

**UCHWAŁA NR XXVIII/311/2017
RADY MIEJSKIEJ INOWROCŁAWIA**

z dnia 20 marca 2017 r.

**w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia**

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, art. 11 ust. 2 w zw. z art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Inowrocławia.

§ 3. Traci moc uchwała nr XLII/568/2014 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia (Dz. Urz. Woj. Kujawsko-Pomorskiego poz. 1589).

§ 4. Uchwała podlega ogłoszeniu w sposób miejscowo przyjęty oraz w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Przewodniczący Rady Miejskiej Inowrocławia

Tomasz Marcinkowski

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Załącznik do Uchwały Nr XXVIII/311/2017
Rady Miejskiej Inowrocławia
z dnia 20 marca 2017 r.

Spis treści

Wstęp.....	3
1. Cele i zadania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	4
1.1 Cel główny i cele wspomagające.....	4
1.2 Zadania planu	5
1.3 Metodologia tworzenia planu	5
1.4 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym.....	6
2. Ogólna charakterystyka obszaru właściwego dla organizatora.....	7
2.1 Miasto Inowrocław jako Organizator publicznego transportu	7
2.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	8
3. Sytuacja społeczno-gospodarcza	10
3.1 Tendencje demograficzne.....	10
3.2 Rynek pracy.....	13
3.2.1 Dynamika dochodów mieszkańców	13
3.2.2 Poziom bezrobocia	13
3.2.3 Czynniki gospodarcze	14
4. Zagospodarowanie przestrzenne	15
4.1. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego.....	15
4.2 Układ drogowy i kolejowy	19
4.2.1 Sieć drogowa	19
4.2.2 Sieć kolejowa	21
4.3 Transport pasażerski dostępny na terenie Inowrocławia	21
4.3.1 Transport drogowy	21
4.3.2 Transport kolejowy.....	22
4.3.3 Transport lotniczy.....	23
4.4 Wpływ transportu na środowisko naturalne	23
4.4.1 Charakterystyka negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.....	23
4.4.2 Polityka ochrony środowiska realizowana na obszarze organizatora.....	24

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

5. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	26
5.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	26
5.2 Dostęp osób niepełnoprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	30
6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	32
6.1 Źródła finansowania	32
6.2 Formy finansowania	32
6.3 Rentowność linii komunikacyjnych	33
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	37
7.1 Wskaźnik motoryzacji	37
7.2 Preferencje dotyczące standardu usług przewozowych w komunikacji miejskiej	38
8. Zasady organizacji rynku przewozu i tryb wyboru Operatora	39
9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	41
9.1 Atrakcyjna sieć połączeń i atrakcyjny rozkład jazdy	42
9.2 Preferencyjne rozwiązania taryfowe	42
9.3 Wysoki standard taboru.....	42
9.4 Rozbudowana infrastruktura przystankowa	43
10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	45
10.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej	45
10.2 Planowany system informacji pasażerskiej	46
11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze organizatora.....	47
12. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia	48
13. Spis rysunków i tabel	49
13.1 Spis rysunków	49
13.2 Spis tabel	49

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego¹ ma rangę aktu prawa miejscowego. Jest narzędziem w ręku Organizatora publicznego transportu zbiorowego², służącym efektywnemu i przewidywalnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem miejskich przewozów pasażerskich oraz usługami świadczonymi na tym rynku. Umożliwia projektowanie pożądanego stanu docelowego oraz wskazuje mechanizmy, które będą stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi.

Obowiązek posiadania i dysponowania Planem transportowym przez Organizatora ma charakter ciągły – nie dotyczy jakiegoś konkretnego i zamkniętego okresu. Jest dokumentem otwartym, który może być aktualizowany w miarę potrzeb. Organizatorem na terenie Miasta Inowrocławia jest Miasto Inowrocław.

Przyjęte w Polsce zasady tworzenia Planów transportowych przez poszczególnych organizatorów zakładają ich hierarchiczny układ. W Planie transportowym przyjmowanym na szczeblu gminnym w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, należy uwzględniać zapisy adekwatnych Planów transportowych opracowywanych odpowiednio przez starostę, w tym przypadku Starostę Inowrocławskiego lub marszałka, tu: Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Plan transportowy dla:

- Powiatu Inowrocławskiego, został przyjęty 29 kwietnia 2016 r. uchwałą nr XVII/136/2016 Rady Powiatu Inowrocławskiego w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Inowrocławskiego,
- Województwa Kujawsko-Pomorskiego, został przyjęty 29 września 2014 r. uchwałą nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”
- Miasta Inowrocławia, został przyjęty 14 kwietnia 2014 r., uchwałą nr XLII/568/2014 Rady Miejskiej Inowrocławia w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia.

Innym dokumentem regulującym rozwój transportu zbiorowego jest Miejska Strategia Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia³ przyjęta uchwałą nr IX/81/2015 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 29 czerwca 2015 r. w sprawie przyjęcia Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia.

Mając na uwadze hierarchiczny układ tworzenia planów, Plan transportowy dla Miasta Inowrocławia przyjęty przed uchwaleniem Planów dla Powiatu Inowrocławskiego i Województwa Kujawsko-Pomorskiego należy zaktualizować.

¹ W dalszej części dokumentu zwanego Planem transportowym.

² W dalszej części dokumentu zwanego Organizatorem.

³ W dalszej części dokumentu, zwana MSRT.

1. Cele i zadania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1 Cel główny i cele wspomagające

Celem głównym Planu transportowego jest tworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej, przyczyniającego się do trwałego podnoszenia jakości życia w mieście zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. System ten będzie kształtowany w oparciu o:

- 1) rozwiązania racjonalne ekonomicznie;
- 2) uwzględnienie oczekiwań społecznych dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego;
- 3) wykorzystywanie różnych środków transportu;
- 4) promowanie przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne środków transportu.

Cel główny będzie realizowany poprzez osiągnięcie następujących wspomagających plan:

- 1) świadczenie usług publicznych w przewozach zbiorowych w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej;
- 2) integrację publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącym spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich;
- 3) ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii trakcyjnych zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. prowadzenie przewozów autobusami z silnikami wyposażonymi w proekologiczne systemy napędowe (silniki elektryczne, systemy hybrydowe);
- 4) zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych;
- 5) utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. ograniczanie zjawiska kongestii⁴;
- 6) organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej;
- 7) poprawę bezpieczeństwa w transporcie, co wpłynie na zmniejszenie ilości wypadków drogowych i kolizji;
- 8) objęcie komunikacją zbiorową terenów miejskich z obszarami podmiejskimi adekwatnie do występowania zjawiska suburbanizacji⁵.

⁴ Kongestia oznacza 'zatłoczenie na szlakach komunikacyjnych'. Synonimami tego pojęcia używanymi w języku codziennym są: „paraliż komunikacyjny, zator czy potocznie korek”. Zakres pojęcia dotyczy wszystkich sytuacji, w których występują jakiegokolwiek ograniczenia przepustowości.

⁵ Suburbanizacja (ang. suburb – przedmieście) oznacza zjawisko wyludniania się centralnych części miasta na rzecz rozwoju strefy podmiejskiej. W wyniku tego procesu następuje rozwój infrastruktury mieszkaniowej, usługowo-handlowej i transportowej na obrzeżach miasta lub poza nim.

1.2 Zadania planu

Plan transportowy jest aktem wykonawczym do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁶. W myśl przepisów wynikających z tej ustawy, Plan transportowy ma pełnić funkcje regulacyjne w odniesieniu do rynku usług przewozowych, któremu jest dedykowany i uwzględniając miejscową specyfikę, przenosić na jego grunt zasady konkurencji regulowanej wypracowane na poziomie unijnym i krajowym.

Z ustawy o ptz wynikają szczegółowe zadania Planu transportowego, najważniejsze to:

- 1) określenie obszaru funkcjonowania sieci komunikacyjnej, na którym jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocena potrzeb przewozowych ludności, z uwzględnieniem m.in. lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia obszaru objętego planem i dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych;
- 3) wykazanie źródeł i form finansowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze działania Organizatora;
- 4) opis organizacji publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, z uwzględnieniem możliwości wyboru przez podróżnych różnych środków transportu (w tym – z opisem dostępności i stanu infrastruktury transportowej);
- 5) sformułowanie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym przewidywane zasady wyboru operatorów realizujących przewozy na zlecenie Organizatora;
- 6) wskazanie pożądanego przez podróżnych i możliwego do wykonania standardu usług, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. dostępność do infrastruktury przystankowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej, dostępność taboru komunikacyjnego dla osób niepełnosprawnych;
- 7) określenie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, potrzeby wynikające ze specyfiki społecznej, gospodarczej i demograficznej właściwego obszaru, działania związane z ochroną środowiska naturalnego, rentowność komunikacji publicznej.

1.3 Metodologia tworzenia planu

Struktura Planu transportowego dla Miasta Inowrocławia jest zgodna z ustawą o ptz oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Przy opracowaniu Planu transportowego wykorzystano dane i informacje będące w posiadaniu Miasta Inowrocławia, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o. o.

⁶ W dalszej części dokumentu, zwana ustawą o ptz (tj. Dz. U. z 2016 r. poz 1867, z późn. zm.)

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

w Inowrocławiu⁷, w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia* z 2013 r.⁸ oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych.

1.4 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym

Kształt sieci publicznego transportu zbiorowego jest wynikiem oddziaływania wielu potrzeb i możliwości ich realizacji. Determinują go obiektywne czynniki oraz procesy zachodzące równolegle, które mają trwały wpływ na usługi przewozów zbiorowych.

W przypadku Miasta Inowrocławia należą do nich przede wszystkim:

- 1) specyfika przestrzenno – urbanizacyjna regionu Kujaw Zachodnich,
- 2) uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego,
- 3) sieć infrastruktury transportowej i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych dostępne dla mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym,
- 4) tendencje demograficzne,
- 5) dynamika dochodów mieszkańców,
- 6) sytuacja na rynku pracy,
- 7) aktywność gospodarcza w regionie,
- 8) rozwój motoryzacji indywidualnej,
- 9) zagospodarowanie przestrzenne,
- 10) potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko połączona z realizacją programów ochrony środowiska,
- 11) uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych,
- 12) rentowność obecnie funkcjonującej sieci połączeń przewozów zbiorowych.

Planowanie publicznego transportu zbiorowego wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty w opracowywaniu Planu transportowego.

⁷ W dalszej części dokumentu zwanego MPK sp. z o.o.

⁸ Opracowanie pt.: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego Miasta Inowrocław” zostało przygotowane przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w składzie Bogusław Kowalski – kierownik projektu, Marcin Marecki, Piotr Rydzyński, Paweł Rydzyński

2. Ogólna charakterystyka obszaru właściwego dla organizatora

2.1 Miasto Inowrocław jako Organizator publicznego transportu

Inowrocław jest stolicą Kujaw Zachodnich, miastem mającym prawa miejskie od ponad 800 lat. Atutem Inowrocławia jest położenie w centralnej części Polski, w bliskiej odległości od obu miast pełniących funkcję stolic Województwa Kujawsko-Pomorskiego (Bydgoszczy i Torunia), jak również w niedalekiej odległości m.in. od Poznania (120 km) i Warszawy (250 km).

Ustawa o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 r.⁹ powierzyła gminom prowadzenie spraw związanych z lokalnym transportem zbiorowym w swoich granicach administracyjnych. Ustawa o ptz wskazuje gminę, jako organizatora w zakresie przewozów pasażerskich o charakterze gminnym. Gmina jest również właściwym organem w rozumieniu Rozporządzenia (WE) 1370/2007¹⁰.

Inowrocław nie posiada wyodrębnionej jednostki budżetowej wykonującej w jej imieniu i na jej rzecz obowiązki organizatora. Zadania Organizatora wykonuje Prezydent Miasta.

Miasto Inowrocław ma status prawny gminy miejskiej. Nie jest miastem na prawach powiatu grodzkiego, co generuje liczne problemy związane m.in. z zarządzaniem siecią dróg. Gmina Inowrocław pełni rolę Organizatora w granicach administracyjnych Miasta Inowrocławia, jak również – na mocy porozumień międzygminnych – na terenie innej jednostki samorządu terytorialnego: Gminy Wiejskiej Inowrocław, z którą graniczy na przeważającej części swojego obszaru.

Zgodnie z uchwałą nr XXIV/308/2004 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 24 września 2004 r. i uchwałą nr XXXIII/469/2009 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 27 maja 2009 r., 23 października 2014 r. zostało podpisane kolejne porozumienie w sprawie powierzenia Miastu Inowrocław wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego na trasie Inowrocław – Sławęcinek – Inowrocław zawarte na podstawie uchwały nr XXIV/308/2004 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 24 września 2004 r. oraz na trasie od ul. Bagiennej poza granice miasta Inowrocławia w kierunku do „Stacji Chemia” zawarte na podstawie uchwały nr XXXIII/469/2009 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 27 maja 2009 r.

Zakres przewozów wykonywanych na terenie Gminy Wiejskiej Inowrocław jest niewielki i obejmuje jedynie dojazd do końcowych przystanków linii wychodzących z miasta w dwóch kierunkach.

W ramach porozumienia Miasto Inowrocław przejęło wszystkie prawa i obowiązki należne Organizatorowi na ww. relacjach. Gmina Wiejska Inowrocław nie partycypuje

⁹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2016 r., poz. 446 z późn. zm.).

¹⁰ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.

finansowo w kosztach wykonywania przewozów oraz nie uczestniczy w ustalaniu rozkładu jazdy i taryfy przewozowej.

2.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Publiczny transport zbiorowy organizowany przez Miasto Inowrocław jest wykonywany w granicach administracyjnych miasta oraz w niewielkim wymiarze w dwóch kierunkach na obszarze Gminy Inowrocław, zgodnie z zawartymi porozumieniami międzygminnymi opisanymi w pkt 2.1.

Komunikacja miejska wykonywana poza granicami miasta obejmuje odcinki od granic miasta w kierunku do miejscowości Sławęcinek przy drodze krajowej nr 25 w kierunku Bydgoszczy (komunikacja jest wykonywana do działek ROD im. 800-lecia w Inowrocławiu) oraz w południowo-zachodniej części miasta na trasie od ul. Bagiennej w kierunku „Stacji Chemia”.

Sieć komunikacyjna przewozów o charakterze użyteczności publicznej złożona jest wyłącznie z linii autobusowych.

Konstrukcja rozkładu jazdy zakłada funkcjonowanie różnych godzin odjazdów w dni robocze, soboty, niedziele i święta oraz ferie (letnie, zimowe, przerwy świąteczne), co przekłada się na zależność wielkości pracy przewozowej od danego dnia.

Linie komunikacyjne łączą poszczególne osiedla, zabezpieczając m.in. dojazd do zakładów pracy, szkół, szpitala czy kościołów.

W uzasadnionych przypadkach rozkłady jazdy dostosowuje się do zgłaszanych potrzeb przewozowych.

Dopuszcza się zmianę planowanej sieci linii poprzez tworzenie nowych, likwidację obecnych oraz modyfikację tras w miarę zmieniających się potrzeb przewozowych.

Z badań nappełnień autobusów komunikacji miejskiej wraz z badaniami preferencji komunikacyjnych w mieście Inowrocławiu¹¹, przeprowadzonych w kwietniu 2016 r. wynika, że 33,1 % respondentów codziennie korzysta z komunikacji miejskiej, natomiast 24% kilka razy w tygodniu.

Obowiązkiem Organizatora jest ciągła analiza w zakresie dostosowania potrzeb pasażerów poprzez zmianę tras, rozkładów jazdy biorąc pod uwagę możliwości finansowe budżetu miasta.

