane były w szczególności tereny nieposiadające obecnie transportu publicznego lub obsługiwane w godzinach wykluczających obsługę pracowników. Obecny transport oceniany był na podstawie tabliczek przystankowych dostępnych na stronach przewoźników oraz ogólnopolskiego portalu e-podroznik.pl.

W toku analizy danych zastanych wybrano 6 potencjalnych lokalizacji lokalnych węzłów przesiadkowych związanych z nowymi strefami aktywności gospodarczej w województwie kujawsko-pomorskim (por. Rysunek 13):

1. Lipno – Kolankowo
2. Sępoleńska Strefa Aktywności Gospodarczej
3. Lubień Kujawski

[20] Monsalve *et al., op. cit.,* s. 52.
[21] Portal Kujawsko-Pomorskiego Centrum Obsługi Inwestora, http://coi.kujawsko-pomorskie.pl, dostęp dn. 23.08.2019 r.

4. Brzeska Strefa Gospodarcza Pikutkowo - Machnacz
5. Płużnicki Park Inwestycyjny
6. Inowrocław – strefa Zachodnia

Rysunek 13. Mapa rozważanych lokalizacji do organizacji transportu w nowych strefach aktywności gospodarczej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie coi.kujawsko-pomorskie.pl.

Do zarządców poszczególnych stref aktywności gospodarczej lub jednostek samorządów koordynujących sprzedaż gruntów wystosowano zapytania o dane dotyczące liczby pracowników (obecnej i planowanej) oraz trybu pracy. Dane te zestawiono w Tabela 4.

Tabela 4. Charakterystyka zatrudnienia na terenie badanych lokalizacji stref gospodarczych (dane na luty 2020 r.).

L.P.	Obszar	Liczba pracowników (obecnie)	Planowana liczba pracowników	Tryb pracy
1	Strefa Lipno – Kolankowo	600*	nie określono	b.d.
2	Sępoleńska Strefa Gospodarcza	580*	nie określono	b.d.
3	Lubień Kujawski – Kaliska	800*	nie określono	b.d.
4	Brzeska Strefa Gospodarcza	1 500	4 000 (do 2023)	1-, 2- i 3-zmianowy
5	Płużnicki Park Inwestycyjny	0	nie określono	brak aktywnych przedsiębiorstw
6	Inowrocław – strefa Zachodnia	100*	nie określono	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zarządców stref aktywności gospodarczej

*szacunek na podstawie informacji prasowych

Ad. 1. Lipno - Kolankowo

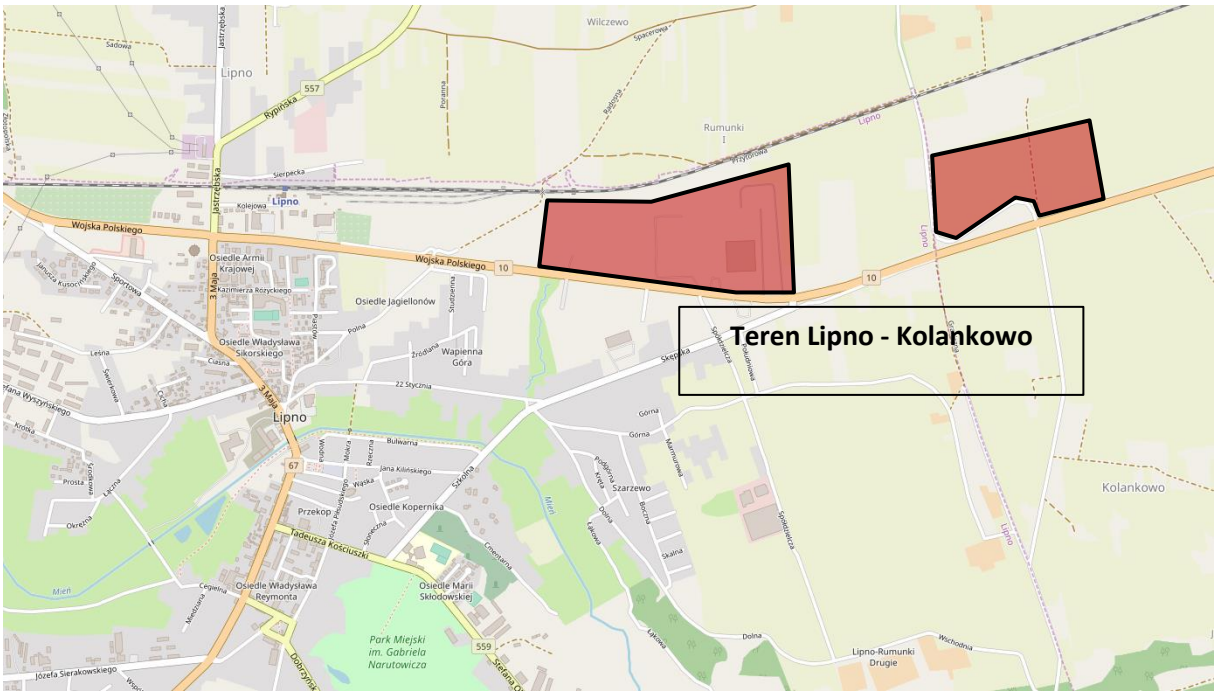
Teren inwestycyjny znajdujący się w powiecie lipnowskim, wzdłuż Drogi Krajowej nr 10 w Lipnie i Kolankowie (por. Rysunek 14). W Lipnie teren o powierzchni 22,7 ha przy ul. Wojska Polskiego został już zagospodarowany m.in. przez firmy Dawtona, Greenyard (przetwórstwo warzywno-owocowe) i Konwektor (produkcja urządzeń wentylacyjno-klimatyzacyjnych); natomiast do zagospodarowania pozostaje obszar włączony w Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną w pobliskim Kolankowie o sumarycznej powierzchni 13,6 ha[22]. Lipnowska Podstrefa jest niezmiernie ważna z perspektywy planów rozwoju społeczno–gospodarczego powiatu lipnowskiego i zmniejszenia stopy bezrobocia zarejestrowanego, wynoszącego dla powiatu 16,7% w 2018 (BDL GUS) – to druga najwyższa wartość w województwie kujawsko-pomorskim. Miasto Lipno zamieszkuje 14 600 osób, a teren powiatu 66 500 osób.

Tereny znajdują się w odległości ok. 3 km od centrum Lipna, 12 km od Skępego, 26 km od Włocławka, 32 km od Rypina i 36 km od Golubia Dobrzynia. Na obszarze powiatu działa 2 głównych przewoźników autobusowych: Powiatowy Zakład Transportu Publicznego oraz Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy. Komunikacja PZTP może zapewniać

[22] Tereny inwestycyjne w Powiecie Lipnowskim. http://www.lipnowski.powiat.pl/strefa-inwestora, dostęp dn. 23.08.2019 r.

transport pracowników ze Skępego oraz Lipna na godzinę 6:00 i 14:00, jednak brak jest połączeń które zapewniłyby powrót do centrum Lipna po godz. 22:00. Komunikacja KPTS w ogóle nie jest w stanie zapewnić obsługi pracowników w godzinach zmian. Z tego wynika, że z dalszych miejscowości wokół Lipna nie ma możliwości szybkiego dojazdu do przedsiębiorstw zlokalizowanych w rozważanym obszarze. To daje potencjał do uruchomienia lub przedłużenia obecnie funkcjonujących linii regionalnych, których trasy dziś kończą się na dworcu w centrum Lipna.

