

Bilety okresowe ulgowe, których posiadaczami są najczęściej ucząca się młodzież, studenci i osoby starsze wykorzystywane są do podróży na nieco dalsze odległości, choć wciąż są to podróże klasyfikowane jako krótkie.

Uwarunkowania wojewódzkie

Większość środków transportu kolejowego w województwie cechuje się długim okresem eksploatacyjnym. Sukcesywnie jednak wprowadza się nowe pojazdy, które spełniają wysoki standard usług. Prócz modernizowanego taboru wagonowego (dotyczy głównie przewozów pasażerskich w pierwszej klasie), dostrzega się wprowadzanie na rynek nowoczesnych elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Przystosowane są one do przewozu pasażerskiego na dobrym poziomie komfortu oraz umożliwiają podróżowanie z większą prędkością, niż tradycyjnie środki przewozowe. Pojazdy te zazwyczaj należą do spółek wojewódzkich, świadcząc usługi o zasięgu międzyaglomeracyjnym lub regionalnym (wewnątrz obszaru województwa). Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego w ostatnim czasie zakupił pięć nowoczesnych szynobusów (wagony doczepne z 78 miejscami siedzącymi, klimatyzacją, monitoringiem i ekologicznymi toaletami). Działania te przyczyniają się do poprawy stanu parku taborowego wykonującego usługi kolejowych przewozów pasażerskich w województwie, jednak w skali regionalnej udział nowoczesnych środków transportu kolejowego wciąż jest niewielki.

W ostatnich latach obserwuje się tendencję wyraźnego zwiększania dofinansowania do pasażerskich przewozów kolejowych (patrz rys. 5.8 i 5.9). Mimo zwiększania z roku na rok tego dofinansowania w tempie większym od inflacji, popyt na regionalne przewozy kolejowe spada. Stąd liczba pasażerów przewożonych 1 pociągiem systematycznie zmniejsza się. W 2008 roku średnio podróżowało pociągiem 68 osób. W 2012 roku liczba ta zmniejszyła się o przeszło 22 osoby, a w 2013 o dalsze 2 osoby, osiągając około 65% z roku 2008. Prezentowane trendy spadkowe średniej liczby osób przypadające na pociąg wyraźnie świadczą o coraz mniejszej rentowności kolei w przewozach pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim oraz tłumaczą powód rosnącej dynamicznie dotacji na 1 poc.km. Rentowność ta wynosi poniżej 25% i jest prawie o 80% mniejsza od rentowności w autobusowych przewozach pasażerskich. Dotacja do tych przewozów sięga ok. 100 mln zł/rocznie, co stanowi około 12% budżetu Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, przy obsłudze poniżej 1% podróży mieszkańców województwa.