W celu realizacji obowiązków w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta (gminy miejskiej) Inowrocławia oraz Gminy Wiejskiej Inowrocław, Miasto Inowrocław 27 lipca 2015 r. podpisało kolejną umowę o świadczenie usług publicznego, drogowego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasto Inowrocław i Gminy Inowrocław z MPK sp. z o.o., który pełni rolę Operatora publicznego transportu zbiorowego, wyłącznie autobusowego.

¹¹ TRAKO Wierzbicki i Wspólnicy, *Badania nappełnień autobusów w komunikacji miejskiej wraz z badaniami preferencji komunikacyjnych w mieście Inowrocławiu*, 2016r.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Rysunek 1. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez Operatora z zaznaczeniem poszczególnych linii.



Źródło: MPK Inowrocław, dostęp: 4.11.2016 r.

3. Sytuacja społeczno-gospodarcza

3.1 Tendencje demograficzne

W Inowrocławiu według stanu na **31.12.2015** r. zameldowanych było 74 258 osób, z czego 52,53 % to kobiety, a 47,47 % mężczyźni. Inowrocław jest piątym najludniejszym ośrodkiem na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego, po Bydgoszczy (355 tys. mieszkańców), Toruniu (202 tys. mieszkańców), Włocławku (113 tys. mieszkańców) i Grudziądzu (96 tys. mieszkańców) oraz największym ośrodkiem miejskim w województwie nieposiadającym statusu miasta na prawach powiatu. Inowrocław jest siedzibą Powiatu Inowrocławskiego najludniejszego powiatu ziemskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (162 545 mieszkańców).

Na przestrzeni lat 2013-2015 w nieznacznym stopniu zmniejszyła się liczba mieszkańców Inowrocławia, co obrazuje tabela nr 1.

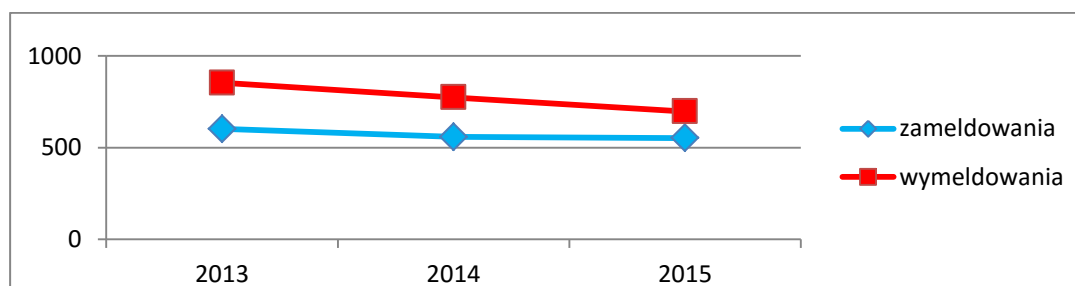
Tabela 1. Liczba mieszkańców w miastach na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego w latach 2013-2015.

Miasto	2013	2014	2015	2013-2015 (%)
Inowrocław	75 001	74 564	74 258	- 0,99
Bydgoszcz	359 428	357 652	355 645	- 1,05
Toruń	203 447	203 158	202 689	- 0,37
Włocławek	114 885	113 939	113 041	- 1,60
Grudziądz	97 676	97 176	96 319	- 1,39

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

Z powyższego zestawienia wynika, że liczba mieszkańców Inowrocławia z roku na rok maleje. W porównaniu do 2013 r. spadła o niecały 1 %. Tendencja ta jest zauważalna również w pozostałych ośrodkach Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W Bydgoszczy liczba mieszkańców zmniejszyła się o 1,05 %, w Toruniu o 0,37 %, we Włocławku o 1,60 %, a w Grudziądzu o 1,39 %.

Rysunek 2. Liczba zameldowań i wymeldowań na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Tabela 2. Liczba zameldowań i wymeldowań, saldo migracji na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.

Rok	2013	2014	2015	2013-2015 (%)
Liczba zameldowań	602	558	552	- 8,30
Liczba wymeldowań	853	774	697	- 18,29
Saldo migracji	-251	-216	-145	- 42,23

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

W Inowrocławiu obserwowana jest wyraźna przewaga wskaźnika wymeldowań nad zameldowaniami na pobyt stały. W 2015 r. zarejestrowano 552 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 697 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wyniosło dla Inowrocławia -145. Należy jednak zauważyć, że w 2015 r. saldo migracji znacząco zmalało.

Istotnym wskaźnikiem do tworzenia Planu transportowego w mieście jest gęstość zaludnienia, wyrażona w liczbie ludności na 1 km². Poniżej w tabeli nr 3 przedstawiono zmiany gęstości zaludnienia na terenie miasta w latach 2013-2015.

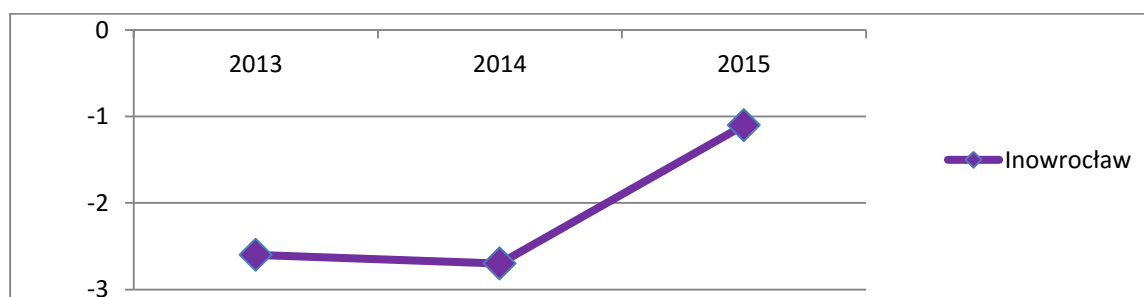
Tabela 3. Gęstość zaludnienia na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.

Rok	2013	2014	2015	2013-2015 (%)
Ludność na 1 km ²	2 467	2 452	2 443	- 0,97

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

Z powyższego zestawienia wynika, że gęstość zaludnienia na 1 km² nieznacznie się zmniejszyła. Wiąże się to nie tylko ze spadkiem liczby mieszkańców, ale także z przewagą wskaźnika wymeldowań nad zameldowaniami na pobyt stały.

Rysunek 3. Przyrost naturalny¹² na 1 tys. mieszkańców Inowrocławia w latach 2013-2015.



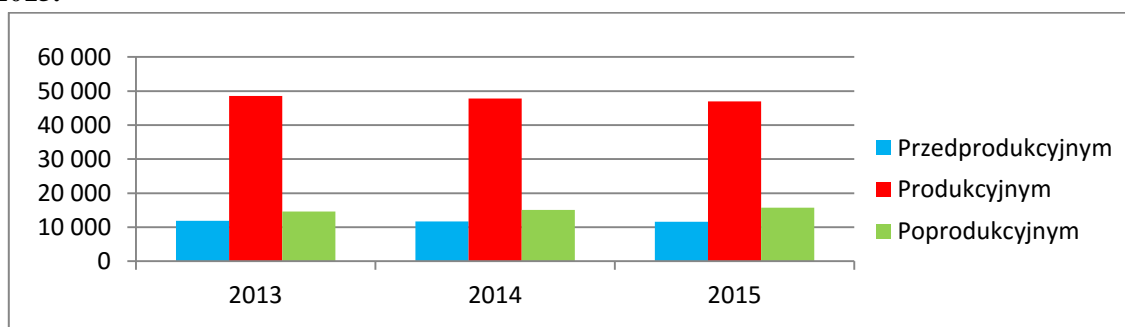
Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

¹² Przyrost naturalny ludności- różnica między liczbą urodzeń żywych a liczbą zgonów w danym okresie.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Inowrocław ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -83. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -1,1 na 1000 mieszkańców Inowrocławia. W 2015 r. na 668 urodzeń urodziło się 45,06 % dziewczynek i 54,94 % chłopców. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosił 0,89.¹³

Rysunek 4. Liczba mieszkańców Inowrocławia w podziale na grupy wiekowe w latach 2013-2015.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

W Polsce wyróżnia się trzy podstawowe grupy wiekowe:

- 1) Ludność w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat),
- 2) Ludność w wieku produkcyjnym (18-59 dla kobiet oraz 18-64 dla mężczyzn)¹⁴,
- 3) Ludność w wieku poprodukcyjnym (60 i więcej lat dla kobiet oraz 65 lat i więcej dla mężczyzn).

63,2 % mieszkańców Inowrocławia jest w wieku produkcyjnym, 15,6 % w wieku przedprodukcyjnym, a 21,2 % mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Prognozy demograficzne dla obszaru, w którym znajduje się Inowrocław, przewidują dalszy spadek liczby ludności tego obszaru. Zgodnie z prognozą ludności GUS dla powiatów w perspektywie do roku 2035, liczba mieszkańców Powiatu Inowrocławskiego zmniejszy się w perspektywie lat 2015-2035 o 12,8 %, do 141,7 tys.

Równolegle ze zmniejszaniem się liczby mieszkańców obszaru, w którym położony jest Inowrocław, obserwowane jest sukcesywne „starzenie się” mieszkańców tego obszaru, co także wpływa negatywnie na całość tendencji demograficznych. Zwiększa się liczba mieszkańców Inowrocławia w wieku poprodukcyjnym, co obrazuje Rysunek 4.

Zmniejszanie się liczby mieszkańców obszaru, w jakim leży Inowrocław, jak również przyrost osób w wieku poprodukcyjnym, cechujących się najniższym wskaźnikiem mobilności w całym przekroju społeczeństwa, mogą wpływać na sukcesywne zmniejszanie się zainteresowania usługami transportu zbiorowego na analizowanym obszarze.

¹³ Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

¹⁴ W opracowaniach wydawanych przez Główny Urząd Statystyczny spotyka się podział osób w wieku produkcyjnym (ogółem, mężczyźni, kobiety) na mniejsze podgrupy.

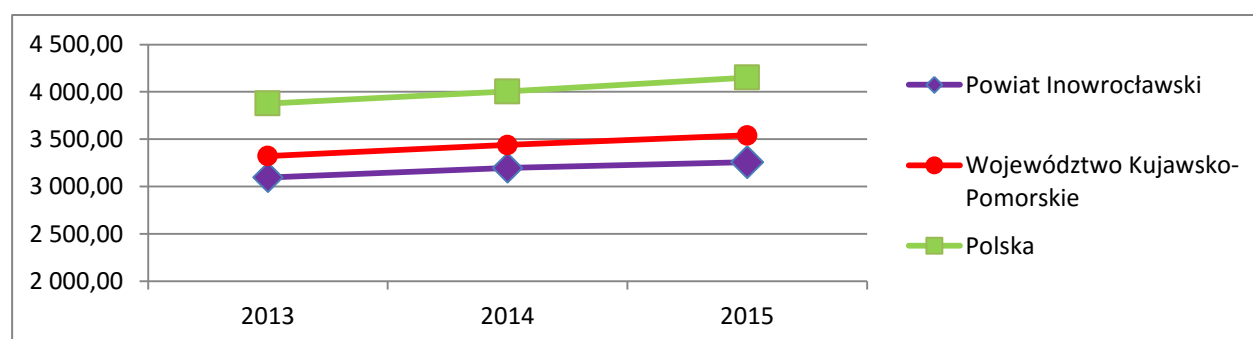
3.2 Rynek pracy

3.2.1 Dynamika dochodów mieszkańców

W Inowrocławiu w 2015 r. na 1000 mieszkańców pracowało 240 osób¹⁵. Jest to znacznie więcej od wartości dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz nieznacznie więcej od wartości dla Polski. 51,2 % wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 48,80 % mężczyźni.¹⁶

W latach 2013-2015, wysokość wynagrodzeń osób zamieszkujących obszar, w którym położony jest Inowrocław¹⁷, zwiększyła się o 5 % - z 3 096,02 zł do 3 257,22 zł (brutto).

Rysunek 5. Wysokość wynagrodzenia brutto w Powiecie Inowrocławskim, Województwie Kujawsko-Pomorskim i Polsce w latach 2013-2015 (w zł).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Przyrost przeciętnego wynagrodzenia o 5 %, jaki nastąpił w latach 2013-2015 w Powiecie Inowrocławskim, był wolniejszy niż wzrost wynagrodzeń odnotowany w tym czasie w perspektywie całego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (6,5 %) i Polski (7 %). Na koniec 2015 r., przeciętna wysokość wynagrodzeń w Powiecie Inowrocławskim wyniosła 78,5 % przeciętnego wynagrodzenia w skali kraju. W tym względzie zauważyć należy, że na koniec 2013 r. przeciętne wynagrodzenie w Powiecie Inowrocławskim wyniosło 79,8 % średniej krajowej. Oznacza to, że proces bogacenia się mieszkańców Polski jest szybszy od tempa wzrostu dochodów mieszkańców obszaru, w jakim leży Inowrocław. Dane te w istotny sposób uzasadniają przyczynę zmniejszania się liczby mieszkańców Inowrocławia, jak również są to dane tożsame ze wskaźnikami bezrobocia dla obszaru, w jakim leży Inowrocław (problem ten został szerzej opisany w poniższym punkcie).

3.2.2 Poziom bezrobocie

Spadek liczby mieszkańców Inowrocławia spowodowany jest m.in. faktem, że obszar ten

¹⁵ Bez pracujących w jednostkach budżetowych działających w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego, osób pracujących w gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie, duchownych oraz pracujących w organizacjach, fundacjach i związkach; bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób, wg faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności.

¹⁶ Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

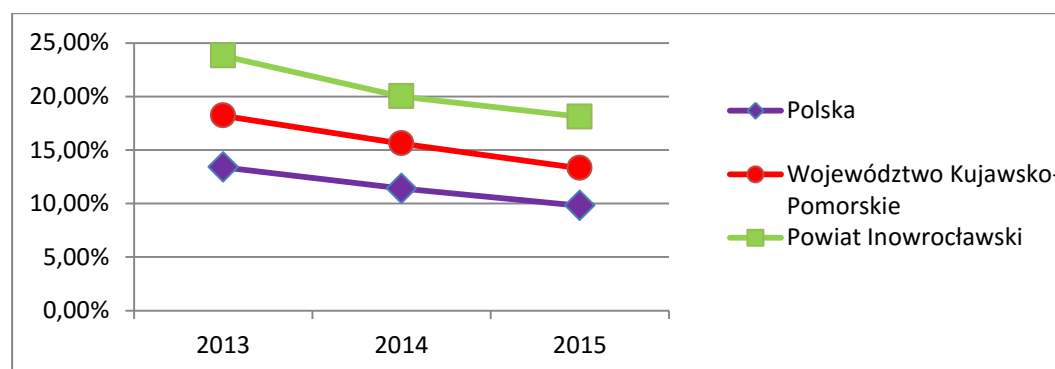
¹⁷ Dane dotyczą Powiatu Inowrocławskiego – GUS publikuje informacje nt. wynagrodzeń do szczebla powiatowego włącznie.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

cechuje się bardzo wysokim wskaźnikiem bezrobocia.

Według stanu na koniec grudnia 2015 r., stopa bezrobocia w Powiecie Inowrocławskim wynosiła 18,1 % i była znacznie wyższa niż odsetek bezrobocia w całym Województwie Kujawsko-Pomorskim (13,3 %) i w całej Polsce (9,8 %). Rysunek 6 pokazuje dynamikę zmian wskaźnika bezrobocia w Powiecie Inowrocławskim, Województwie Kujawsko-Pomorskim i całym kraju w perspektywie lat 2013-2015. Z zaprezentowanych poniżej danych widać wyraźnie, że spadki i wzrosty bezrobocia w Powiecie Inowrocławskim są analogiczne do trendów wojewódzkich i ogólnokrajowych.