Rysunek 14. Mapa terenów działalności gospodarczej w Lipnie wzdłuż DK10.



Źródło: opracowanie własne na podstawie openstreetmap.org.

Ad. 2. Sępoleńska Strefa Aktywności Gospodarczej

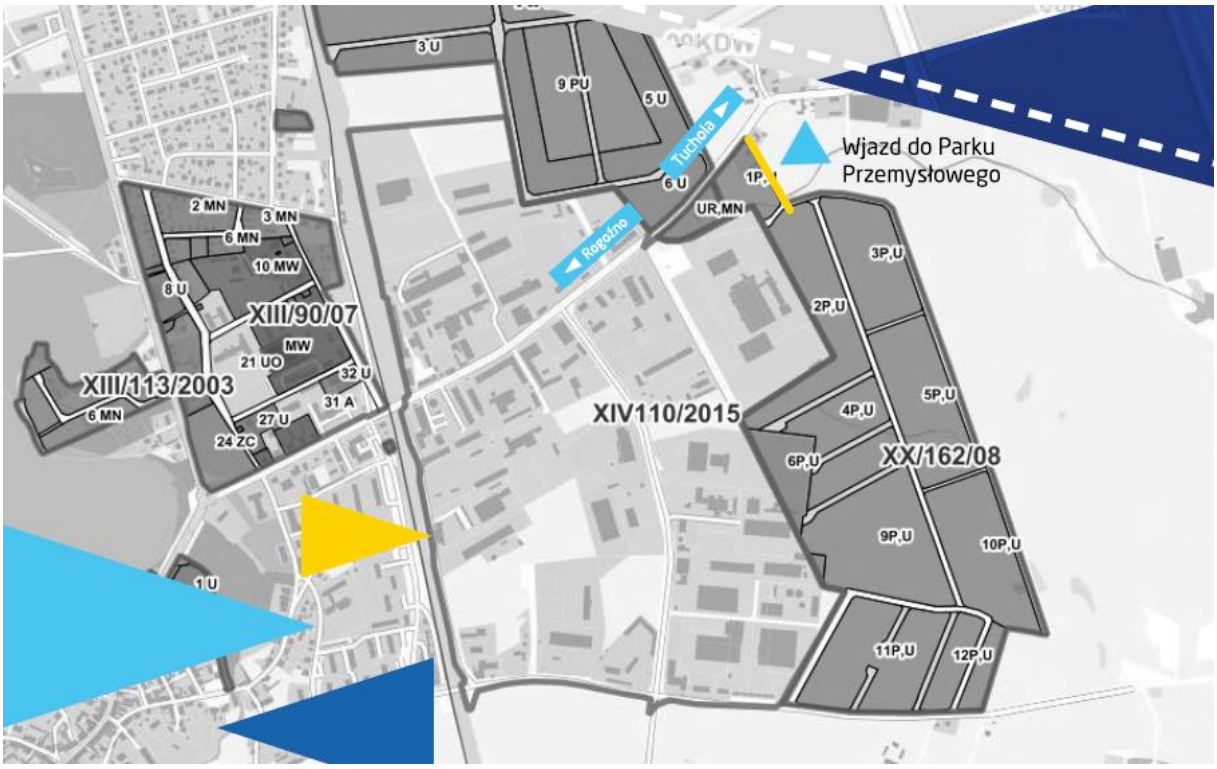
Teren zarządzany przez Urząd Miejski w Sępólnie Krajeńskim obejmujący powierzchnię 31 ha, znajdujący się przy Drodze Wojewódzkiej nr 241 i Drodze Krajowej nr 25. Na terenie strefy już dziś działają zakłady produkcyjne firm: Eggersmann Polska (producent systemów przetwarzania odpadów), PHU K.Osiński (producent płyt i kantówek klejonych), Duko (producent poduszek), Fagus (fabryka wyrobów z drewna), Lemar (producent mebli kuchennych) oraz szkoły: Zespół Szkół Ponadpodstawowych (współpracujący z lokalnymi zakładami[23]) i Bydgoski Zakład Doskonalenia Zawodowego. Strefa posiada też duże tereny

[23] Informacja o współpracy z przedsiębiorcą na Stronie ZSP w Sępólnie Krajeńskim, http://www.zspsepolno.pl/strony/aktualnosci/2018_porozumienie_Eggersmann.html, dostęp dn. 23.08.2019 r.

inwestycyjne[24] oznaczone na Rysunek 15. W centrum Sępólna działa Inkubator Przedsiębiorczości. Miasto zamieszkuje 9 200 osób, a powiat sępoleński 41 400 osób.

Strefa znajduje się w odległości ok. 1 km od centrum Sępólna Krajeńskiego, 10 km od Kamienia Krajeńskiego, 14 km od Więcborka, 19 km od Sośna, 36 km od Koronowa, 43 km od Nakła nad Notecią i 60 km od Bydgoszczy. W pobliżu strefy znajduje się dworzec autobusowy obsługiwany przez PKS Chojnice, przez miasto kursują też autobusy PKS Bydgoszcz i przewoźnicy obsługujący linie międzynarodowe (głównie w kierunku Ukrainy). Chojnicki przewoźnik zapewnia transport do i z Sępólna Krajeńskiego w godzinach zmian pracowniczych (6:00 i 14:00) oraz szkolnych z Chojnic i Więcborka, jednak w rozkładzie nie przewidziano kursów po godz. 20:00.

Rysunek 15. Mapa nieruchomości do zagospodarowania na terenie Sępoleńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej.



Źródło: Folder Sępoleńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej – Przemysłowa Przestrzeń Nowych Możliwości.

Ad. 3. Lubień Kujawski

Duży obszar inwestycyjny o powierzchni 100 ha zlokalizowany w Lubieniu Kujawskim przy Drodze Krajowej nr 91 na terenie dawnego lotniska i niedaleko granicy województwa kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego i łódzkiego. Swoje zakłady otworzyły tu już firmy

[24] Strona Sępoleńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej, http://ssag.pl/burmistrz-sepolna-krajenskiego-oglasza-ii-publiczny-przetarg/, dostęp dn. 22.08.2019 r.

Superfos (producent opakowań z tworzyw sztucznych), Kreisel (producent klejów, gipsów i tynków), Sulima (producent środków czystości), Polcalc (produkcja nawozów wapniowych), Conto (zakład przetwórstwa tłuszczów zwierzęcych) i Bio Future (producent biomasy). Miasto zamieszkuje 1 400 osób, a powiat włocławski 86 600 osób.

