

Tabl. 11.6.

Linie komercyjne funkcjonujące na terenie Torunia			
Numer linii	Nazwa przewoźnika	Nazwa centrum handlowego	Relacja (przystanki krańcowe)
—	Arriva sp. z o.o.	Bielawy	Toruń Dworzec Wschodni – Toruń Olsztyńska
—	Morvi sp. z o.o.	Kometa	Toruń Gagarina – Toruń Grudziądzka
—	Morvi sp. z o.o.	Artium Copernicus	Toruń Dziewulskiego – Toruń Żółkiewskiego
—	F.H.U MIXS	Bielawy	Toruń al. 700-lecia – Toruń Olsztyńska
—	F.H.U MIXS	Bielawy	Toruń Grudziądzka-Kozacka – Toruń Olsztyńska

Źródło: Wydział Ewidencji i Rejestracji Urzędu Miasta Torunia

Zarówno w Bydgoszczy, jak i w Toruniu Organizatorzy komunikacji miejskiej nie dysponują ofertą przewozową zintegrowaną z **transportem kolejowym** (przewozy wewnątrzmięskie). W przypadku Bydgoszczy niewątpliwym mankamentem przy uruchomieniu takiego podsystemu komunikacji miejskiej, wykorzystującego w podróży środki transportu kolejowego (poza znaczącymi różnicami w jednostkowych kosztach eksploatacji), jest mało atrakcyjne trasowanie sieci kolejowej pod względem zagospodarowania przestrzennego miasta, polegające na znacznym oddaleniu stacji i przystanków kolejowych od typowych źródeł i celów podróży większości mieszkańców miasta. Żadna ze stacji i przystanków kolejowych w Bydgoszczy nie jest tak położona, aby była atrakcyjna z punktu widzenia potrzeb pasażerów komunikacji miejskiej (źródeł i celów podróży wewnątrzmięskich). Dotychczasowe wyniki przeprowadzonych analiz dotyczące racjonalności uruchomienia kolei miejskiej nie wykazały praktycznie żadnych istotnych korzyści dla podsystemu komunikacji miejskiej zintegrowanej z ofertą szybkiej kolei miejskiej, jako zintegrowanego organizmu (w ramach Studium transportowego Bydgoszczy wykonano szczegółowe analizy za pomocą profesjonalnego, symulacyjnego modelu transportowego sprawdzając różne warianty wraz z systemem linii autobusowych dowożących pasażerów pod stacje kolejowe). Jedynie dworzec kolejowy Bydgoszcz Główna można uznać za pośredni cel podróży mieszkańców, dojeżdżających do niego w zdecydowanej większości w celu wykonania dalszej podróży zewnętrznej. Inaczej natomiast wygląda sytuacja w przypadku Torunia, gdzie przebieg jednej z linii kolejowych (nr 353) jest trasowany przez obszary centralne miasta, a stacje kolejowe (Toruń Miasto, Toruń Wschód) posiadają znacznie większy potencjał przyciągania pasażerów, aniżeli ma to miejsce w Bydgoszczy – wynikający z ich lokalizacji na sieci transportowej. Oba miasta natomiast przystąpiły do realizacji przewozów aglomeracyjnych BiT City i integracji systemów komunikacji miejskiej z tymi przewozami, których Organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Zasady funkcjonowania tych przewozów opisane zostały w dalszej części niniejszego rozdziału.

Systemy biletowe w obu miastach regulowane są przez Organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Jak już wspomniano, w Bydgoszczy funkcjonują dwie strefy usług przewozów pasażerskich i dwa rodzaje biletów (strefa I oraz strefa I i II). W I strefie podróżować można zarówno na podstawie biletów ważnych w strefie I oraz I i II, natomiast w strefie II podróżować można wyłącznie na podstawie biletu ważnego w strefie I i II. W celu ułatwienia identyfikacji tych stref, zainstalowano w autobusach automaty głośnomówiące,