Rysunek 6. Zmiana wskaźników bezrobocia w latach 2013-2015 (w %).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Mimo niekorzystnych wskaźników związanych z bezrobociem zauważyć należy, że liczba mieszkańców obszaru w jakim położony jest Inowrocław nieposiadających pracy w ostatnich latach spadła, co pokazuje Tabela nr 4.

Tabela 4. Liczba bezrobotnych w Inowrocławiu w latach 2013-2015.

Lata	2013	2014	2015	2013-2015 (%)
Liczba bezrobotnych	6 872	5 569	4 798	- 30,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PUP.

W tym miejscu zauważyć należy, że zmniejszenie skali bezrobocia, co do zasady wpływa na wzrost mobilności mieszkańców regionu, który z kolei prowadzi do wzrostu zapotrzebowania na sprawnie funkcjonujący transport publiczny.

3.2.3 Czynniki gospodarcze

Wysokie wskaźniki bezrobocia nie zmieniają faktu, że w Inowrocławiu na stan 31 grudnia 2015 r. do rejestru REGON¹⁸ było wpisanych 6845 podmiotów gospodarki narodowej. Wśród nich największą grupę tworzą podmioty zatrudniające do 49 pracowników

¹⁸ Krajowy Rejestr Urzędowy Podmiotów Gospodarki Narodowej

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

(prawie 99 % wszystkich podmiotów).

Tabela 5. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w Inowrocławiu.

Inowrocław	ogółem	poniżej 50 pracowników	od 50 do 249 pracowników	powyżej 250 pracowników
2013	6994	6916	67	11
2014	6886	6807	68	11
2015	6845	6767	67	11
2013-2015 (%)	-2,13	-2,15	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

W powyższym zestawieniu widoczna jest tendencja do zmniejszania się liczby podmiotów zatrudniających do 50 pracowników, przy niezwiększającej się liczbie podmiotów zatrudniających powyżej 50 pracowników.

4. Zagospodarowanie przestrzenne

Podstawowym aktem prawnym normującym zagadnienia z zakresu zagospodarowania przestrzennego jest ustawa z dnia 27 marca 2013 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778, z późn. zm.). Wcześniejszym dokumentem, który regulował tożsame zagadnienia była ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym. Obecnie na terenie Inowrocławia obowiązuje część planów miejscowych opracowanych w oparciu ww. przepisy.

Plany miejscowe są aktami prawa miejscowego na obszarze działania organów, które je uchwałyły, a warunkiem wejścia ich w życie jest ich ogłoszenie w dzienniku urzędowym województwa.

Ustalenie przeznaczenia terenu oraz określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu w planach miejscowych, umożliwia wydawanie decyzji o pozwoleniu na budowę bezpośrednio na podstawie planów, co znacznie wpływa na przyspieszenie procesu budowlanego.

4.1. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Obecnie obowiązuje 88 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Miasta Inowrocławia, obejmujących tereny o łącznej pow. ok. 2619 ha, co przy całkowitej powierzchni Miasta wynoszącej 3042 ha stanowi ok. 86,1 %.

Z posiadania planów miejscowych płyną następujące korzyści dla Miasta i jego mieszkańców:

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

- 1) regulują niezwykle ważne rozwiązania dotyczące układów komunikacyjnych, zabezpieczając odpowiednie tereny pod rozbudowę układów dotychczasowych, jak również pod budowę nowych;
- 2) wskazują klasyfikację ulic oraz innych szlaków komunikacyjnych, regulując jednocześnie docelową strukturę ich własności;
- 3) wyznaczają dopuszczalne wskaźniki w zakresie zabudowy;
- 4) wyznaczają restrykcyjnie nakreślone normy w zakresie dopuszczalnego rodzaju zabudowy oraz parametrów technicznych zabudowy, co wpływa na uniknięcie chaosu przestrzennego wprowadzając spójność form architektonicznych, zarówno na terenach zainwestowanych jak i dotychczas niezabudowanych;
- 5) zawierają ustalenia ochronne (zakazy, nakazy, dopuszczenia);
- 6) naliczanie opłat planistycznych;
- 7) umożliwienie dokonywania podziałów geodezyjnych na działki mniejsze niż 3000 m².

Natomiast w różnej fazie opracowania jest 14 projektów planów miejscowych o łącznej pow. ok. 314,2 ha, co stanowi ok. 10,3 % powierzchni Miasta (w tym na ok. 88,5 ha, tj. ok. 2,9% powierzchni Miasta realizuje się plany miejscowe na terenach nieobjętych dotychczas takim opracowaniem i na ok. 225,7 ha tj. 7,4 % powierzchni Miasta zmienia się plany miejscowe).

Celem opracowania nowych planów miejscowych jest:

- 1) zapewnienie ładu przestrzennego przy realizacji planowanych zadań inwestycyjnych;
- 2) wyznaczanie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową, realizację funkcji usługowych, składowych, przemysłowych oraz inwestycji celu publicznego – drogi wraz z infrastrukturą techniczną.

Celem opracowania zmiany planów miejscowych jest dostosowanie ustaleń planistycznych do:

- 1) aktualnych potrzeb inwestorów;
- 2) zgodności z przeznaczeniem określonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- 3) porządkowania ładu przestrzennego;
- 4) nowych przepisów, tj. ustawa o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych oraz częstych zmian prawa wynikającego m. in. z ustawy o panowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych.

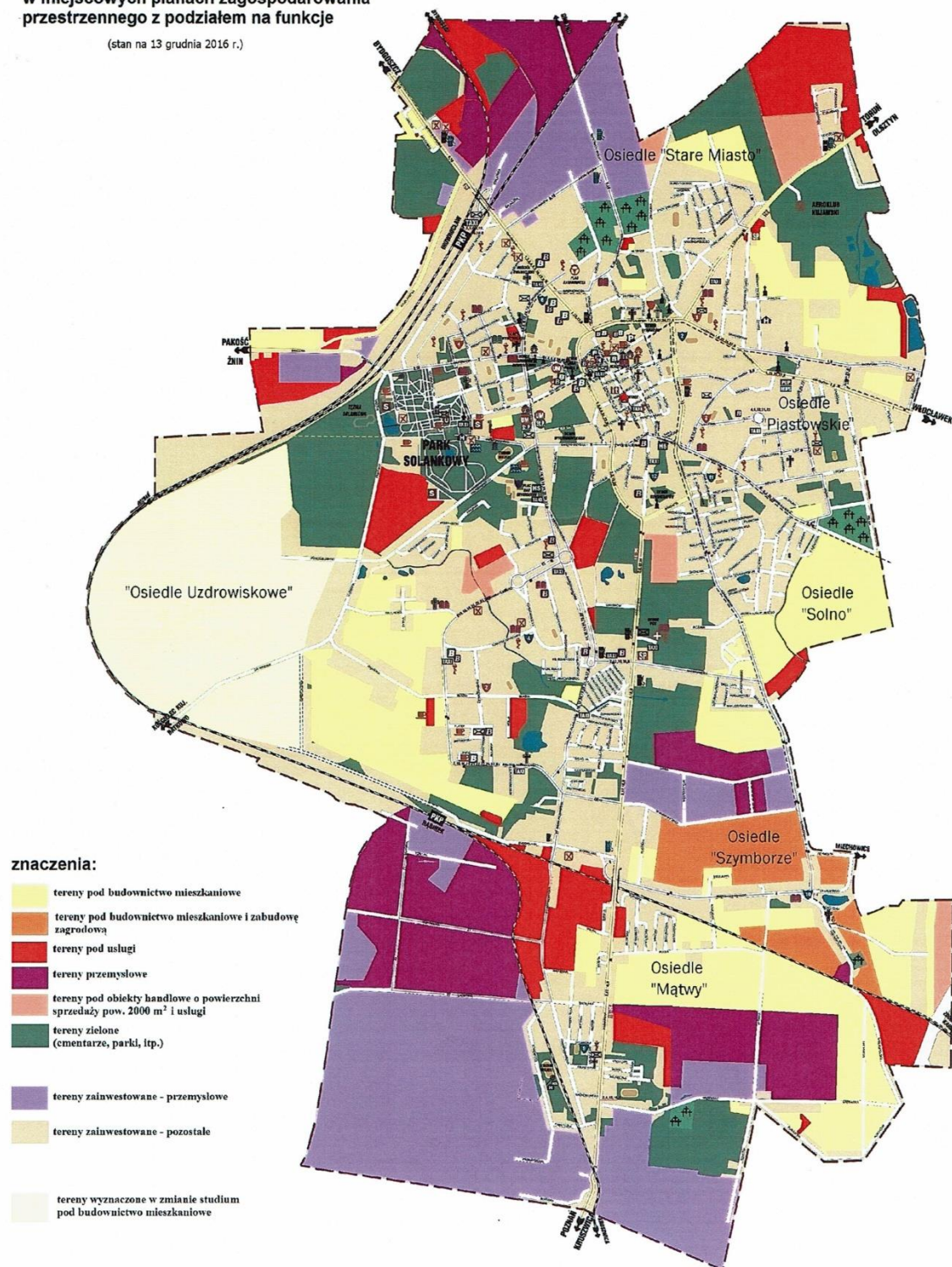
Zaawansowanie prac planistycznych na obszarze Miasta Inowrocławia oraz tereny inwestycyjne wyznaczone w planach miejscowych z podziałem na funkcje przedstawione są na załączonych rysunkach.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Rysunek 7. Tereny inwestycyjne wyznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (stan na 13 grudnia 2016 r.).

Przedstawienie terenów inwestycyjnych wyznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego z podziałem na funkcje

(stan na 13 grudnia 2016 r.)

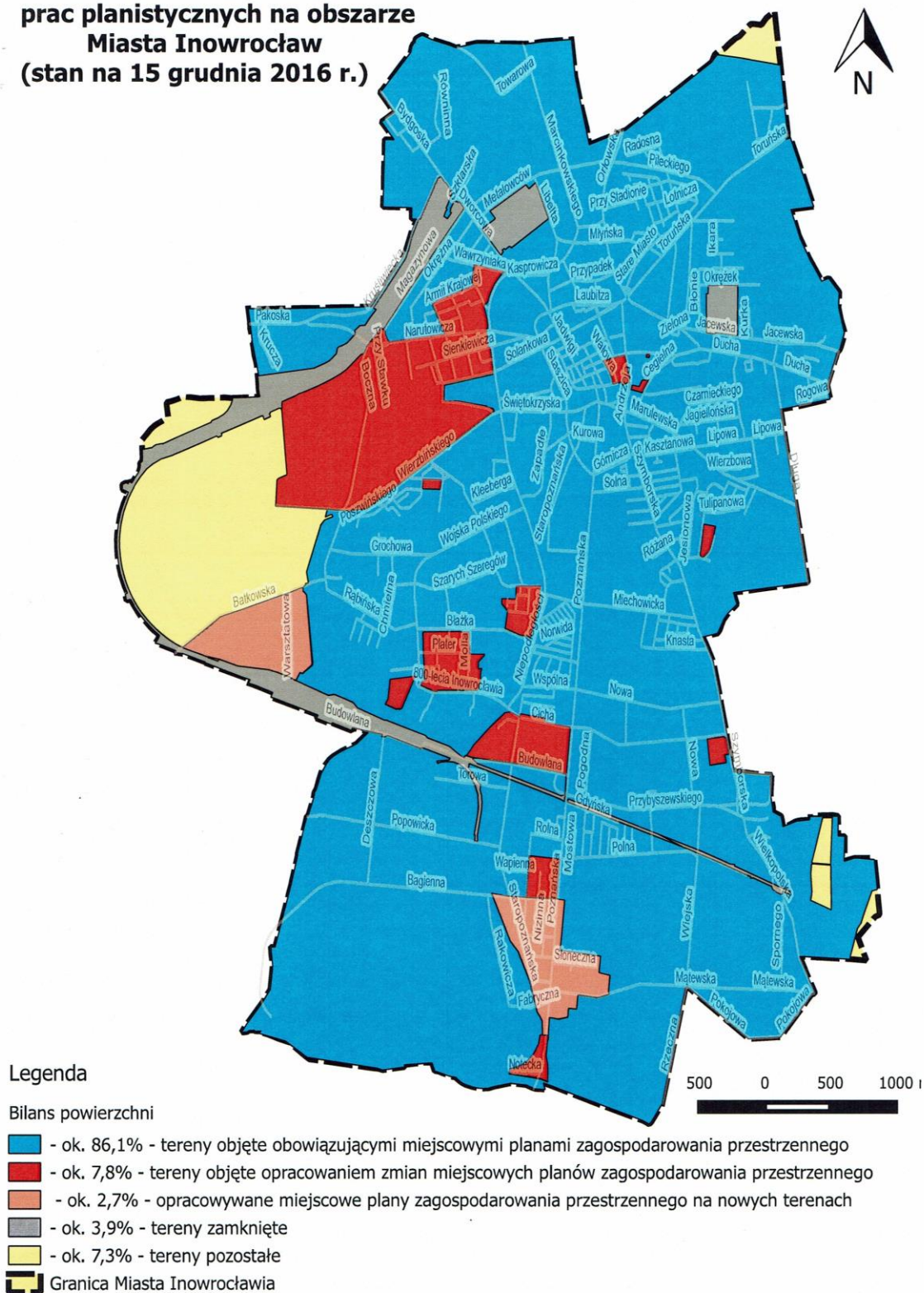


Źródło: Dane UM Inowrocław

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Rysunek 8. Zaawansowanie prac planistycznych na obszarze Inowrocławia (stan na 15 grudnia 2016 r.).

**Przedstawienie zaawansowania
prac planistycznych na obszarze
Miasta Inowrocław
(stan na 15 grudnia 2016 r.)**



Źródło: Dane UM Inowrocław

4.2 Układ drogowy i kolejowy

4.2.1 Sieć drogowa

Układ drogowy Inowrocławia tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Istotnym atutem Inowrocławia jest położenie na skrzyżowaniu następujących dróg krajowych i wojewódzkich:

- drogi krajowej nr 25 (Bobolice – Oleśnica);
- drogi krajowej nr 15 (Ostróda – Trzebnica);
- drogi wojewódzkiej nr 251 (Inowrocław – Kalisko);
- drogi wojewódzkiej nr 252 (Inowrocław – Rózinowo).

Sieć drogową Inowrocławia tworzą również drogi powiatowe i gminne. W obrębie miasta łączna długość dróg krajowych wynosi 10,623 km¹⁹, dróg wojewódzkich 3,86 km²⁰, a dróg powiatowych 36,09 km²¹. Największy odsetek dróg stanowią drogi gminne 105,65 km²², pełniące rolę ulic wewnątrzmijskich, zapewniających powiązania pomiędzy poszczególnymi obszarami miasta. Całkowita długość dróg na terenie Inowrocławia wynosi 156,23 km, z czego drogi gminne stanowią 67,63 %, drogi powiatowe 23,1 %, drogi krajowe 6,8 % a drogi wojewódzkie 2,47 %.

¹⁹ Dane z 2016 r. z GDDKiA

²⁰ Dane z 2016 r. z Rejon Dróg Wojewódzkich Inowrocław

²¹ Dane ze strony www.zdpinowroclaw.com.pl

²² Dane z 2016 r. z UM Inowrocław.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Rysunek 9. Sieć drogowa w Inowrocławiu – opracowanie własne.



4.2.2 Sieć kolejowa

Inowrocław jest znaczącym węzłem kolejowym, jednym z najważniejszych w północnej Polsce. W Inowrocławiu łączą się dwie linie, należące do kluczowych tras kolejowych w kraju:

- dwutorowa, zelektryfikowana linia magistralna nr 131 Chorzów Batory – Tczew łącząca Górny Śląsk z zespołem portów morskich Gdańska i Gdyni (tzw. magistrala węglowa), uznana jednocześnie za linię kolejową międzynarodowego znaczenia (E65;C-E65);
- pierwszorzędna linia nr 353 Poznań Wschód – Skandawa na granicy polsko – rosyjskiej, prawie na całej długości dwutorowa i zelektryfikowana.