Tereny inwestycyjne znajdują się w odległości około 1,5 km od dworca w Lubieniu Kujawskim, 10 km od Chodeczy, 15 km od Kowala, 16 km od Baruchowa, 19 km od Chocenia, 30 km od Włocławka i 33 km od Izbicy Kujawskiej. Lubień obsługują autobusy Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego. Przewoźnik dysponuje kursami, które mogą zapewniać transport pracowników z Włocławka na godz. 6:00 i 14:00, jednak brak jest połączeń który zapewniłyby powrót po godz. 18:00.

Rysunek 16. Zdjęcie lotnicze terenów inwestycyjnych w Lubieniu Kujawskim.

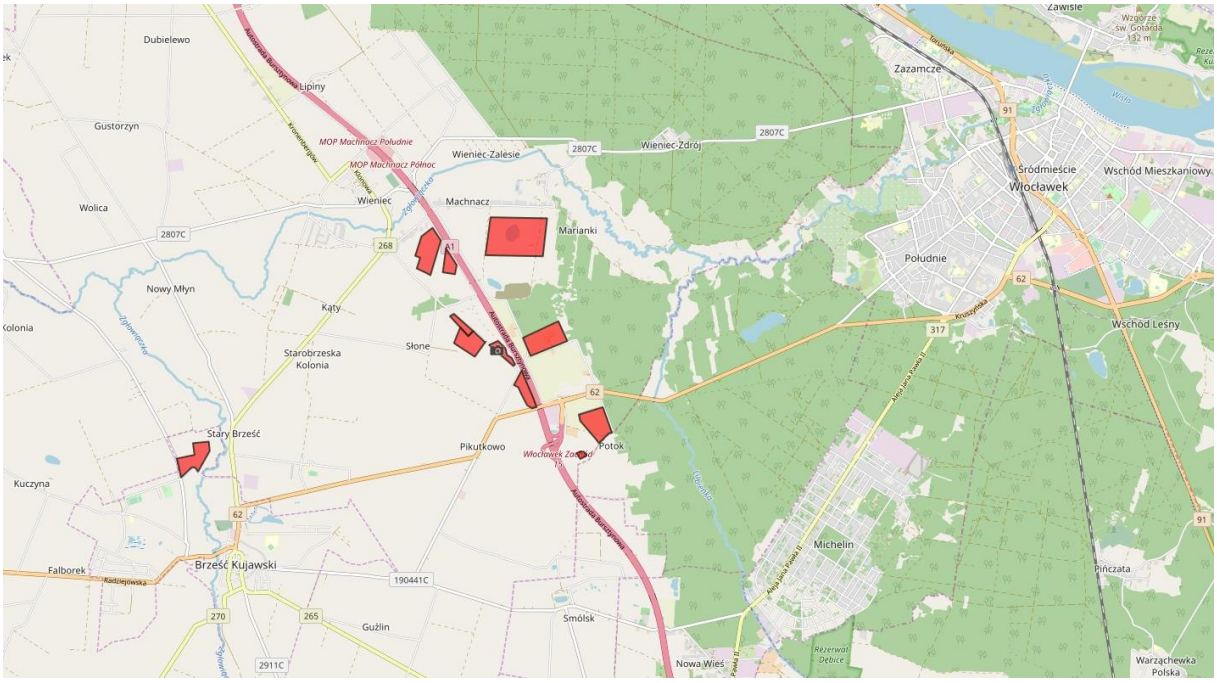
Źródło: Urząd Miejski w Lubieniu Kujawskim.

Ad. 4. Brzeska Strefa Gospodarcza Pikutkowo - Machnacz

Strefa zlokalizowana na terenie gminy Brześć Kujawski przy węźle autostrady A1 Włocławek Zachód. Działki przeznaczone są pod działalność produkcyjno-usługową. Obecnie w strefie swoje zakłady wybudowały lub planują zlokalizować firmy H&S Steel (producent wyrobów hutniczych), Kleib (producent materiałów budowlanych), Kongsberg Automotive (producent komponentów przemysłu motoryzacyjnego), Raben (usługi logistyczne), RTE (producent rowerów), Detal-Met (producent rur do instalacji wodnych) i LPP (centrum dystrybucyjne odzieży). Pobliski Brześć Kujawski (miasto) zamieszkuje 4 700 osób, a Włocławek 111 000 osób. Bliskość Włocławka z licznymi miejscami pracy obniża jednak potencjał strefy do pozyskania nowych pracowników.

Brzeska strefa Pikutkowo-Machnacz znajduje się w odległości około 6 km od centrum Brześcia, 9 km od Włocławka, 32 km od Radziejowa, 38 km od Lipna i Aleksandrowa Kujawskiego oraz 52 km od Torunia. Przez Pikutkowo przejeżdżają konkurujące ze sobą autobusy KPTS oraz ZUT Rzadka Wola. Obecna komunikacja lokalna może zapewniać transport pracowników związany ze zmianami o godz. 6:00 i 14:00 z Brześcia Kujawskiego, Izbicy Kujawskiej oraz Włocławka, ale nie występują w rozkładzie jazdy kursy wieczorne (około godz. 22:00). Mieszkańcy Włocławka mogą korzystać w dojeździe do zakładu Kongsberg (jedyny przystanek na terenie strefy) z linii autobusowej MPK nr 7 (z pętli Promienna), zapewniającej obsługę wszystkich 3 zmian pracowniczych.

Rysunek 17. Mapa terenów inwestycyjnych na terenie Brzeskiej Strefy Gospodarczej zlokalizowanych między Włocławkiem a Brześciem Kujawskim.



Źródło: coi.mapa.kujawsko-pomorskie.pl, na podstawie openstreetmap.org.

Ad. 5 Płużnicki Park Inwestycyjny

Nowy teren inwestycyjny zlokalizowany na terenie gminy Płużnica przy Drodze Wojewódzkiej nr 548. Obszar jest obecnie niezagospodarowany z 7 działkami o powierzchni 22,2 ha[25], które są przeznaczone pod produkcję, składy i usługi. Działkę w strefie zakupiła już firma Sano (zakład produkcji pasz) oraz Le-Maks (zakład recyklingu tworzyw sztucznych). Rozpoczęcie pracy pierwszego zakładu na terenie Parku planuje się na 2021 rok. Wieś Płużnica zamieszkuje 600 osób, gminę Płużnica 4 800 osób, a powiat wąbrzeski 34 800.

[25] Tereny inwestycyjne w Płużnickim Parku Inwestycyjnym, http://pluznica.pl/artykul/145/2181/tereny-inwestycyjne, dostęp dn. 22.08.2019 r.

Park znajduje się w odległości 6 km od wjazdu na autostradę A1, a najbliższe miasta w okolicy to Wąbrzeźno (11 km), Kowalewo Pomorskie (21 km), Chełmża (22 km), Chełmno (31 km), Grudziądz (33 km), Świecie (41 km), Brodnica (44 km) i Toruń (48 km). W pobliżu strefy przebiega znikoma komunikacja regularna – dwa połączenia Arriva Bus oddział Toruń w kierunku Torunia i Wąbrzeźna wykonywane tylko w dni nauki szkolnej.

