

<p>funkcjonowania Wojewódzkiego Zarządu Transportu,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pożądane standardy usług przewozowych realizowanych publicznym transportem zbiorowym,</li> <li>- zakładaną strategię rozwoju systemu informacji pasażerskiej,</li> <li>- opis wpływu oddziaływania publicznego transportu zbiorowego na środowisko naturalne.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego” zawierający m.in.:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,</li> <li>- opis sieci komunikacyjnej dla usług użyteczności publicznej,</li> <li>- charakterystykę dostępności do środków publicznego transportu zbiorowego oraz do przestrzeni publicznej,</li> <li>- opis organizacji rynku przewozów i finansowanie usług przewozowych publicznego transportu zbiorowego,</li> <li>- opis elementów wspomagających planowanie, organizowanie i zarządzanie wojewódzkimi przewozami pasażerskimi,</li> <li>- opis sposobów organizowania systemu informacji pasażerskiej,</li> <li>- opis pożądanych standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,</li> <li>- harmonogram i finansowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie.</li> </ul> </li> <li>• Dysponowanie wynikami badań wykonanej w ramach „Studium transportowego dla województwa kujawsko-pomorskiego” Ankiety Transportowej dotyczącej oceny stanu istniejącego i preferencji podróżnych w zakresie: infrastruktury i środków transportu publicznego, dostępności do tych środków, systemów taryfowych, systemów informacji pasażerskiej, integracji systemów transportowych, komfortu i bezpieczeństwa podróżowania. Wyniki te umożliwiły sformułowanie wniosków i zaleceń pod adresem organizatorów i operatorów transportu publicznego.</li> <li>• Dysponowanie przez władze samorządowe działające na Obszarze Partnerstwa wieloma dokumentacjami studialnymi, projektami wstępnymi oraz studiami wykonalności (analizy funkcjonalności i efektywności ekonomicznej) planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej.</li> <li>• Dysponowanie symulacyjnymi modelami transportowymi dla Bydgoszczy i Torunia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- informacji dla użytkowników dróg o występującej sytuacji ruchowej, w tym na parkingach,</li> <li>- szybkiego reagowania w sytuacjach nadzwyczajnych (zdarzenia drogowe, awarie, itp.),</li> <li>- selektywnej detekcji i sterowania,</li> <li>- stosowania znaków o zmiennej treści,</li> <li>- automatycznej detekcji zdarzeń drogowych i zarządzania brd,</li> <li>- monitoringu pogody i warunków na jezdni,</li> <li>- monitoringu oddziaływań na środowisko,</li> <li>- nadzoru ruchu z użyciem kamer oraz systemu numerycznej analizy obrazów TV.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Na obszarze ziemskich powiatów bydgoskiego i toruńskiego nie funkcjonuje Organizator publicznego transportu zbiorowego (rozumianego w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.). Oba powiaty nie posiadają także własnych planów transportowych lub planów transportowych związków powiatów.</li> <li>• Brak skutecznych działań i sposobów przeciw odpływowi pasażerów komunikacji miejskiej i regionalnej na rzecz przemieszczania się własnymi środkami transportowymi.</li> <li>• Słaba jakość pozamiejskiej infrastruktury punktowej publicznego transportu zbiorowego zarówno autobusowego, jak i kolejowego.</li> <li>• Niedostateczne uprzywilejowanie transportu publicznego w miastach. Brak obszarowych systemów nadawania priorytetów dla środków transportu publicznego (zbyt mała liczba buspasów, wydzielonych torowisk tramwajowych itd.).</li> <li>• Brak rozwiązań z zakresu zintegrowanych węzłów przesiadkowych poszczególnych gałęzi systemu transportowego (pociąg, autobus, tramwaj, rower) oraz rodzajów linii (lokalne, podmiejskie, regionalne, dalekobieżne), a także brak rozwiązań integracji taryfowej podsystemów publicznego transportu zbiorowego oraz rozwiązań integrujących transport indywidualny z transportem zbiorowym, w tym głównie systemów parkingowych P&amp;R oraz K&amp;R.</li> <li>• Dość niski poziom zaufania mieszkańców Obszaru do oferty publicznego transportu zbiorowego, na co główny wpływ ma przestarzały tabor (niski komfort podróżowania), słaby system informacji pasażerskiej, uboga oferta połączeń podmiejskich.</li> <li>• Mało znacząca rola transportu kolejowego w pasażerskich przewozach regionalnych wynikająca z:</li> </ul>
---	--