Uzupełnieniem ww. linii głównych w obrębie węzła Inowrocław są dwie łącznice:

- ośmiokilometrowa, dwutorowa łącznica nr 741 Mimowola – Jaksice dedykowana przede wszystkim dla ruchu towarowego. W związku z zakończeniem modernizacji linii nr 9 Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny pociągi EIC łączące Warszawę z Trójmiastem powróciły do kursowania standardową trasą przez Działdowo, Iławę Główną, Malbork. Zatem kolejową obwodnicą Inowrocławia od 14 grudnia 2014 roku kursują tylko pociągi towarowe.
- jednotorowa, zelektryfikowana łącznica nr 742 Inowrocław – Inowrocław Rąbinek, stanowiąca uzupełnienie linii nr 131: pomiędzy stacjami Inowrocław i Inowrocław Rąbinek ruch może być prowadzony trzema torami, z których wszystkie są zelektryfikowane. Linie 741 i 742 w istotny sposób wpływają na wysoką przepustowość inowrocławskiego węzła – w tym względzie zauważyć należy, że zjawisko tzw. „wąskich gardeł” jest mankamentem wielu stacji węzłowych w Polsce, lecz w przypadku Inowrocławia akurat nie ma to miejsca.

Oprócz nich, do węzła Inowrocław dochodzą dwie lokalne linie jednotorowe: drugorzędna nr 206 Inowrocław Rąbinek – Barcin oraz linia miejscowego znaczenia nr 231 Inowrocław Rąbinek – Kruszwica – (Mogilno). Podobnie jak inne, lokalne drogi żelazne, straciły one znaczenie w wyniku burzliwego rozwoju transportu samochodowego²³.

4.3 Transport pasażerski dostępny na terenie Inowrocławia

4.3.1 Transport drogowy

W celu realizacji obowiązków w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta Inowrocławia, a także w minimalnym zakresie Gminy Inowrocław, MPK sp. z o. o. pełniący funkcję Operatora publicznego transportu zbiorowego, oferuje wyłącznie przewozy autobusowe. Obecnie w ramach komunikacji miejskiej funkcjonują linie:

1) według kryterium zakresu funkcjonowania linii w ujęciu tygodniowym to:

- linie kursujące codziennie,

²³ Dane ze strony internetowej <https://www.bazakolejowa.pl>.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

- linie kursujące tylko w dni robocze,
 - linie kursujące od poniedziałku do soboty.
- 2) według kryterium częstotliwości kursowania to:
- linie priorytetowe,
 - linie podstawowe,
 - linie uzupełniające,
 - linie dodatkowe.
- 3) według kryterium kursowania w ujęciu rocznym to:
- linie normalne,
 - linie incydentalne.

W Inowrocławiu komunikację miejską wykonuje także prywatny przewoźnik obsługujący linię komunikacyjną nr 26 na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, który wykonuje przewozy od poniedziałku do soboty na trasie Prezydenta Narutowicza –Bolesława Krzywoustego–Poznańska –800-lecia Inowrocławia.

Ponadto, w obrębie Inowrocławia są wykonywane przewozy komercyjne w oparciu o zezwolenia wydane przez organizatorów odpowiedniego szczebla. Do przewoźników obsługujących największą ilość linii z/do Inowrocławia, należą:

- 1) Kujawsko-Pomorski Transport Autobusowy S.A. z siedzibą we Włocławku, obsługujący powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy,
- 2) Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa w Kruszwicy, obsługująca powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy,
- 3) Jan – Trans z siedzibą w Janikowie obsługujący powiatowe i wojewódzkie przewozy,
- 4) Kujawy – Trans sp. z o.o. z siedzibą w Pakości obsługujący powiatowe i wojewódzkie przewozy.

Przewoźnicy autobusowi zapewniają drogowe połączenia międzywojewódzkie Inowrocławia z Warszawą, Poznaniem, Łodzią, Katowicami, Zakopanem, Gdynią, Koninem i Gnieznem.

4.3.2 Transport kolejowy

Na terenie Inowrocławia znajduje się węzłowa dla wszystkich linii przebiegających przez powiat stacja Inowrocław. Według rozkładu jazdy pociągów na okres 01.10.2016 - 01.12.2016, w dni robocze zatrzymują się na niej pociągi dwóch przewoźników:

- 1) PKP Intercity S.A. z siedzibą w Warszawie (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne),
- 2) Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (pociągi regionalne, organizowane przez marszałka) - zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej drodze.

Na linii Inowrocław – Bydgoszcz, Przewozy Regionalne sp. z o.o. wykonuje 11 pociągów w dni robocze, 8 pociągów w soboty i 6 pociągów w niedziele; na linii Inowrocław – Toruń:

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

10 pociągów w dni robocze, 7 pociągów w soboty i 6 pociągów niedziele. Na linii Inowrocław – Poznań: 9 pociągów w dni robocze, 6 pociągów w soboty i 7 pociągów w niedziele.²⁴

W Inowrocławiu zatrzymują się pociągi dalekobieżne kategorii IC, EC/EIC oraz TLK, w tym:

1) Euro City / Express Inter City relacji Gdynia Główna – Berlin Hauptbahnhof

2) Inter City:

- „Bałtyk” relacji Poznań Główny – Gdynia Główna,
- „Mieszko” relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- „Błyskawica” relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- „Chemik” relacji Katowice – Gdynia Główna
- „Doker” relacji Gdynia Główna – Warszawa Wschodnia
- „Wawel” relacji Kraków Główny – Bydgoszcz Główna,

3) TLK

- „Bachus” relacji Zielona Góra – Gdynia Główna,
- „Artus” relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- „Pomerania” relacji Poznań Główny – Gdynia Główna,
- „Bursztyn” relacji Wrocław Główny – Gdynia Główna,
- „Przybyszewski” relacji Warszawa Wschodnia – Bydgoszcz Główna,
- „Drwęca” relacji Poznań Główny – Olsztyn Główny,
- „Mamry” relacji Wrocław Główny – Białystok,
- „Ukiel” relacji Zielona Góra – Olsztyn Główny,
- „Jeziorak” relacji Poznań Główny – Olsztyn Główny,
- „Aurora” relacji Wrocław Główny (Jelenia Góra) – Gdynia Główna.

Informacje na temat sieci kolejowej w Inowrocławiu zostały omówione w podrozdziale 4.2.2.

4.3.3 Transport lotniczy

W Inowrocławiu nie funkcjonuje żaden port lotniczy. Najbliższym położonym lotniskiem cywilnym jest port Bydgoszcz – Szwedkowo, znajdujący się w Bydgoszczy.

4.4 Wpływ transportu na środowisko naturalne

4.4.1 Charakterystyka negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne

Gwałtowny rozwój transportu drogowego w ostatnich kilkudziesięciu latach stał się źródłem uciążliwości i problemów skali lokalnej na terenie miast. Jego niekorzystne skutki odczuwają mieszkańcy małych miast, dużych aglomeracji oraz środowisko naturalne. Dlatego niezwykle ważne jest zapobieganie ich występowaniu, a gdy nie jest to możliwe – podejmowanie wszelakich działań ograniczających ich skalę, zasięg i wpływ na człowieka

²⁴ Dane ze strony rozkłady jazdy-PKP.pl, na dzień 27 września 2016 r.

oraz środowisko. Ważne jest by podejmowano działania, które przez edukowanie społeczeństwa i racjonalizację zadań transportowych przedstawiały transport miejski jako bardziej ekologiczny i tańszy środek transportu niż transport indywidualny.

Emisja zanieczyszczeń wpływając na organizmy żywe zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu krążenia i oddechowego. Zanieczyszczenia komunikacyjne wpływają również na powstawanie lokalnych obszarów występowania smogu i zakwaszania gleby. Występujące w spalinach związki szkodliwe to: CO₂, SO, NO_x, HC i cząstki stałe. Największy wpływ na zakwaszanie gleby mają: SO₂, NO_x i NH₃. Natomiast: CO₂, CH₄, CO i NO_x wpływają na powiększanie się efektu cieplarnianego. Emisja CO₂ jest ograniczana jednak nie powinna być traktowana jako priorytet. Najważniejsze jest by nowoczesny tabor autobusowy spełniał normy Euro i charakteryzował się ograniczeniem emisji związków szkodliwych zgodnie z tymi normami.

4.4.2 Polityka ochrony środowiska realizowana na obszarze organizatora

Na obszarze organizatora realizowana jest wojewódzka, powiatowa oraz miejska i gminna polityka ochrony środowiska.

1. Polityka wojewódzka realizowana jest przez:
 - Program Ochrony Środowiska dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego²⁵;
 - Program ochrony powietrza dla strefy kujawsko-pomorskiej ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM₁₀ i benzenu oraz poziomu docelowego dla arsenu²⁶.
2. Polityka samorządowa realizowana jest przez:
 - „Gminny Program Ochrony Środowiska”²⁷;
 - „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Powiatu Inowrocławskiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019”²⁸.

Cele realizowanego wojewódzkiego planu ochrony środowiska poruszają wiele priorytetów ekologicznych w tym: ochronę powietrza atmosferycznego i zmniejszenie uciążliwości hałasu. Cele te mają być realizowane poprzez:

- kontynuację działań związanych z poprawą jakości powietrza;
- stworzenie, przyjęcie i realizację Programów służących ochronie powietrza oraz ich aktualizację, a także koordynowanie ich skuteczności;
- spełnienie wymagań prawnych w zakresie jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji ze źródeł powierzchniowych, liniowych i punktowych;
- ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców;

²⁵ Uchwała Nr XVI/299/11 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 19 grudnia 2011 r.

²⁶ Program ochrony powietrza dla strefy kujawsko-pomorskiej ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM₁₀ i benzenu oraz poziomu docelowego dla arsenu”, Województwo Kujawsko-Pomorskie, Toruń 2013.

²⁷ Źródło: http://www.inowroclaw.pl/strona-328-strategie_i_programy_wieloletnie_Gminny_Program_Ochrony_Srodowiska_.html,

²⁸ Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Powiatu Inowrocławskiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019, Starostwo Powiatowe w Inowrocławiu, wrzesień 2012.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

- wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców w zakresie ochrony powietrza.

Programy ochrony środowiska opracowane przez Powiat Inowrocławski i Miasto Inowrocław opierają się na założeniach Wojewódzkiego Planu Ochrony Środowiska. Dodatkowo każdy z tych programów określa cele i zalecenia związane z minimalizacją uciążliwości ruchu komunikacyjnego, a zwłaszcza transportu indywidualnego.

Miasto Inowrocław w swoim planie ochrony środowiska zawiera działania, które wpływają na redukcję hałasu, drgań oraz emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez:

- rozwój i promocję komunikacji zbiorowej;
- poprawę stanu infrastruktury drogowej na terenie miasta;
- redukcję hałasu.

Bardzo ważne jest, aby realizowana wojewódzka polityka ochrony środowiska przekładała się na lokalne działania. Miasto Inowrocław w swoim lokalnym planie ochrony środowiska zwraca szczególną uwagę na wykorzystanie ekologicznego transportu miejskiego jako najlepszej alternatywy dla transportu indywidualnego. Oprócz poczynionych inwestycji w nowy tabor autobusowy Miasto Inowrocław przeznacza środki na modernizację i przebudowę dróg oraz zabezpiecza mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu komunikacyjnego.

Miasto Inowrocław w opublikowanym Gminnym Programie Ochrony Środowiska i Programie Ochrony Środowiska Powiatu Inowrocławskiego wspiera wszelakie rozwiązania, które mają przyczynić się do ograniczenia emisji związków szkodliwych i hałasu emitowanego przez środki transportu publicznego. Zgodnie z tym zadaniem podejmowane są działania w kierunku zakupu nowoczesnego taboru autobusowego, wprowadzania stref ograniczonego ruchu pojazdów spalinowych (uzdrowisko), ograniczenia wykorzystania transportu indywidualnego, modernizacji i przebudowy dróg odpowiadające unijnym oraz krajowym wymogom ekologicznym.

Bardzo ważnym aspektem z punktu widzenia ochrony środowiska jest zakup nowoczesnego taboru autobusowego spełniającego europejskie standardy emisji związków szkodliwych (EURO) przez MPK Inowrocław. Wszystkie te działania przyczyniają się do ograniczenia transportu indywidualnego, zmniejszenia kongestii, hałasu i ograniczenia emisji związków szkodliwych do atmosfery na terenie miasta Inowrocławia. MPK Inowrocław jako operator transportu publicznego na terenie miasta, kładzie nacisk na ochronę środowiska poprzez zakup w 2015 r. ekologicznego taboru autobusowego spełniającego wszystkie najważniejsze normy techniczne i ekologiczne. Przez normy ekologiczne rozumie się normy emisji spalin regulowane przez Unię Europejską. Standardy opracowane i opublikowane w dyrektywach (595/2009/EC, 510/2011/EU) zostały wdrożone przez wszystkich największych producentów pojazdów drogowych w Europie. Normy te regulują emisję tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NOx), tlenku siarki (SO) i cząstek stałych. Kolejna tabela pokazuje wykaz autobusów MPK sp. z o. o. w podziale na normy spalania EURO.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Tabela 6. Tabor autobusowy w podziale ze względu na normę spalania EURO.

Operator	Pojazdy w podziale ze względu na normę spalania EURO						Razem
	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV	
	0	13	10	3	10	3	

Źródło: Opracowane na podstawie danych MPK sp. z o. o. w Inowrocławiu

5. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

5.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Głównymi generatorami ruchu na terenie Inowrocławia są obiekty użyteczności publicznej, tj. budynki administracji publicznej, oświaty i kultury, sportu i rekreacji oraz opieki zdrowotnej. Należy zwrócić szczególną uwagę, że głównymi generatorami ruchu na terenie Inowrocławia są placówki oświatowe i zakłady pracy. Uczniowie stanowią jedną z najliczniejszych grup korzystających z usług komunikacji miejskiej; prawie 33 % sprzedawanych biletów MPK to bilety ulgowe. W przeciwieństwie do miejsc pracy i szkół, znaczna część wyżej wymienionych obiektów użyteczności publicznej generuje ruch o charakterze nieregularnym, incydentalnym.