Rysunek 18. Zdjęcie lotnicze wsi Płużnica z zaznaczonymi terenami inwestycyjnymi, drogą wojewódzką 548 oraz dojazdem do najbliższego węzła autostrady A1 i miasta – Wąbrzeźna.

Źródło: Urząd Gminy w Płużnicy

Rysunek 19. Rozkład jazdy dla wsi Płużnica.

www.e-podroznik.pl

Numer infolinii o rozkładzie jazdy:703 402 802
Koszt: 2,58 PLN z VAT/min
Usługę świadczy Teroplan S.A.

Wydrukowano dnia
23.08.2019
PŁUŻNICA W20,W21
Płużnica, gm. Płużnica

Miejscowość	Odjazdy	
Toruń	przez: Bocień, Grzegorz, Łysomice,	
	05:30	Normalny S
Wąbrzeźno	17:30	Normalny S

Oznaczenia	
S	Kursuje w dni nauki szkolnej

Źródło: e-pozdroznik.pl

Ad. 6. Inowrocław – strefa Zachodnia

Strefa inwestycyjna znajdująca się w zachodniej części Inowrocławia przy ulicy Pakoskiej, w pobliżu Drogi Krajowej nr 25. Na terenie strefy działa zakład firmy Poli (producent opakowań z tworzywa sztucznego) oraz dostępnych jest kilka działek do zagospodarowania, w pobliżu działa też duży zakład firmy Solino (konfekcjonowanie soli). Miasto Inowrocław zapewnia wystarczający potencjał pracowniczy z liczbą 73 000 mieszkańców i bezrobocia rejestrowanego w skali powiatu 12,5%.

Rysunek 20. Teren inwestycyjny strefy Zachodniej – na żółto oznaczono działki sprzedane, na czerwono działki wolne.

Źródło: inwestuj.inowroclaw.pl/3d/strefa-zachodnia

Strefa zlokalizowana jest na obrzeżach Inowrocławia, 3 km od centrum miasta, na trasie do Pakości, Barcina, Mogilna i Żnina. Zakłady mają znikomą obsługę autobusowej komunikacji regionalnej – na przystanku przy ul. Pakoskiej zatrzymują się 2 kursy do Barcina i Mogilna po godz. 5:00 i przed 11:00. W odległości 1 km od strefy zlokalizowana jest pętla Narutowicza autobusowej komunikacji miejskiej MPK Inowrocław, z której kursy wykonywane są raz na godzinę.

Ocena lokalizacji

Proponowane lokalizacje poddano ocenie wielokryterialnej. Każdą rozpatrywaną cechę punktowano kolejno w skali 1-6. Obszary z największą sumaryczną oceną zostały zarekomendowane do dalszej analizy (por. Tabela 5). Pod uwagę brano następujące, równoważne kryteria:

- potencjał okolicy – kryterium wynika z możliwości absorpcji ruchu pracowniczego przez pobliską zabudowę mieszkaniową, czyli osoby poruszające się pieszo i na rowerach. Im mniej miejsc zamieszkania znajduje się w bliskim promieniu strefy, tym przyznawano

wyższą ocenę, ponieważ strefa wymaga dalszych podróży pracowniczych, np. samochodem lub autobusem.

- obecne dojazdy w okolicy - obecność infrastruktury przystankowej oraz kursów w rozkładach jazdy przewoźników, pozwalających na szczątkową obsługę pracowników. Kursy te z reguły nie są dopasowane do godzin pracy w strefie, jednak ich obecność umożliwia podjęcie próby optymalizacji rozkładów i sieci połączeń. Im więcej kursów komunikacji regionalnej w pobliżu, tym przyznano ocenę wyższą. Najniższą ocenę przyznano lokalizacji inowrocławskiej z dostępem do komunikacji miejskiej, której nie dotyczy powyższa analiza.

- synergia dojazdów nie do pracy – występowanie w okolicy zakładu lub w pobliskiej miejscowości obiektów pozwalających na powiązanie celu obsługi pracowników z innymi celami, np. dowozem uczniów czy pacjentów szpitala. Im więcej możliwych powiązań, tym danej lokalizacji przyznano więcej punktów.

- liczba miejsc pracy w okolicy – występowanie w pobliżu strefy konkurencyjnych przedsiębiorstw mających wpływ na poziom zatrudnienia w rozpatrywanym obszarze. Im więcej konkurencyjnych obszarów, tym przyznana została niższa ocena.

Tabela 5. Wybór lokalizacji pod organizację lokalnego węzła przesiadkowego.

L.P.	**Obszar**	**Kryterium**					**Wybór**
		Potencjał okolicy	**Obecne dojazdy**	**Synergia dojazdów nie do pracy**	**Liczba miejsc pracy w okolicy**	**Ocena łączna**	
1	Strefa Lipno – Kolankowo	2	6	5	3	16	
2	Sępoleńska Strefa Gospodarcza	3	4	6	4	17	
3	Lubień Kujawski – Kaliska	4	3	2	5	14	
4	Brzeska Strefa Gospodarcza	5	5	4	2	16	
5	Płużnicki Park Inwestycyjny	6	2	1	6	15	
6	Inowrocław – strefa Zachodnia	1	1	3	1	6	

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie oceny wielokryterialnej do dalszej analizy zarekomendowano 3 lokalizacje: Lipno-Kolankowo, Sępólno Krajeńskie i Brześć Kujawski. Propozycję rozbudowy sieci połączeń regularnych o kursy nastawione na pracowników przedstawiono dla jednej lokalizacji - Brzeskiej Strefy Gospodarczej. Pozostałe rekomendowane lokalizacje również mają duży potencjał do rozwinięcia przewozów pracowniczych, jednak odrzucono je ze względu na trwający aktywny rozwój transportu powiatowego (Lipno) oraz dominację obszarową przewoźnika z województwa pomorskiego (Sępólno Krajeńskie) i obszar ciążenia przekraczający granice województwa.

Propozycja komunikacji dojazdowej do Brzeskiej Strefy Gospodarczej

Diagnoza

Brzeską strefę zlokalizowano w charakterystycznym miejscu przy węźle autostrady A1 na wysokości Włocławka, niosącym za sobą konsekwencje wynikające z bliskiego położenia miasta średniej wielkości. Miasto dysponuje potencjałem mieszkańców (111 000 osób), a jednocześnie konkurencyjnym potencjałem gospodarczym przyciągającym pracowników. Dojazd z miasta do strefy wymaga pokonania 10 kilometrów, co obok wysokości płacy pracownika, może decydować o podjęciu pracy w strefie.

W związku z konkurencyjnym rynkiem pracy związanym z miastem, bardzo istotny dla rozwoju strefy jest rynek pracy związany z obszarami miejsko-wiejskimi i wiejskimi w gminach powiatów aleksandrowskiego, radziejowskiego i włocławskiego, położonymi na zachód od Włocławka. Brzeska strefa znajduje się zresztą między dwoma korytarzami dojazdowymi do Włocławka z tych obszarów (przez Wieniec i Pikutkowo), co niesie ze sobą możliwość połączenia ze sobą charakteru linii komunikacyjnych – pracowniczego, szkolnego i dojazdowego do miasta. Dojazd pracowniczy wymaga jednak zatrzymania się autobusu możliwie blisko wejścia do miejsca pracy, a te w brzeskiej strefie rozciągnięte są na długości ponad 3 kilometrów. Obecnie, z przystanków komunikacji regionalnej ustawionych w pobliskich miejscowościach trzeba pokonać nawet 2 kilometry drogi pieszo do zakładów działających w strefie. Komunikacja miejska MPK na terenie strefy obsługuje jeden przystanek pod zakładem Kongsberg.

Komunikację regionalną w pobliżu strefy obecnie zapewnia dwóch przewoźników: Zakład Usługowo-Transportowy Rzadka Wola i Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy oddział Włocławek.

Aktualny rozkład jazdy (Rysunek 21) pierwszej ze spółek można znaleźć tylko wśród zdjęć profilu na portalu Facebook (rozkład w portalu E-podróżnik czy na stronie Gminy Brześć Kujawski[26] datowany na 1.10.2017 r. jest nieaktualny). Zgodnie z rozkładem do strefy na godzinę 6:00 i 14:00 możliwy jest dojazd przez Pikutkowo z Lubrańca, Brześcia

[26] Rozkłady jazdy – linia prywatna Zakład Usługowo-Transportowy, Gmina Brześć Kujawski, https://www.brzesckujawski.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=95&Itemid=236, dostęp dn. 11.09.2019 r.

Kujawskiego i Włocławka. Powroty z pracy mogą jednak wymagać ponad 30 minut oczekiwania. Jeśli chodzi o wieczorną zmianę, to ostatni kurs z Włocławka do Lubrańca przez Wieniec i Brześć Kujawski odjeżdża o godz. 22:30, co jest porą wymagającą również ponad 30 minut oczekiwania na autobus na przystanku.

Rozkład jazdy KPTS możliwy jest do przeanalizowania pod kątem dojazdu z dwóch skrajnych punktów strefy – Wieńca (Rysunek 22) lub Pikutkowa (Rysunek 23). Dojazd do pracy na przystanek w Wieńcu przed godziną 6:00 jest niemożliwy – pierwszy autobus zatrzymuje się na nim o godz. 6:02, choć możliwy byłby powrót do Włocławka o godz. 6:25. Jeśli chodzi o zmianę popołudniową, to pierwszy autobus przyjeżdża o godz. 13:54 (tylko w dni szkolne) lub 13:55 (w dni powszednie), natomiast powrót możliwy jest o 14:30 lub 14:47 (tylko w dni szkolne). Wieczorem dostępny jest tylko jeden autobus do Osięcin odjeżdżający o godz. 22:48. Natomiast na przystanku w Pikutkowie pracownik może znaleźć się o godz. 5:17 (kolejny kurs o 6:37); 13:51 (powroty 14:25, 14:49). Po godzinie 20:00 przez Pikutkowo nie przejeżdża żaden kurs KPTS.

Rysunek 21. Rozkład jazdy spółki ZUT Rzadka Wola z przystanku w Brześciu Kujawskim.

Zakład Usługowo-Transportowy Rzadka Wola

BRZEŚĆ KUJAWSKI

Rozkład jazdy ważny od **01.03.2019r.**

KIERUNEK	GODZINY ODJAZDU
BRZEŚĆ CUKR.	5.50”**6**”; 6.35**CH;** 12.25**b**; 15.10**D**; 16.05**D**; 17.55**D**;
DĄBIE KUJ. p. Lubraniec	15.33**S**; 17.30**S**;
IZBICA KUJ. p. ZGŁOWIĄCZKĘ	15.46**S**;
LUBRANIEC	6.05**S**;6.40S; 6.56**D**; 7.26**E**; 9.05**E;** 9.51**b**; 11.31**D**; 12.31**D**; 13.36**E**; 14.46**E**; 15.46**D**; 15.51**Cb;** 16.28**D;**17.31**b**; 18.36**D**;19.35**b**; 21.40**D**; 22.51**D**;
WŁOCŁAWEK	4.55**”6”**; 5.45**D**; 6.35**E**; 7.04**D**; 7.05**S**; 7.35**S**; 8.30**b**; 9.30**D**; 10.10**D**; 11.30**D**; 12.55**E**; 13.55**E**; 14.55S; 15.30**D**; 16.47S;18.25**b**;
WŁOCŁAWEK p. Wieniec	4.48**D**;6.05.**E**; 6.50**b**; 6.58**S**; 7.57**D**; 10.45**b**; 12.50**b**;16.35**b**; 20:35**D**.

OZNACZENIA

D – kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt

E – kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt

b – nie kursuje 01.01, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25.12

S – kursuje w dni nauki szkolnej

C – kursuje w soboty, niedziele i święta

Źródło: facebook.com/pages/category/Bus-Line/ZUT-Rzadka-Wola-638798162919484/

Rysunek 22. Rozkład jazdy spółki KPTS z przystanku w Wieńcu.

WIENIEC
Wieniec, gm. Brześć Kujawski

Numer infolinii o rozkładzie jazdy:
703 402 802
Koszt: 2,58 PLN z VAT/min
Usługę świadczy Teroplan S.A.
ogólnopolski rozkład jazdy na e-podroznik.pl

Wydrukowano dnia
11/09/2019

Miejscowość	Odjazdy			
Aleksandrów Kujawski	przez: Wysocin, Bądkowo, Koneck, Służewo 07:46 Normalny S			
Brześć Kujawski	06:44 Normalny S	07:39 Normalny S	09:09 Normalny F	13:54 Normalny S
	15:39 Normalny S			
Lekarzewice	przez: Miechowice 15:40 Normalny F H			
Osięciny	09:25 Normalny KPON-SOBROB d	11:45 Normalny KPON-SOBROB	13:55 Normalny b	14:47 Normalny S
	15:58 Normalny S	16:55 Normalny S	22:48 Normalny F G	
Radziejów	przez: Osięciny, Skibin 09:25 Normalny KPON-SOBROB d	11:45 Normalny KPON-SOBROB	13:55 Normalny b	16:55 Normalny S
Włocławek	06:02 Normalny F G	06:25 Normalny KPON-SOBROB	06:52 Normalny S	07:15 Normalny S
	07:20 Normalny S	08:15 Normalny S	08:57 Normalny F G	09:35 Normalny KPON-SOBROB
	09:45 Normalny F	12:15 Normalny KPON-SOBROB	14:30 Normalny S	15:12 Normalny F G
	15:35 Normalny 6 7 b	16:05 Normalny F G		

Źródło: https://www.e-podroznik.pl/

Rysunek 23. Rozkład jazdy spółki KPTS z przystanku w Pikutkowie.