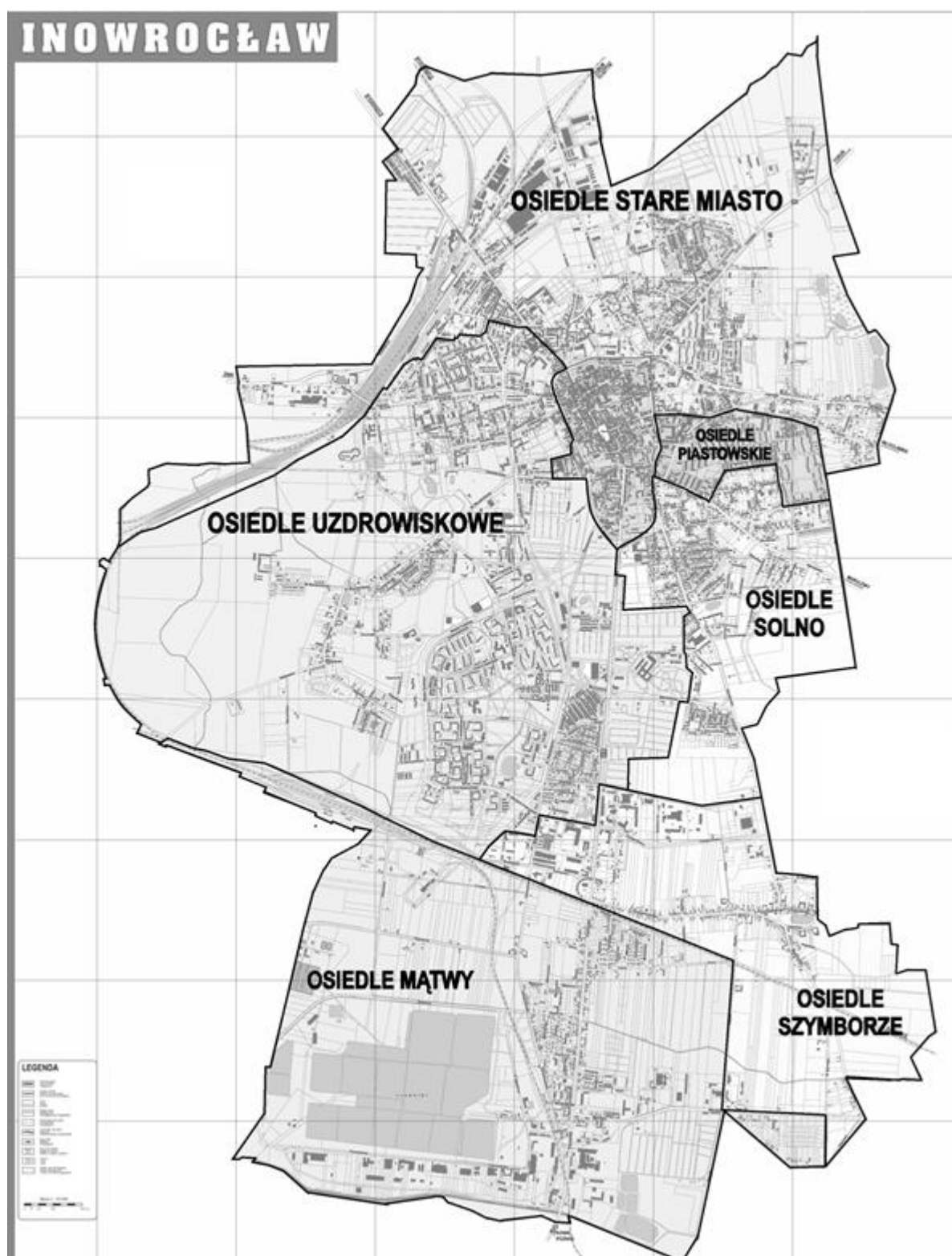
Dla Planu transportowego dla Inowrocławia istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które z uwagi na funkcje jakie pełnią, generują największy ruch na obszarze Organizatora, wśród których można wyróżnić:

- 1) urzędy publiczne i instytucje,
- 2) placówki oświatowe,
- 3) zakłady produkcyjne zatrudniające powyżej 50 osób,
- 4) ośrodki zdrowia i sanatoria,
- 5) ośrodki kultury i kino,
- 6) ośrodki sportu i rekreacji,
- 7) kościoły i cmentarze,
- 8) centra handlowe,
- 9) dworce PKS i PKP.

Na potrzeby określenia lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, które generują ruch na terenie Inowrocławia, podzielono je na 6 rejonów- osiedla, wśród których wyróżniamy:

- 1) Osiedle „Uzdrowskie”
- 2) Osiedle „Stare Miasto”
- 3) Osiedle „Piastowskie”
- 4) Osiedle „Solno”
- 5) Osiedle „Mątwy”
- 6) Osiedle „Szymborze”.

Poniższa mapa przedstawia podział Inowrocławia na ww. osiedla.



Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Na terenie osiedla „**Uzdrowskowie**” obiektami użyteczności publicznej, które generują ruch są:

1) urzędy i instytucje publiczne:

- Starostwo Powiatowe: ul. Franklina D. Roosevelta 36-38;
- Urząd Miasta: ul. Franklina D. Roosevelta 33-36, al. Henryka Sienkiewicza 1;
- Urząd Stanu Cywilnego: ul. Franklina D. Roosevelta 36-38;
- Urząd Skarbowy: al. Niepodległości 5;
- Urząd Statystyczny w Bydgoszczy Oddział w Inowrocławiu: al. Niepodległości 4;
- Archiwum Państwowe w Bydgoszczy Oddział w Inowrocławiu: ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 58;
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych: ul. Solankowa 15;
- Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.: ul. Solankowa 35;
- Sąd Rejonowy: ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 42;
- Prokuratura Rejonowa: ul. Franklina D. Roosevelta 23;
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej: ul. Poznańska 133;
- Areszt Śledczy: ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 46;
- Dom Dziennego Pobytu „Życzliwa Przystań”: ul. Stanisława Wachowiaka 6;

2) inne obiekty użyteczności publicznej:

- przedszkola i żłobki: ul. Janusza Kusocińskiego 11, ul. Wojska Polskiego 5, 13A, ul. Józefa Krzywińskiego 6, 18, ul. Harcerstwa Polskiego 6A, ul. Armii Krajowej 16, al. 800-lecia Inowrocławia 3, ul. Solankowa 29, 52, ul. Iwana Alejnika 13, ul. Przy Stawku 7;
- szkoły: ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 34, 53, ul. Stanisława Kiełbasiewicza 7, ul. Wojska Polskiego 20, ul. Henryka Sienkiewicza 33, ul. Józefa Krzywińskiego 4, 8, ul. Szarych Szeregów 1, ul. Ignacego Daszyńskiego 29, al. Mikołaja Kopernika 18, ul. Marii Konopnickiej 15, ul. Dworcowa 25;
- ośrodki zdrowia i sanatoria: ul. Poznańska 97, ul. Przy Stawku 12, ul. Generała Franciszka Kleeberga 1, ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 24, al. Henryka Sienkiewicza 50, ul. Solankowa 68, ul. Zygmunta Wilkońskiego 2, ul. Świętokrzyska 76, ul. Macieja Wierzbńskiego 50A, ul. Mikołaja Reja 10;
- kino, ośrodki kultury, sportu i rekreacji: ul. Jana Molla 3, ul. Solankowa 33, al. Niepodległości 4, ul. Zygmunta Wilkońskiego 32, ul. Świętokrzyska 107, ul. Macieja Wierzbńskiego 2, 11, ul. Przy Stawku 1, ul. Armii Krajowej 12, ul. Wojska Polskiego 6, ul. Szarych Szeregów 2, ul. Poznańska 97, ul. Świętokrzyska – Zapadłe - Stanisława Staszica;
- kościoły: al. Henryka Sienkiewicza 48, al. Mikołaja Kopernika 16, ul. Wojska Polskiego 20, al. 800-lecia Inowrocławia 23;
- centra handlowe: ul. Wojska Polskiego 14, al. Niepodległości 35, al. 800-lecia Inowrocławia 27, ul. Poznańska 100;
- poczty: al. Mikołaja Kopernika 8, ul. Emilii Plater 8, ul. Franklina D. Roosevelta 36-38,

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

ul. Wojska Polskiego 16, ul. Poznańska 97, ul. Solankowa 77.

Na terenie osiedla „**Stare Miasto**” obiektami użyteczności publicznej, które generują ruch są:

1) urzędy i instytucje publiczne:

- Urząd Gminy: ul. Królowej Jadwigi 43
- Komenda Powiatowa Policji: ul. Toruńska 13-15
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej: ul. Marii Skłodowskiej-Curie 62
- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna: pl. Klasztorny 1B
- Ośrodek Profilaktyki, Wczesnej Terapii Uzależnień i Opieki nad Nietrzeźwymi: ul. Toruńska 26

2) inne obiekty użyteczności publicznej:

- przedszkola: ul. Kasztelańska 17, ul. Magazynowa 23, ul. Jacewska 16, ul. Marii Skłodowskiej – Curie 41, ul. Poznańska 49;
- szkoły: ul. Plebanka 18, ul. Toruńska 46, ul. Najświętszej Marii Panny 22-24, ul. Jacewska 93 B, ul. 3 Maja 11;
- zakłady produkcyjne: ul. Karola Marcinkowskiego 106A, 110, 121, 150, ul. Szklarska 9, ul. Metalowców 7, ul. Świętokrzyska 32, ul. Św. Ducha 26A;
- ośrodki zdrowia: ul. Toruńska 32, 60, ul. Świętokrzyska 28, ul. Dworcowa 71;
- ośrodki kultury, sportu i rekreacji: pl. Klasztorny 2, ul. Jana Kilińskiego 16, ul. Toruńska 10, 46-48, 160, ul. Poprzeczna 29, ul. Najświętszej Marii Panny 14, ul. Orłowska 48;
- kościoły i cmentarze: ul. Plebanka 10, ul. bpa Antoniego Laubitz 9, ul. Tadeusza Kościuszki 3, ul. ks. Bogdana Gordona 4, ul. Farna 9, ul. Dworcowa 50, ul. Karola Marcinkowskiego, ul. Karola Libelta;
- poczty: ul. Królowej Jadwigi 29, ul. Dworcowa 111, ul. Toruńska 60;
- dworce: ul. Dworcowa 115, pl. Jana Kasprowicza 5.

Na terenie osiedla „**Piastowskie**” obiektami użyteczności publicznej, które generują ruch są:

1) urzędy i instytucje publiczne:

- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej: ul. Św. Ducha 90
- Filia Domu Dziennego Pobytu „Życzliwa Przystań”: ul. Władysława Łokietka 12

2) inne obiekty użyteczności publicznej:

- przedszkola i żłobki: ul. Św. Ducha 86, ul. Władysława Łokietka 2, ul. Bolesława Krzywoustego 23, ul. Władysława Łokietka 12;
- szkoła: ul. Władysława Łokietka 3;
- zakład produkcyjny: ul. Cegielna 10-12;
- ośrodki kultury, sportu i rekreacji: ul. Marulewska 7, ul. Bolesława Krzywoustego 19c;
- poczty: ul. Bolesława Krzywoustego 23, ul. Cegielna 14/16.

Na terenie osiedla „**Solno**” obiektami użyteczności publicznej, które generują ruch są:

1) inne obiekty użyteczności publicznej:

- przedszkola: ul. Jagiellońska 22, ul. Marulewska 28;

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

- szkoła: ul. Jana III Sobieskiego 5/7;
- ośrodek sportu i rekreacji: ul. Szymborska 147;
- kościół i cmentarz: ul. Jagiellońska 22, ul. Marulewska 80.

Na terenie osiedla „**Mątwy**” obiektami użyteczności publicznej, które generują ruch są:

1) urzędy i instytucje publiczne:

- Starostwo Powiatowe: ul. Mątewska 17;
- Urząd Pracy: ul. Mątewska 17;
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie: ul. Mątewska 17;
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna: ul. Mątewska 17;

2) inne obiekty użyteczności publicznej:

- przedszkole: ul. Słoneczna 20;
- szkoły: ul. Poznańska 345, ul. Chemiczna 9;
- zakłady produkcyjne: ul. Wiejska 74, ul. Fabryczna 4;
- ośrodek zdrowia: ul. Staropoznańska 131-133;
- ośrodek kultury, sportu i rekreacji: ul. Daniela Rakowicza 93;
- kościół i cmentarz: ul. Poznańska 332, ul. Mątewska 7;
- poczta: ul. Poznańska 336.

Na terenie osiedla „**Szymborze**” obiektami użyteczności publicznej, które generują ruch są inne obiekty użyteczności publicznej:

- szkoła: ul. Stanisława Przybyszewskiego 119;
- ośrodki kultury, sportu i rekreacji: ul. Transportowca 31, ul. Stanisława Przybyszewskiego 119;
- kościół i cmentarz: ul. Kujawska 1, ul. Wielkopolska.

Obecnie komunikacją miejską objęte są wszystkie Osiedla, z możliwością dokonywania dogodnych przesiadek. W miarę zgłaszanych potrzeb i możliwości finansowych rozkłady jazdy mogą ulegać zmianom.

5.2 Dostęp osób niepełnoprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Wychodzenie naprzeciw potrzebom przewozowym osób niepełnosprawnych staje się w ostatnich latach coraz silniej akcentowane w szeregu dokumentów sporządzanych zarówno na forum Unii Europejskiej, jak i na szczeblu krajowym. Realizacja postulatów w tym zakresie urasta obecnie do rangi nie mniejszej niż konieczność ogólnej poprawy oferty transportu publicznego, ciężącej na organizatorach przewozów i przewoźnikach.

W ramach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Miasto Inowrocław wprowadziło szereg udogodnień dla osób niepełnosprawnych, wśród których można wymienić modernizację i wymianę autobusów na niskopodłogowe, utworzenie na

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

stronie przewoźnika wersji rozkładów jazdy dla osób słabowidzących, czy zapowiedzi głosowe przystanków z głośnika wewnątrz autobusu i na zewnątrz autobusu.

Ponadto, oprócz obowiązku honorowania przez Organizatora ulg ustawowych dedykowanych dla osób niepełnosprawnych, wprowadzono dodatkowe, ulgowe oraz darmowe bilety ważne na obszarze właściwym dla Organizatora. Jest to działanie potencjalnie ułatwiające osobom niepełnosprawnym – jednej z grup społecznych najsilniej zagrożonej wykluczeniem – rehabilitację (zdrowotną, jak i społeczną), jak również poszukiwanie pracy i stałe uczestniczenie w życiu zawodowym i społecznym.

W 2015 r. na przystankach autobusowych pojawiły się elektroniczne tablice informacyjne, które w przejrzysty sposób ukazują odjazdy najbliższych autobusów. W 2016 r. przekazano na rzecz osób niewidomych i słabo widzących, tzn. „Indywidualne piloty niewidomego SID-1”, które mają zastosowanie w dwóch sytuacjach: podczas oczekiwania na autobus oraz podczas podróży. W pierwszej z nich, po wciśnięciu odpowiedniego przycisku, pasażer usłyszy zapowiedź głosową za pomocą odtwarzacza plików MP3, który wbudowany jest w sterownik ww. tablicy, na temat przyjazdu pojazdów na przystanek (nr linii, kierunek odjazdu, czas przyjazdu). W drugim przypadku informację o linii, kierunku jazdy, pasażer usłyszy z głośnika zamontowanego wewnątrz autobusu.

Ponadto na stronie internetowej Operatora znajdują się rozkłady jazdy autobusów przeznaczone dla osób słabowidzących.

Oprócz podjętych działań należy wskazać również na inne związane z poprawą dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych, które powinny być sukcesywnie wdrażane w kolejnych latach:

- 1) przebudowa przystanków (zatok komunikacyjnych) w taki sposób, by podłoga w pojazdach znajdowała się na równi z chodnikami;
- 2) udzielanie przez kierowców osobistej pomocy osobom wyraźnie niesprawnym ruchowo przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów (obowiązek taki został zapisany w uchwale Rady Miejskiej Miasta Inowrocławia w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących przy przewożeniu osób i bagażu ręcznego w środkach komunikacji zbiorowej w Inowrocławiu);
- 3) zwiększenie liczby piktogramów informujących o pierwszeństwie poszczególnych miejsc siedzących dla inwalidów;
- 4) zwiększenie liczby autobusów niskopodłogowych, przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych;
- 5) rozbudowa systemu informacji dla osób niewidomych.

Naturalnie zauważyć należy, że szereg spośród wskazanych powyżej działań (tj. wymiana taboru na niskopodłogowy, zapowiedzi głosowe) jest związana także z ogólną poprawą jakości transportu publicznego, a nie tylko z poprawą jakości transportu publicznego z punktu widzenia osób niepełnosprawnych. Postulowane powyżej działania o charakterze inwestycyjnym, które niosą za sobą konieczność ponoszenia znaczących nakładów finansowych, powinny być, adekwatnie do dostępności środków pomocowych UE, realizowane w trakcie unijnej perspektywy finansowej 2014-2020.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1 Źródła finansowania

Źródłami finansowania przewozów wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych wskazanymi w ustawie o ptz mogą być:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa,
- wpływy ze sprzedaży biletów,
- wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 915, z późn. zm.).

Dla usług przewozowych organizowanych przez Miasto Inowrocław podstawowym źródłem finansowania będą środki własne Organizatora. Natomiast uzupełniającymi źródłami finansowania usług przewozowych będą:

- 1) przychody ze sprzedaży biletów,
- 2) przychody pozataryfowe i wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od przedsiębiorstw oraz osób fizycznych (m. in. sprzedaż powierzchni reklamowych oraz innych usług, opłaty za jazdę bez biletu).

Ceny biletów są dostosowane do poziomu wynagrodzeń mieszkańców Inowrocławia tak, aby zapewnić maksymalną dostępność do usług publicznego transportu zbiorowego. Przyjmuje się założenie, że przychody ze sprzedaży biletów powinny w jak największym stopniu pokrywać koszty przewozów. Jednak dążenie do podnoszenia jakości świadczonych usług będzie rodziło coraz większe koszty, które nie zawsze będą pokrywały się z przychodami ze sprzedaży biletów.

Z uwagi na powyższe przyjmuje się, że udział poszczególnych źródeł finansowania przewozów w kolejnych latach będzie zmienny, zależny m.in. od popytu na transport zbiorowy, sytuacji społeczno-gospodarczej w kraju oraz w regionie, jak i możliwości budżetowych Organizatora. Wielkość rekompensaty będzie ustalana corocznie w uchwale budżetowej Miasta Inowrocławia na podstawie planowanej pracy przewozowej.

Ponadto źródłem finansowania infrastruktury transportowej będą również fundusze pochodzące z programów unijnych w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014-2020.

6.2 Formy finansowania

Środki finansowe z budżetu Miasta Inowrocławia są przekazywane corocznie na podstawie umowy na wykonywanie usług przewozowych w ramach publicznego transportu zbiorowego, będącej rekompensatą w rozumieniu prawa unijnego i krajowego.

W umowie określone są zasady wypłacania przez Organizatora na rzecz Operatora rekompensaty za wykonanie usług. Wysokość należnej rekompensaty wypłacanej przez Organizatora jest ustalana corocznie na podstawie zamówionej oraz wykonanej pracy przewozowej i określana w uchwale budżetowej Miasta Inowrocławia.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Podstawą obliczania planowanej rocznej rekompensaty jest wzór sformułowany w umowie pomiędzy Organizatorem a Operatorem, wskazujący różnicę między kosztami, a przychodami z pracy przewozowej wykonywanej w ramach świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego. Kosztami branymi pod uwagę przy obliczaniu rekompensaty są koszty związane ze świadczeniem usług publicznych, koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług publicznych oraz rozsądny zysk. Natomiast w skład przychodów wchodzi przychody ze sprzedaży biletów i przychody pozataryfowe.

Aby zagwarantować prawidłowość obliczenia rekompensaty Operator zobowiązany jest do stosowania przejrzystych zasad księgowych, na które składają się przynajmniej następujące elementy:

- 1) konta przypisane do każdej działalności są prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielone zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi. Aktywa wykorzystywane jednocześnie do świadczenia usług publicznych oraz innych działalności przypisuje się do poszczególnych działalności według udziału dotyczącego rozliczania amortyzacji;
- 2) wszelkie koszty zmienne, odpowiednio suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności Operatora nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych;
- 3) koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności obejmującej świadczenie tych usług oraz wpłaty ze strony Organizatora i nie ma możliwości przeniesienia tych dochodów na inną działalność Operatora.

Taryfę opłat za przejazd publicznym transportem zbiorowym ustala Organizator zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dystrybucję biletów i pobór opłat wynikających z ustalonej taryfy prowadzi Operator, który na własny koszt i ryzyko odpowiedzialny jest za produkcję biletów. Przychody ze sprzedaży biletów oraz innych opłat wpływają w całości do Operatora i są przeznaczane na finansowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto Inowrocław.

Budowa, przebudowa, remont i modernizacja infrastruktury przystankowej oraz utrzymanie porządku i czystości na przystankach są częścią zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Na obszarze objętym planem transportowym zadanie to będzie finansowane z budżetu Miasta Inowrocławia.

6.3 Rentowność linii komunikacyjnych

Rentowność (dochodowość) jest parametrem finansowym charakterystycznym raczej dla przedsiębiorstw komercyjnych (wskaźniki rentowności nazywane są także stopami zyskowności lub stopami zwrotu) a operatorzy transportu zbiorowego mają charakter służby publicznej i ze względów społecznych wymagają dotowania, w Polsce przez organy państwa bądź jednostki samorządu terytorialnego.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Aby więc oszacować i porównać wyniki finansowe różnych obszarów działalności takich podmiotów jak przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, stosowany jest czytelny parametr ekonomiczny w postaci oceny stopnia pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów.

Tabela 7. Potoki pasażerskie na poszczególnych liniach MPK Inowrocław w 2015 r. [osoby].

Numer linii	Ilość przewiezionych pasażerów w 2015 r.
1	84 697
2	550 922
4	194 568
7	1 762
8	15 579
10	200 177
12	276 718
13	2 995
16	346 551
19	184 243
20	107 959
21	1 075 506
27	1 387 441
28	16 869
Razem	4 445 987

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK Inowrocław.

W oparciu o obowiązujące w 2015 r. ceny biletów MPK Inowrocław, dla potrzeb dalszego wykonania zestawień i oszacowania przychodów w tabeli 7. zaprezentowano jednostkowe przychody z biletów. Natomiast w tabeli 8. przedstawiono ilość sprzedanych przez MPK Inowrocław poszczególnych biletów.

Tabela 8. Jednostkowe, przeliczeniowe przychody z biletów różnych rodzajów [zł].

Lp.	Rodzaj biletu	Jednostkowe wartości biletów	
		normalnych	ulgowych
1	„elektroniczna portmonetka”	2,20	1,10
2	10-dniowy imienny – ważny we wszystkie dni tygodnia	1,40	0,70
3	30-dniowy imienny – ważny od poniedziałku do piątku	1,60	0,80
4	30-dniowy imienny – ważny we wszystkie dni	1,30	0,65

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

	tygodnia		
5	30-dniowy na okaziciela – ważny we wszystkie dni tygodnia	1,63	
6	Jednorazowy	2,60	1,30
7	Karnety dwu i cztero przejazdowe	2,50	1,25
8	60-minutowy	3,40	1,70
9	24-godzinny	1,60	0,80

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK Inowrocław.

Tabela 9. Ilość sprzedanych biletów w 2015 r.

Lp.	Rodzaje biletów	normalne	ulgowe
1	„elektroniczna portmonetka”	55 414	25 039
2	10-dniowy imienny – ważny we wszystkie dni tygodnia	719	429
3	30-dniowy imienny – ważny od poniedziałku do piątku	1 613	2 854
4	30-dniowy imienny – ważny we wszystkie dni tygodnia	4 002	5 119
5	30-dniowy na okaziciela – ważny we wszystkie dni tygodnia	293	
6	Jednorazowe	491 386	553 885
7	Karnety dwu i cztero przejazdowe	213 794	64 658
8	60-minutowy	68 322	137 042
9	24-godzinny	1 845	1 855

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK Inowrocław.

Na podstawie powyższych danych oszacowano przychody na poszczególnych liniach obsługiwanych przez MPK Inowrocław w 2015 r.

Tabela 10. Wielkość przychodów na poszczególnych liniach MPK Inowrocław w roku 2015.

Nr linii	Przychody na poszczególnych liniach
1	83 595,94
3	543 760,01
4	192 038,62
7	1 739,09
8	15 376,47
10	197 574,70
12	273 120,67
13	2 956,07
16	342 045,84
19	181 847,84
20	106 555,53
21	1 061 524,42
27	1 369 404,27
28	16 649,70

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK Inowrocław.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Ponieważ rok 2015 jest okresem zamkniętym, znana jest nam praca eksploatacyjna w wozokilometrach odpowiednio dla każdej linii, a także koszt obliczeniowy 1 wozokilometra w tym roku. Korzystając z tych danych oszacowaliśmy koszty operacyjne na poszczególnych liniach obsługiwanych przez MPK Inowrocław.

Tabela 11. Praca eksploatacyjna oraz koszty eksploatacyjne według linii w 2015 r.

Nr linii	Praca eksploatacyjna w wzkm w 2015 r.	Obliczeniowy koszt 1 wzkm w 2015 r.	Koszty na poszczególnych liniach
1	70 220	7,67	538 587,40
3	191 298	7,67	1 467 255,66
4	130 792	7,67	1 003 174,64
7	427	7,67	3 275,09
8	10 348	7,67	79 369,16
10	129 905	7,67	996 371,35
12	134 058	7,67	1 028 224,86
13	725	7,67	5 560,75
16	171 660	7,67	1 316 632,20
19	85 262	7,67	653 959,54
20	44 349	7,67	340 156,83
21	258 125	7,67	1 979 818,75
27	262 778	7,67	2 015 507,26
28	10 077	7,67	77 290,59

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK Inowrocław.

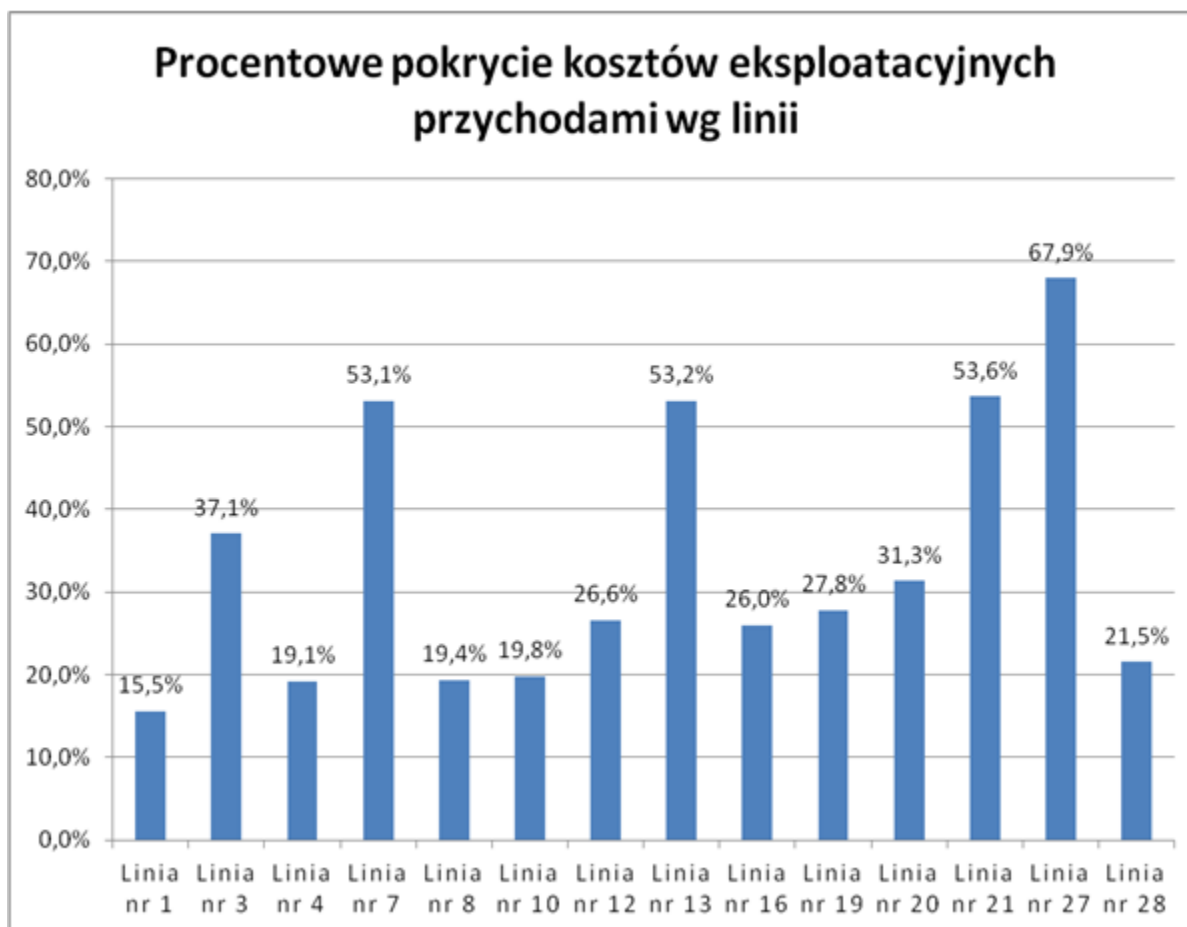
Poniżej przedstawiono stopień pokrycia kosztów operacyjnych przychodami.

Tabela 12. Pokrycie kosztów eksploatacyjnych przychodami w 2015 r. [zł].

Nr linii	Przychody	Koszty	Różnica
1	83 595,94	538 587,40	-454 991,46
3	543 760,01	1 467 255,66	-923 495,65
4	192 038,62	1 003 174,64	-811 136,02
7	1 739,09	3 275,09	-1 536,00
8	15 376,47	79 369,16	-63 992,69
10	197 574,70	996 371,35	-798 796,65
12	273 120,67	1 028 224,86	-755 104,19
13	2 956,07	5 560,75	-2 604,68
16	342 045,84	1 316 632,20	-974 586,36
19	181 847,84	653 959,54	-472 111,70
20	106 555,53	340 156,83	-233 601,30
21	1 061 524,42	1 979 818,75	-918 294,33
27	1 369 404,27	2 015 507,26	-646 102,99
28	16 649,70	77 290,59	-60 640,89

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 10. Procentowe pokrycie kosztów eksploatacyjnych przychodami według linii.



Źródło: Opracowanie własne

Z przedstawionych danych wynika, że pokrycie kosztów przychodami nie powinno stanowić kryterium oceny jakości komunikacji miejskiej.

Decydującymi czynnikami, które mają wpływ na przedstawiony parametr są:

- liczba pasażerów - która ma bezpośredni wpływ na wielkość przychodów,
- ceny biletów,
- czynniki generujące koszty np. zmiana częstotliwości kursów, podnoszenie komfortu podróży.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1 Wskaźnik motoryzacji

W ostatnich latach w Inowrocławiu można zaobserwować znaczący wzrost liczby prywatnych samochodów – biorąc pod uwagę zarówno ich łączną liczbę, jak również tzw. wskaźnik motoryzacji, czyli liczbę samochodów w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Tabela 13. Liczba pojazdów zarejestrowanych w Inowrocławiu w latach 2013-2015.

Pojazd	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2013-2015 r. %
Motocykl	1 346	1 413	1 460	8,47
Motorower	1 182	1 198	1 229	3,98
Pojazd samochodowy inny	47	48	49	4,25
Samochód osobowy	29 881	30 702	31 798	6,41
Suma	32 456	33 361	34 536	6,41

Źródło: Opracowanie własne na podstawie CEP.

Tabela 14. Wskaźnik motoryzacji na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.

Rok	Liczba pojazdów	Wskaźnik motoryzacji
2013	32 456	433
2014	33 361	451
2015	34 536	467

Źródło: Opracowanie własne na podstawie CEP.

Rosnąca z roku na rok liczba pojazdów, w tym samochodów, może znacząco wpływać na zwiększającą się liczbę podróży odbywanych prywatnymi środkami transportu. Działaniem hamującym wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej jest zwiększanie atrakcyjności oraz kształtowanie wysokiego standardu usług w transporcie publicznym.