PIKUTKOWO

Pikutkowo, gm. Brześć Kujawski

Miejscowość	Odjazdy
Bycz	przez: Brześć Kujawski, Lubraniec, Topólka, Orle 11:45 KPON-SOBROB przez: Brześć Kujawski, Lubraniec, Paniewek, Topólka, Orle 15:50 S
Chodecz	przez: Brześć Kujawski, Izbica Kujawska, Cetty 16:15 F H G
Izbica Kujawska	przez: Brześć Kujawski, Izbica Kujawska 6:46 S , 16:15 S przez: Brześć Kujawski, Zgłowiączka 15:25 S przez: Brześć Kujawski, Lubraniec, Zgłowiączka 12:15 F H G, 18:35 F G przez: Brześć Kujawski, Lubraniec, Wiktorowo 13:20 S , 14:25 S, 14:49 F H G , 16:15 6 b
Lubomin	przez: Brześć Kujawski, Lubraniec, Kłobia 15:01 S
Przedecz	przez: Brześć Kujawski, Izbica Kujawska, 16:15 S
Radziejów	przez: Brześć Kujawski, Osięciny, Skibin, 15:45 KPON-SOBROB G, 18:30 S przez: Osięciny, Piotrków Kujawski, Świątniki, 12:30 S
Włocławek	5:17 F G, 6:37 S , 6:52 F G, 7:15 S, 7:26 S , 7:28 S, 8:04 S, 8:06 S, 8:26 6 b z, 8:39 F G, 8:52 S, 9:06 F H G , 9:17 6 b, 13:29 KPON-SOBROB, 13:51 F H G , 14:39 S, 15:36 S, 16:19 F G, 17:32 S, 19:33 F H G

Źródło: opracowanie własne na bazie https://www.e-podroznik.pl/

Analiza konkurencyjności obszarów przemysłowych na terenie Włocławka i komunikacji miejskiej Włocławka

Na terenie miasta działa kilku dużych pracodawców zatrudniających ponad 700 osób. Wśród nich znajdują się: sklepy i centrala (w centrum Włocławka) firmy Lewiatan zajmującej się handlem detalicznym, Anwil i pozostałe spółki związane z przemysłem chemicznym (północno-zachodnia część miasta) oraz firma Wika – producent urządzeń pomiarowych (wschodnia część śródmieścia)[27].

Dojazd pracowników komunikacją miejską z różnych części miasta do tych zakładów zajmuje do 30 minut. Bilet jednorazowy na przejazd autobusem MPK Włocławek kosztuje 2,60 zł i jest tańszy od dojazdu autobusem linii regionalnych do Machnacza lub Pikutkowa (3,50 zł). Atrakcyjny cenowo jest też bilet miesięczny sieciowy na komunikację miejską we Włocławku (75 zł). Możliwość podróży dowolną liczbę razy we wszystkich miejskich kierunkach może być istotnym czynnikiem zachęcającym do zatrudnienia na terenie miasta i korzystania z obiektów i atrakcji różnego typu na terenie miasta.

Tabela 6. Zestawienie wybranych parametrów podróży komunikacją regionalną z Włocławka do Brzeskiej Strefy oraz komunikacją miejską.

Parametr	**Włocławek – Machnacz/Pikutkowo**	**Komunikacja Miejska Włocławek**
Bilet jednorazowy	3,50 zł	2,60 zł
Bilet miesięczny	b.d.	75 zł (sieciowy)
Czas przejazdu [min]	15	do 30

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych mpk.com.pl i e-pozdroznik.pl

Sieć autobusowa we Włocławku liczy 22 linie miejskie, podmiejskie oraz okresowe. Większość linii w godzinach szczytu kursuje z częstotliwością co najmniej 30 minut, a jedna z nich nawet co 15 minut (linia nr 17). W godzinach zmian pracowniczych uruchamiane są kursy przyspieszone linii nr 3 i 16 do obsługi zakładów grupy Anwil, skracające czas jazdy do lub powrotu z pracy. Od 1 czerwca 2018 roku w okresie zmian pracowniczych z pętla Promienna we Włocławku do zakładu Kongsberg w Brzeskiej Strefie Gospodarczej kursuje 1 autobus MPK linii nr 7.

Założenia organizacyjne

Rekomenduje się zawiązanie związku powiatowo-gminnego celem organizacji zbiorowego transportu publicznego na swoim właściwym terenie, w tym obsługującego Brzeską Strefę Gospodarczą (dalej BSG). W skład związku powinny wejść minimum powiaty włocławski, aleksandrowski, lipnowski i radziejowski; gminy Brześć Kujawski, Lubraniec, Izbica Kujawska, Osięciny, Radziejów, Piotrków Kujawski, Bądkowo, Koneck, Aleksandrów Kujawski, Lipno i Włocławek oraz miasta Włocławek, Radziejów,

[27] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Włocławek. Załącznik do uchwały nr XXXVIII/144/2013 Rady Miasta Włocławek. Urząd Miasta Włocławek, Włocławek 2013, s. 53.

Aleksandrów Kujawski i Lipno. W wariancie szerszego poszukiwania pracownika, do związku mogą przystąpić gminy ościenne, w tym należy rozpatrzyć gminy z powiatów inowrocławskiego i lipnowskiego. Liderem przedsięwzięcia powinien zostać powiat włocławski, co z jednej strony odpowiadałoby lokalizacji strefy, a z drugiej charakterowi sieci połączeń i możliwości jej rozwoju o kolejne kierunki ruchu.

Powodzenie przedsięwzięcia uzależnione jest od współpracy organizatora transportu z przedsiębiorcami działającymi w strefie, szczególnie pod kątem określenia potrzeb, monitoringu działania przewozów i możliwej partycypacji w kosztach funkcjonowania połączeń. Współpraca taka powinna być kanalizowana przez koordynatora przewozów powołanego po stronie strefy gospodarczej. Koordynator gromadziłby dane o miejscach zamieszkania pracowników w strefie, by w pierwszej kolejności połączenia kierować na obszary zamieszkane przez największe grupy pracowników. Koordynator byłby też osobą, z którą kontaktowaliby się pracownicy mający uwagi co do funkcjonowania transportu, a także propozycje zmian.

Połączenia docierające do strefy

W niniejszej propozycji przygotowano połączenia trasowane przez strefę przelotowo, a za punkt docelowy uznano zlokalizowany 10 km od strefy - dworzec autobusowo-kolejowy we Włocławku. Zabieg ten pozwoli łączyć popyt związany z przewozami pracowniczymi do strefy, dojazdami do pracy i szkół w Brześciu oraz Włocławku i w pozostałych celach. Nawet jeśli w rozkładzie jazdy znajdą się godziny odjazdów nastawione na różne grupy korzystających (inne godziny pracownicze i szkolne), to ustalony korytarz tras utrwali w świadomości mieszkańców istnienie stałych połączeń autobusowych.