7.2 Preferencje dotyczące standardu usług przewozowych w komunikacji miejskiej

Badania napełnień autobusów komunikacji miejskiej wraz z badaniem preferencji komunikacyjnych, zostały przeprowadzone w kwietniu 2016 r.²⁹ wśród mieszkańców Inowrocławia za pomocą papierowego kwestionariusza ankietowego w formie wywiadu bezpośredniego, wspomaganego ankietami internetowymi.

Wśród osób ankietowanych 62% stanowiły kobiety, a 38% mężczyźni. Pod względem wieku najliczniejszą grupę wiekową biorącą udział w badaniu stanowiły osoby z przedziału 26-60 lat (42%), następnie osoby w wieku powyżej 65 lat (24%).

33,1 % respondentów stwierdziło, że codziennie korzysta z komunikacji miejskiej w Inowrocławiu, natomiast 0,3 % ankietowanych nigdy.

W trakcie przeprowadzania ankiet zostały zadane pytania odnośnie oceny funkcjonowania komunikacji miejskiej w Inowrocławiu.

78% respondentów dobrze oceniło czytelność rozkładów jazdy oraz informacje i komunikaty o zmianach dla pasażerów komunikacji miejskiej. 14% ankietowanych oceniło

²⁹ TRAKO Wierzbicki i Wspólnicy, *Badania napełnienia autobusów w komunikacji miejskiej wraz z badaniami preferencji komunikacyjnych w mieście Inowrocławiu*, 2016r.

ten czynnik negatywnie, z czego najważniejszym elementem do poprawy jest niejasność rozkładów jazdy.

Bezpieczeństwo na przystankach oraz w autobusach komunikacji miejskiej jest dobrze oceniane przez 76 % respondentów, natomiast około 13 % źle ocenia ten aspekt, wskazując za główny problem pijanych pasażerów.

Według 44% respondentów częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej jest dobra, natomiast prawie 50 % ankietowanych oceniła ten czynnik źle, przy czym za główny powód wskazano zbyt małą liczbę kursów.

Kolejne zadane pytanie dotyczyło punktualności autobusów, która przez 82% ankietowanych została oceniona pozytywnie, przy czym 12% pozostałych respondentów wskazało konieczność jej poprawy, a za główny powód oceny negatywnej wskazywano opóźnienia.

Według 67% ankietowanych komunikacja miejska jest dobrze dostosowana dla osób starszych i niepełnosprawnych, 18% badanych źle oceniło ten aspekt, głównym elementem wskazanym do poprawy jest zwiększenie liczby autobusów niskopodłogowych.

8. Zasady organizacji rynku przewozu i tryb wyboru Operatora

Zgodnie z przepisami ustawy o ptz organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Zadania organizatora określone w ustawie w przypadku gminy wykonuje wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

1. Ustawodawca określił zadania organizatora, do których należy:
 - planowanie rozwoju transportu,
 - organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
 - zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.
2. W zakresie planowania Organizator odpowiedzialny jest za prognozowanie potrzeb przewozowych i rynku przewozów pasażerskich oraz opracowanie i uaktualnianie Planu transportowego.
3. W ramach organizowania publicznego transportu zbiorowego, Organizator jest zobowiązany między innymi do:
 - przeprowadzania badań i analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - podejmowania działań zmierzających do realizacji istniejącego Planu transportowego, albo do jego aktualizacji,
 - zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

- określenia przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów,
 - zawierania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
4. W ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym Organizator odpowiada za:
- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z Operatorem,
 - ocenę i kontrolę realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
 - analizę realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
 - zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
 - administrowanie systemem informacji dla pasażera,
 - podawanie raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdania zbiorczego z realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia podstawowych usług publicznych wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego to umowa między Organizatorem a Operatorem, która przyznaje Operatorowi prawo i zobowiązuje do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Umowa może być zawierana na czas oznaczony nie dłuższy niż 10 lat. Miasto Inowrocław dokonało wyboru operatora w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz, tj. bezpośrednio zawarło umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.³⁰

27 lipca 2015 r. Miasto Inowrocław zawarło umowę o świadczenie usług publicznego, drogowego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, na terenie Gminy Miasto Inowrocław i Gminy Inowrocław z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o. o. w Inowrocławiu na okres do 31 lipca 2020 r.

³⁰ Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Mianem standardu usług przewozowych w przypadku transportu zbiorowego należy określać zespół działań wdrażanych równocześnie przez organizatorów transportu zbiorowego oraz przewoźników, dzięki którym podnosi się jakość oferty transportu zbiorowego, co prowadzić powinno do zwiększenia zainteresowania korzystaniem z niego, przy jednoczesnym zmniejszaniu stopnia wykorzystywania motoryzacji indywidualnej.

Modelem idealnym jest podniesienie standardu usług tak, aby transport zbiorowy na terenie Inowrocławia stał się atrakcyjny do tego stopnia, żeby użytkowanie prywatnych samochodów następowało tylko w sytuacjach:

- 1) wyższej konieczności (np. w momencie, gdy korzystanie z transportu zbiorowego staje się niemożliwe z powodu dłuższego czasu przejazdu – a nie jest efektem wygody pasażera);
- 2) gdy podróżowanie transportem zbiorowym jest niemożliwe (m.in. na odcinkach, na których transport zbiorowy nie funkcjonuje, np. pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym przystankiem autobusowym/zintegrowanym węzłem przesiadkowym – w sytuacji, w której jest to dystans przekraczający możliwości pokonania go pieszo).

Podnoszenie standardu usług przewozowych – zwłaszcza, jeśli Organizator chce dążyć do sytuacji takiej, jak opisana powyżej – jest działaniem bardzo złożonym, wielowątkowym. Wysoki standard usług w transporcie publicznym kształtowany jest w pierwszej kolejności poprzez czynniki (w wielu wypadkach – wzajemnie się na siebie nakładające), takie jak:

- 1) atrakcyjna sieć połączeń i atrakcyjny rozkład jazdy;
- 2) preferencyjne rozwiązania taryfowe;
- 3) wysoki standard taboru;
- 4) rozbudowana infrastruktura przystankowa.

Standard usług przewozowych musi również opierać się na przyjętych na danym obszarze programach ochrony środowiska. Z uwagi na to, w tworzeniu Planu transportowego należy uwzględnić założenia m.in.:

- Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Inowrocław na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2024 – przyjętego Uchwałą Nr XX/171/2016 Rady Gminy Inowrocław z dnia 19 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Inowrocław na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2024;
- Programu ochrony środowiska dla Powiatu Inowrocławskiego – przyjętego Uchwałą Nr XXI/177/2016 w sprawie przyjęcia Programu ochrony środowiska dla Powiatu Inowrocławskiego,
- Prognozy oddziaływania na środowisko Programu ochrony środowiska dla Powiatu Inowrocławskiego.

9.1 Atrakcyjna sieć połączeń i atrakcyjny rozkład jazdy

Podnoszenie standardu usług przewozowych w związku z tworzeniem atrakcyjnej sieci połączeń i atrakcyjnego rozkładu jazdy, powinno opierać się na następujących założeniach:

- 1) zmiany w rozkładach jazdy Operatora powinny prowadzić do uzyskania skomunikowań pomiędzy autobusami miejskimi i pociągami, zwłaszcza w porach dnia, w których autobusy kursują z niewielką częstotliwością.
- 2) zmiany w rozkładach powinny preferować bezpośrednie połączenia oraz powodować zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Należy dążyć również do sukcesywnej synchronizacji rozkładów jazdy pomiędzy poszczególnymi liniami MPK sp. z o. o. – zwłaszcza tymi, które charakteryzują się niską częstotliwością kursowania³¹.
- 3) kierowcy wszystkich autobusów muszą być wyposażeni w środki łączności, umożliwiające przekazywanie informacji w przypadku utrudnień związanych z realizacją przewozów.

9.2 Preferencyjne rozwiązania taryfowe

Zgodnie z ustawą o ptz, Organizator w drodze zarządzenia ustalił cennik opłat za przewóz świadczony przez MPK sp. z o.o. w Inowrocławiu. Mając na uwadze podnoszenie standardu usług przewozowych w związku z tworzeniem preferencyjnych rozwiązań taryfowych, rozbudowano ofertę biletową o elektroniczne bilety terminowe, elektroniczną portmonetkę oraz karnety wieloprzejazdowe, które mają obniżyć koszt przejazdu autobusami komunikacji miejskiej. W 2016 r. Rada Miejska Inowrocławia podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia programu „KARTA INOWROCLAWIANINA”, dzięki któremu posiadacze karty będą mieli prawo do zniżek od obowiązujących cen przy zakupie biletów terminowych imiennych uprawniających do przejazdu komunikacją miejską na terenie Miasta Inowrocławia. Takie działania mają na celu tworzenie atrakcyjnej alternatywy dla motoryzacji indywidualnej.

Celem wprowadzenia tzw. wspólnych biletów pozwalających na podróżowanie z jednym biletem autobusami MPK sp. z o. o. oraz pojazdami innych przewoźników w podróżach poza Inowrocław, wskazanym byłoby podjęcie współpracy z innymi organizatorami przewozów i przewoźnikami. W pierwszej kolejności, współpraca musi zostać podjęta w przypadku podróży odbywanych pomiędzy Inowrocławiem oraz Toruniem i Bydgoszczą. Rolą Miasta Inowrocławia, jako Organizatora i (MPK sp. z o. o.) jako Operatora będzie w związku z tym podjęcie współpracy, o ile będzie zainteresowanie taką współpracą z drugiej strony, z Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz operatorami przewozów kolejowych i autobusowych o znaczeniu wojewódzkim.

³¹ W miarę możliwości technicznych, informacje o tego rodzaju skomunikowaniach będą umieszczane na rozkładach drukowanych (na przystankach), w pojazdach oraz w internecie na stronie MPK.

9.3 Wysoki standard taboru

Podnoszenie standardu usług przewozowych w związku z podnoszeniem standardu taboru, powinno opierać się na następujących założeniach:

- 1) adekwatnie do możliwości prowadzenia inwestycji taborowych będzie się zwiększać liczba taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych. Niezależnie od tego, zgodnie z uchwałą nr XXII/222/2016 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 26 września 2016 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących przy przewozie osób i bagażu ręcznego w środkach komunikacji zbiorowej w Inowrocławiu, obsługa pojazdu jest zobowiązana w razie jednoznacznego zasygnalizowania takiej potrzeby, do udzielenia pomocy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz osobom na wózkach inwalidzkich w dostaniu się do pojazdu lub zajęciu w nim miejsca oraz w opuszczeniu zajętego miejsca lub pojazdu.
- 2) w autobusach MPK będzie się zwiększać liczbę piktogramów informujących o pierwszeństwie poszczególnych miejsc siedzących dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach poruszania się, osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób z dzieckiem na ręku oraz kobiet w ciąży czy wózków dziecięcych.
- 3) następować będzie sukcesywne zwiększanie liczby autobusów obsługujących linie MPK sp. z o. o., które są wyposażone w klimatyzację, „ciepłe guziki” (przyciski umożliwiające samodzielne otwieranie drzwi przez pasażera), monitoring oraz systemy informacji pasażerskiej SIP (głosowej i wizualnej).
- 4) sukcesywna wymiana taboru na nowy. Przeciętny wiek taboru nie powinien być większy niż 8-10 lat, natomiast pojedynczy pojazd nie powinien być starszy niż 15-20 lat. Nowo zakupione autobusy powinny spełniać standardy ekologiczne i ekonomiczne.

9.4 Rozbudowana infrastruktura przystankowa

Na terenie Inowrocławia przystanki komunikacyjne zlokalizowane są na drogach kategorii gminnej, powiatowej, wojewódzkiej i krajowej.

Inowrocław jest właścicielem bądź zarządzającym przystankami zlokalizowanymi przy drogach kategorii gminnej, wojewódzkiej, krajowej i PKP zgodnie z zawartymi porozumieniami z dnia 21 września 2009 r. z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Bydgoszczy, z dnia 1 grudnia 2014 r. z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy i umową najmu z 1 grudnia 2012 r. z PKP S.A. z siedzibą w Warszawie.

Zgodnie z uchwałą nr XIV/132/2015 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 30 listopada 2015 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Inowrocław, oraz warunków i zasad korzystania z tych

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

przystanków (Dz. Urz. Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 2015 r. poz. 4270 oraz z 2016 r., poz. 2257) jest właścicielem bądź zarządzającym 71. przystankami.

Zgodnie z uchwałą nr IX/77/2015 Rady Powiatu Inowrocławskiego z dnia 28 sierpnia 2015 r. zmieniającą uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Powiatu Inowrocławskiego oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków, Powiat Inowrocławski jest właścicielem 88 przystanków zlokalizowanych na drogach kategorii powiatowej na terenie miasta Inowrocławia.

Odległości międzyprzystankowe, a tym samym dostępność do nich jest zróżnicowana, mniejsza na terenach rzadziej zaludnionych, większa na obszarach silnie zaludnionych. Przykładowo średnia odległość w ciągu: ul. Poznańskiej w kierunku ul. Stanisława Staszica wynosi 792 m, zaś w kierunku Mątew 588 m, ul. Szymborskiej 672 m, ul. Dworcowej w kierunku ul. Bpa Antoniego Laubitz 500 m, al. Niepodległości w kierunku al. 800-lecia Inowrocławia 482 m, al. 800-lecia Inowrocławia 400 m, ul. Wojska Polskiego w kierunku al. 800-lecia Inowrocławia 311 m, al. Mikołaja Kopernika 300 m, oraz w strefie Uzdrawiskowej ul. Zygmunta Wilkońskiego i ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza do pętli 256 m.

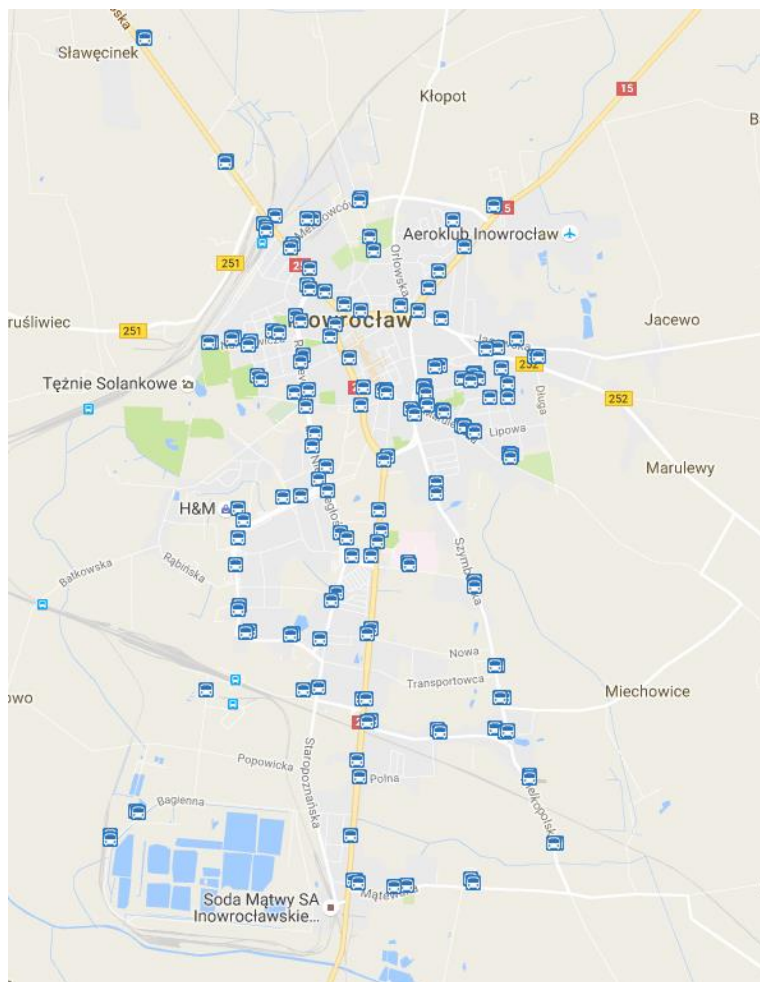
Syntetycznym miernikiem aktualnego stanu może być czas potrzebny na dotarcie do najbliższego przystanku komunikacji miejskiej, szacowany na podstawie odległości między przystankowych. W Inowrocławiu, jeden przystanek komunikacji miejskiej przypada średnio na 0,46 km długości linii, co jest wartością znacznie korzystniejszą do analogicznego parametru w miastach o porównywalnej wielkości.