Koncepcja zakłada wykorzystanie 3 obecnie istniejących połączeń autobusowych przebiegających do Włocławka w relacjach przez Wieniec (północny kraniec strefy) i Pikutkowo (południowy kraniec strefy) oraz utworzenie 3 nowych połączeń. Przystanki powinny znajdować się we wszystkich miejscowościach na trasie przejazdu, z wyjątkiem linii przyspieszonej.

Elementem projektu powinny być:

- adaptacja obecnie istniejących połączeń:

  Włocławek d.a./d.k. – Pikutkowo – (BSG – Wieniec)* - Brześć Kujawski – Lubraniec - Izbica Kujawska (40,5 km)

  Włocławek d.a./d.k. – Wieniec – (BSG – Pikutkowo)* - Brześć Kujawski - Osięciny - Radziejów / Dobre / Piotrków Kujawski (49 km/ 52 km/ 58 km)

  Włocławek d.a./d.k. – Pikutkowo – BSG – Wieniec – Bądkowo – Koneck – Służewo – Aleksandrów Kujawski (52,5 km)

  * kursy wykonywane przez Strefę tylko w godzinach zmian pracowniczych

- uruchomienie nowych połączeń:

  Włocławek d.a./d.k. – Pikutkowo – (BSG – Wieniec)* - Brześć Kujawski – Radziejów – Kruszwica - Inowrocław d.k. (79 km), relacja przyspieszona – zatrzymywanie się tylko na przystankach w większych miejscowościach, dla skrócenia czasu przejazdu.

  Włocławek d.a./d.k. – Wieniec – (BSG – Pikutkowo)* - Smólsk – Choceń – Chodecz (41 km)

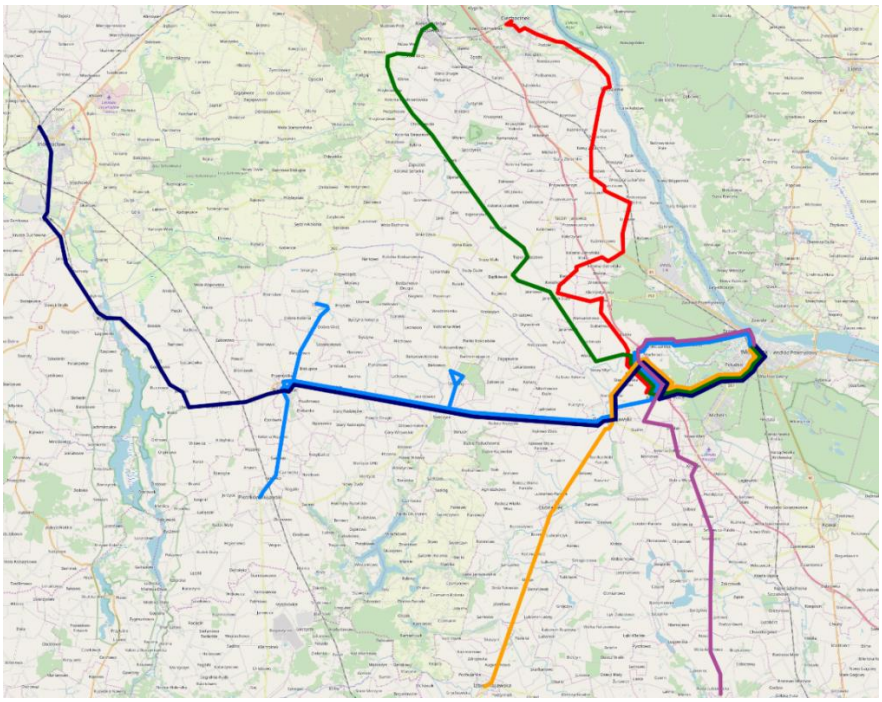
  BSG – Wieniec – Lubanie - Waganiec - Nieszawa - Ciechocinek (45,5 km)

  * kursy wykonywane przez Strefę tylko w godzinach zmian pracowniczych

Trasowanie w obszarze strefy

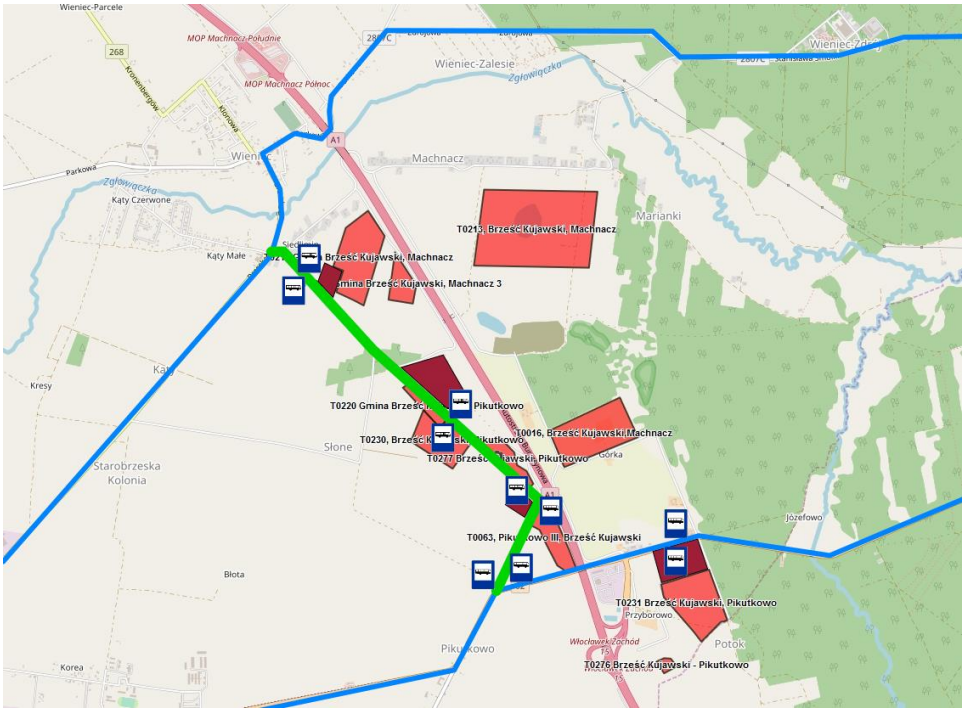
Rozważana trasa przejazdu między Pikutkowem a Wieńcem, która jest kluczowa z punktu widzenia dojazdu do zakładów na terenie strefy, musi zostać sprawdzona pod kątem dopuszczenia do ruchu autobusowego. Przy drodze powinny zostać wyznaczone przystanki autobusowe, w dogodnych lokalizacjach dla pasażerów pod kątem drogi dojścia do bram wejściowych zakładów oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i możliwości zatrzymania autobusu. Zakłada się wyznaczenie 5 par przystanków, które w zasięgu kilkuset metrów obejmą wszystkie obiekty na terenie strefy. Dla dodatkowej linii rozpoczynającej kurs na terenie strefy należy wyznaczyć miejsce do zawracania.

Rysunek 24. Mapa połączeń proponowanych do objęcia przewozem pracowników BSG



Źródło: opracowanie własne na bazie openstreetmap.org.

Rysunek 25. Podstawowy przebieg połączeń (przebieg na niebiesko) i zmiana trasy (przebieg na zielono) dla kursów oznaczonych w rozkładzie jazdy w godzinach zmian pracowniczych.



Źródło: opracowanie własne na bazie openstreetmap.org.

Rozkład jazdy

Przy konstruowaniu rozkładu jazdy kursów nastawionych na przewóz pracowników, w pierwszej kolejności trzeba wziąć pod uwagę godziny zmian pracowniczych na terenie strefy. Podstawowe warunki rozkładowe to godzina przyjazdu na ostatni przystanek w strefie co najmniej 15 minut przed rozpoczęciem pracy i odjazd minimum 10 minut po zakończeniu pracy z pierwszego przystanku na terenie strefy. Zaplanowana praca eksploatacyjna uwzględnia możliwość pracy na terenie strefy w układzie 1-, 2- lub 3-zmianowym. Rozkład jazdy powinien być zawsze wywieszony na przystankach oraz umieszczony na stronie internetowej organizatora transportu.

W rozkładzie należy uwzględnić dziś wykonywane przewozy w godzinach szkolnych oraz pozostałe kursy, zakładając utrzymanie dotychczas funkcjonujących połączeń.

Łącznie podstawowy rozkład jazdy obejmuje pracę eksploatacyjną w wysokości ok. 40 000 km miesięcznie, co przy eksploatacji dobrej jakości taboru odpowiada kosztowi ok. 160 – 200 tys. zł miesięcznie, czyli ok. 2-2,4 mln zł rocznie (por. Tabela 7). Po osiągnięciu przez system docelowego poziomu przewozów (co może trwać ok. roku) należy się spodziewać, że połowa tych kosztów może zostać pokryta przez przychody. Poprawa jakości taboru może nastąpić również poprzez jego zakup w ramach projektów dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Tabela 7. Kalkulacja pracy eksploatacyjnej proponowanej sieci połączeń w godzinach zmian pracowników.

Relacja	Praca eksploat. dzienna [km]	Praca eksploat. miesięczna (20 dni roboczych) [km]
Włocławek – Izbica	6 x 40,5 = 243	4 860
Włocławek – Radziejów	6 x 58 = 348	6 960
Włocławek – Aleksandrów	6 x 52,5 = 315	6 300
Włocławek – Inowrocław	6 x 79 = 474	9 480
Włocławek – Chodecz	6 x 41 = 246	4 920
BSG – Ciechocinek	6 x 45,5 = 273	5 460
SUMA	1 899	37 980

Źródło: opracowanie własne

Podsumowanie – działania konieczne do wdrożenia

Aby wdrożyć postulowane zmiany, polegające na integracji komunikacji publicznej i pracowniczej, konieczne jest:

- stworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych, integrujących różnych organizatorów komunikacji, najlepiej – związku powiatowo-gminnego;
- ustalenie sposobu współfinansowania transportu przez jst uczestniczące w związku powiatowo-gminnym oraz pozyskanie środków z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, zapewniającego łączne finansowanie na poziomie zbliżonym do czeskiego;
- wyłonienie przewoźnika i ew. wyposażenie go w tabor w ramach projektu unijnego;
- uwzględnienie w nowym planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej (obecny jest tylko do 2020 r.) celów społeczno-gospodarczych, a nie tylko traktowanie systemu transportowego, jako wyizolowanego elementu systemu gospodarczego.

Ponadto realizacji rekomendowanych działań sprzyjać będzie:

- koordynacja rozwoju przestrzennego stref aktywności gospodarczej i infrastruktury szkolnictwa ponadpodstawowego – jako lokalnych węzłów transportowych;
- stworzenie ogólnowojewódzkiej bazy o rozkładach jazdy, w tym przewozach szkolnych – w celu umożliwienia łatwego diagnozowania obsługi komunikacyjnej i informowania pasażerów;
- stworzenie wojewódzkiego centrum kompetencji w zakresie organizowania komunikacji – w celu wspierania związków powiatowo-gminnych;

- przyjęcie polityki pełnego otwarcia przewozów szkolnych (tam, gdzie nie jest ono wprowadzone – nie było to przedmiotem diagnozy w ramach niniejszego badania);
- wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za transport pracowników na terenie stref/ zakładów.

Z punktu widzenia władz państwowych promowaniu takich rozwiązań będzie sprzyjało:

- powołanie ustawowo jednego szczebla administracji samorządowej (powiatów lub województw) do pełnienia funkcji organizatora komunikacji;
- wprowadzenie podatku transportowego, z elementami motywującymi do bezpośredniego dofinansowania zakupów biletów lub komunikacji lokalnej przez pracodawców.

Literatura

1. Gitkiewicz O., Nie hańbi. Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Warszawa 2017.
2. Jabłonowski J. i inni, Raport o rynku pracy i sytuacji gospodarstw domowych, Narodowy Bank Polski, Warszawa 2017.
3. Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020. Zał. Do uchwały zarządu województwa kujawsko-pomorskiego z dnia 27 lipca 2016 r. Województwo kujawsko-pomorskie, Toruń 2016 r.
4. Monsalve C., F. Allen, W. Wang, M. Wolański, R. Czapski, N. Moon Sung., *Urban Mobility in Eastern Poland: The Way Forward.* World Bank, Washington 2015.
5. Patella D., M. Wolański, M. Niewęgłowska, M. Pieróg, Rural Public Transport in Zachodniopomorskie. Poland Catching-Up Regions 3. European Commission, World Bank, Washington 2019.
6. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego. Załącznik do uchwały nr LIII/814/14 sejmiku województwa kujawsko-pomorskiego. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Toruń 2014.
7. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Włocławek. Załącznik do uchwały nr XXXVIII/144/2013 Rady Miasta Włocławek. Urząd Miasta Włocławek, Włocławek 2013.
8. Rynek pracy i wykluczenie społeczne w kontekście percepcji Polaków. Diagnoza Społeczna 2015 pod red. I.E. Kotowskiej. Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Warszawa 2015,
9. Stanny M., A. Rosner, Ł. Komorowski, Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2018.
10. Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U 2019 poz. 1123
11. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.).
12. Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych (Dz. U. 2015 poz. 1890).
13. Wolański M., W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi. Diagnoza, analiza zróżnicowania,

oddziaływanie społeczne, rekomendacje. Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016

14. Wolański M., M. Dąbrowska-Zysek, Ł. Oleszczuk, I. Prokopiak i inni, System Monitoringu Usług Publicznych, Raport Końcowy z realizacji Tematycznej Grupy Roboczej Transport i Drogownictwo. Związek Powiatów Polskich, Warszawa 2019
15. Wykaz linii regularnych specjalnych – stan na dzień 29.08.2014. Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.