Wartość średnia nie jest jednak w tym przypadku miarodajna (ok. 1 km odległości międzyprzystankowej należałoby uznać, jako odległość zbyt znaczną w obszarach zurbanizowanych). W rzeczywistości, podobnie jak w innych ośrodkach miejskich, odległości międzyprzystankowe a tym samym dostępność do nich jest zróżnicowana.

Na 77. przystankach komunikacyjnych zlokalizowane są wiaty przystankowe, wyposażone w kosze na śmieci oraz tablice na rozkłady jazdy. Dodatkowo na wiatach przystankowych umieszczane są tablice z nazwami ulic – wskazujące na lokalizację przystanku komunikacyjnego.

Na 10. wyszczególnionych przystankach komunikacyjnych zlokalizowane zostały elektroniczne tablice wskazujące na rzeczywisty przyjazd autobusu MPK sp. z o. o. System ten będzie nadal rozbudowywany.

Rysunek 11. Rozmieszczenie przystanków komunikacji miejskiej w Inowrocławiu, stan wrzesień 2016 r.



Źródło: <http://www.mpk.inowroclaw.pl/> dostęp dnia 26.09.2016 r.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

10.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

System informacji pasażerskiej to informacje publikowane:

- 1) na przystankach komunikacyjnych,
- 2) w pojazdach,
- 3) na stronie internetowej www.mpk.inowroclaw.pl,
- 4) na stronie internetowej Organizatora www.inowroclaw.pl,
- 5) w gazecie Nasze Miasto Inowrocław (w przypadku zmiany rozkładów jazdy).

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Informacja przystankowa opiera się przede wszystkim o tradycyjny model rozkładów jazdy, wskazujący na godziny odjazdów z poszczególnych przystanków komunikacyjnych oraz schematy sieci komunikacyjnej Operatora wywieszane na przystankach, a także na zamontowanych elektronicznych tablicach (monitory LED) wskazujące na rzeczywisty przyjazd autobusu MPK sp. z o. o.

We wszystkich autobusach MPK zamontowane są elektroniczne tablice kierunkowe oraz systemy zapowiedzi głosowej, wskazujące na kolejny przystanek.

Na stronie internetowej MPK sp. z o. o. publikowane są rozkłady jazdy, schemat sieci komunikacyjnych, rozkład jazdy dla słabowidzących. Istnieje internetowa możliwość sprawdzenia połączeń komunikacyjnych MPK sp. z o. o. wykorzystując strony: www.bus.inowroclaw.pl, www.jakdojade.pl, www.e-podroznik.pl oraz zakupić bilet na stronie www.zbiletem.pl.

10.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Planowany system informacji pasażerskiej w zakresie informacji publikowanej na przystankach to:

- 1) wywieszanie na wszystkich przystankach (wyposażonych w wiaty przystankowe) schematów sieci komunikacyjnej MPK sp. z o. o.;
- 2) publikowanie tras, schematów i taryfy;
- 3) rozwijanie w miarę możliwości (finansowych i technicznych) systemu dynamicznej informacji pasażerskiej – w postaci elektronicznych tablic (monitorów LED) montowanych na przystankach, wyświetlających następującego rodzaju informacje: najbliższe odjazdy, ewentualne opóźnienia i bieżące utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej;
- 4) zamieszczanie informacji o węzłach przesiadkowych.

Planowany system informacji pasażerskiej w zakresie informacji publikowanej w pojazdach to:

- 1) docelowo we wszystkich pojazdach zainstalowanie monitorów LED, na których prezentowane będą informacje analogiczne jak w wypadku tablic umieszczanych na przystankach;
- 2) montaż w autobusach głośników – wewnętrznych i zewnętrznych – informujących o numerze linii, przystanku i kierunku jazdy.

Planowany system informacji pasażerskiej w zakresie informacji publikowanej na stronie internetowej Operatora to:

- 1) rozwinięcie systemu nowoczesnego powiadamiania pasażerów za pomocą powiadomień SMS³² oraz bezpłatnego newslettera³³;

³² Poprzez wysłanie drogą SMS odpowiedniego hasła/kodu, pasażer będzie mógł się dowiedzieć o odjeździe każdego autobusu z każdego przystanku; niezależnie, wdrożona zostanie też usługa powiadamiania o utrudnieniach oraz stałych zmianach w ofercie MPK – w dwóch wariantach: jednorazowego SMS informującego o najbliższych zmianach oraz stałej usługi, dzięki której odbiorca będzie otrzymywał każdorazowo sms z powiadomieniem o zmianach.

³³ Funkcjonująca już obecnie usługa zostanie rozwinięta m.in. o rozsyłane informacje nt. bieżących utrudnień. Informacje o funkcjonowaniu powiadomień SMS oraz newslettera będą zamieszczane nie tylko na stronie internetowej MPK, ale także w pojazdach oraz na przystankach.

- 2) nieznaczna modyfikacja sposobu publikowania rozkładów jazdy na stronie internetowej MPK sp. z o. o. Postulowane jest utworzenie i umieszczenie aplikacji zawierającej rozkłady jazdy wszystkich linii i wszystkich przystanków, do ściągnięcia na dysk komputera oraz na telefon komórkowy, z możliwością ich przeglądania w trybie „offline” oraz aktualizacji;
- 3) stworzenie „lekkiej” wersji strony internetowej, dedykowanej dla telefonów komórkowych;
- 4) bieżące informacje o opóźnieniach/utrudnieniach, analogiczne jak w przypadku informacji na monitorach LED na przystankach i w pojazdach, powinny być też publikowane w widocznym miejscu na stronie głównej witryny MPK sp. z o. o.;
- 5) pożądane jest utworzenie zestawu odpowiedzi na potencjalnie najczęściej zadawane przez pasażerów pytania (tzw. FAQ);
- 6) utworzenie w serwisie www.mpk.inowroclaw.pl wersji obcojęzyczne: w pierwszym rzędzie angielską;
- 7) utworzenie na stronie www.mpk.inowroclaw.pl wersji dla niewidomych.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze organizatora

Kwestie poruszone w powyższych rozdziałach determinują główne kierunki rozwoju transportu zbiorowego na terenie Inowrocławia w perspektywie kolejnych lat. Potrzeby transportowe mieszkańców powinny być cyklicznie weryfikowane. Zaleca się zatem wykonywanie, w miarę potrzeb, kompleksowych badań napełnień autobusów w połączeniu z badaniami preferencji komunikacyjnych, aby ustalić m.in. potrzeby pasażerów, cele podróży oraz satysfakcje z usług.

Z uwagi na powyższe, podstawowy kierunek rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Inowrocławia powinien opierać się na stworzeniu atrakcyjnej komunikacji zbiorowej, która przede wszystkim byłaby realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Wśród podstawowych ukierunkowań rozwoju publicznego transportu można zatem wymienić:

- 1) zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez zwiększanie liczby kursów oraz linii komunikacyjnych (zgodnie z potrzebami mieszkańców);
- 2) rozwijanie współpracy z przewoźnikami pozamiejskimi (regionalnymi), zwłaszcza zapewniającymi dojazd z Inowrocławia do Torunia i Bydgoszczy. Współpraca ta powinna dotyczyć wdrożenia wspólnych systemów biletowo-taryfowych, a w dalszej kolejności – także synchronizacji rozkładów jazdy. Synchronizacja rozkładów powinna doprowadzić też – w stopniu, w jakim będzie to możliwe – do gwarancji wzajemnego oczekiwania pociągów i autobusów pozamiejskich oraz autobusów MPK na skomunikowane kursy w przypadku ich opóźnienia;
- 3) sukcesywne poprawianie obsługi obszarów charakteryzujących się największymi potokami pasażerów. W miarę budowy i rozwoju nowych osiedli mieszkaniowych

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

na obszarach peryferyjnych Inowrocławia, należy modyfikować siatkę połączeń MPK w taki sposób, aby uwzględniała ona potrzeby komunikacyjne mieszkańców tych osiedli. Częstotliwość kursowania autobusów łączących centrum miasta z tymi osiedlami musi być na tyle wysoka, by zachęcała mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego na rzecz ograniczenia korzystania z motoryzacji indywidualnej;

- 4) ustalanie taryfy biletów MPK sp. z o. o., adekwatnej do poziomu zamożności mieszkańców;
- 5) rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W ich skład będą wchodzić m.in. miejsca postojowe i parkingowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów oraz systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z bieżącym rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- 6) rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej dotyczyć będzie także montażu w pojazdach monitorów LED, informujących o bieżących rozkładach jazdy i utrudnieniach, jak również poszerzenia zawartości strony internetowej www.mpk.inowroclaw.pl o analogiczne informacje;
- 7) dbałości o punktualność kursowania autobusów, zwiększanie częstotliwości kursowania (w miarę możliwości finansowych, taborowych i kadrowych) oraz powiązana z nią wygoda podróżowania (zwłaszcza w kontekście przeciwdziałania zatłoczeniu w autobusach w porze szczytów przewozowych);
- 8) wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu w autobusach MPK sp. z o. o.;
- 9) promowanie transportu zbiorowego, zmierzające do zachęcenia osób korzystających z motoryzacji indywidualnej do zmiany preferencji komunikacyjnych. Środkiem do tego celu powinna być współpraca z lokalnymi środkami masowego przekazu – zarówno poprzez nakreślanie za ich pośrednictwem walorów transportu zbiorowego, jak również poprzez działania bezpośrednio stymulujące mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

Do realizacji powyższych celów konieczne jest ustalenie znaczenia transportu indywidualnego oraz możliwości funkcjonowania transportu zbiorowego na danym terenie. Dlatego w obszarach cechujących się niskim wskaźnikiem gęstości zaludnienia zorganizowanie sprawnie działającej, ekonomicznej oferty przewozu jest niewykonalne. Z uwagi na to przeważającą rolę w tych obszarach będzie spełniać transport indywidualny, zaś transport zbiorowy będzie jedynie uzupełnieniem oferty. Natomiast na obszarach o wysokim wskaźniku gęstości zaludnienia do kwestii społecznych istotnym elementem tworzenia oferty transportowej będą przejawy zatłoczenia dróg i wpływ transportu na środowisko naturalne.

12. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Zgodnie z ustawą o ptz Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych

potrzeb, poddawany aktualizacji. Z uwagi na brak określenia czynników, które mogą być podstawą do podjęcia decyzji o aktualizacji Planu transportowego przyjmuje się, że będzie on cyklicznie weryfikowany i na tej podstawie będzie podejmowana decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga stosowania przepisów ustawy o ptz.

13. Spis rysunków i tabel

13.1 Spis rysunków

1. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez Operatora z zaznaczeniem poszczególnych linii.
2. Liczba zameldowań i wymeldowań na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.
3. Przyrost naturalny na 1 tys. mieszkańców Inowrocławia w latach 2013-2015.
4. Liczba mieszkańców Inowrocławia w podziale na grupy wiekowe w latach 2013-2015.
5. Wysokość wynagrodzenia brutto w Powiecie Inowrocławskim, Województwie Kujawsko-Pomorskim i Polsce w latach 2013-2015 (w zł).
6. Zmiana wskaźników bezrobocia w latach 2013-2015 (w %).
7. Tereny inwestycyjne wyznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (stan na 13 grudnia 2016 r.).
8. Zaawansowanie prac planistycznych na obszarze Inowrocławia (stan na 15 grudnia 2016 r.).
9. Sieć drogowa w Inowrocławiu – opracowanie własne.
10. Procentowe pokrycie kosztów eksploatacyjnych przychodami według linii.
11. Rozmieszczenie przystanków komunikacji miejskiej w Inowrocławiu, stan wrzesień 2016 r.

13.2 Spis tabel

1. Liczba mieszkańców w miastach na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego w latach 2013-2015.
2. Liczba zameldowań i wymeldowań, saldo migracji na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.
3. Gęstość zaludnienia na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.
4. Liczba bezrobotnych w Inowrocławiu w latach 2013-2015.
5. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w Inowrocławiu.
6. Tabor autobusowy w podziale ze względu na normę spalania EURO.
7. Potoki pasażerskie na poszczególnych liniach MPK Inowrocław w 2015 r. [osoby].
8. Jednostkowe, przeliczeniowe przychody z biletów różnych rodzajów [zł].
9. Ilość sprzedanych biletów w 2015 r.
10. Wielkość przychodów na poszczególnych liniach MPK Inowrocław w roku 2015.
11. Praca eksploatacyjna oraz koszty eksploatacyjne według linii w 2015 r.
12. Pokrycie kosztów eksploatacyjnych przychodami w 2015 r. [zł].

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

13. Liczba pojazdów zarejestrowanych w Inowrocławiu w latach 2013-2015.
14. Wskaźnik motoryzacji na terenie Inowrocławia w latach 2013-2015.

Uzasadnienie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej Planem transportowym, został przyjęty uchwałą nr XLII/568/2014 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 1867, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą.

Plan transportowy dla Miasta Inowrocławia został uchwalony przed wejściem w życie Planów dla Powiatu Inowrocławskiego i Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Mając na uwadze hierarchiczny układ tworzenia planów, należało podjąć decyzję o jego aktualizacji. Na podstawie art. 11 ust. 2 przygotowano projekt aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia.

10 stycznia 2017 r. Prezydent Miasta Inowrocławia wydał zarządzenie nr 4/2017 w sprawie przyjęcia projektu aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego - Miasta Inowrocławia.

Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 10 w związku z art. 14 ustawy, projekt Planu transportowego w dniach od 13 stycznia 2017 r. do 14 lutego 2017 r. został wyłożony do publicznego wglądu w Biurze Obsługi Interesantów i Kontroli Urzędu Miasta Inowrocławia. Informacja o opracowanym projekcie aktualizacji Planu transportowego ze wskazaniem miejsca wyłożenia projektu aktualizacji Planu transportowego, formie, miejscu i terminie składania opinii, została ogłoszona w BIP, lokalnej gazecie 23 stycznia 2017 r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Inowrocławia 13 stycznia 2017 r.

W związku z wyłożeniem projektu aktualizacji Planu transportowego do publicznego wglądu nie zostały wniesione żadne opinie. Zgodnie z art. 13 ust. 3 ustawy 11 stycznia 2017 r. Prezydent Miasta Inowrocławia wystąpił z wnioskiem do Wójta Gminy Inowrocław o uzgodnienie projektu aktualizacji Planu transportowego. Wójt Gminy Inowrocław pismem z dnia 16 stycznia 2017 r. uzgodnił pozytywnie projekt aktualizacji Planu transportowego.

Z uwagi na brak określenia czynników, które mogą być podstawą do podjęcia decyzji o aktualizacji Planu transportowego przyjmuje się, że będzie on cyklicznie weryfikowany i na tej podstawie będzie podejmowana decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy plan transportowy jest aktem prawa miejscowego, co skutkuje obowiązkiem jego publikacji w wojewódzkim dzienniku urzędowym.

W tej sytuacji wywołanie uchwały jest uzasadnione. Inicjatorem wywołania uchwały jest Prezydent Miasta Inowrocławia.

Przewodniczący Rady Miejskiej Inowrocławia

Tomasz Marcinkowski