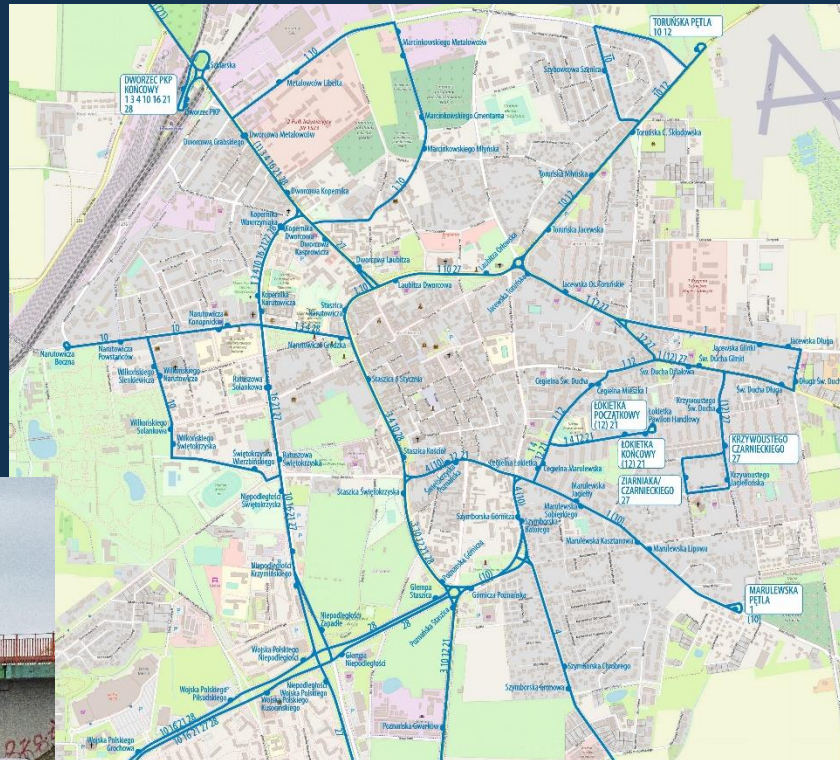


# NOWY UKŁAD KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W INOWROCŁAWIU – OBOWIĄZUJE OD 1 MAJA 2023 R.

**Marcin  
Gromadzki**

**Public  
Transport  
Consulting**



Inowrocław, 17 kwietnia 2023 r.

**ptc** public  
transport  
consulting  
marcin gromadzki

# ZAKRES I METODOLOGIA BADAŃ MARKETINGOWYCH INOWROCŁAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Jesienią 2022 r. w autobusach przeprowadzono kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu efektywnego na usługi przewozowe.

Objęły one:

- **liczbę pasażerów we wszystkich kursach na każdej z linii w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę;**
- liczbę pasażerów wysiadających, wsiadających i pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego przystanku;
- **rzeczywisty czas przejazdu całej trasy kursu i odcinków pomiędzy przystankami węzłowymi;**
- ewentualne sugestie pasażerów zgłaszane obserwatorom oraz uwagi obserwatorów odnotowywane na kartach pomiarowych.



# WYNIKI BADAŃ – LICZBA PASAŻERÓW OGÓŁEM I W PRZELICZENIU NA 1 WOZOKILOMETR

Linia	Liczba pasażerów w poszczególnych przekrojach					
	dzień powszedni (nauki szkolnej)		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
<b>1</b>	190	1,2	255	1,6	94	0,7
<b>3</b>	1 496	2,8	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
<b>4</b>	793	2,0	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
<b>10</b>	878	2,1	673	1,6	328	1,2
<b>12</b>	601	1,5	315	1,2	199	0,7
<b>16</b>	2 200	3,0	1 609	2,3	900	1,3
<b>20</b>	224	1,7	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
<b>21</b>	2 059	4,1	1 009	2,7	502	1,6
<b>27</b>	4 743	5,5	2 680	5,5	1 268	3,0
<b>28</b>	64	1,9	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
<b>Razem</b>	<b>13 248</b>	<b>3,2</b>	<b>6 541</b>	<b>2,7</b>	<b>3 291</b>	<b>1,6</b>

## NAJCIEKAWSZE WYNIKI

W skali miesiąca popyt na usługi inowrocławskiej komunikacji miejskiej wyniósł 320 827 pasażerów.

**Największy udział w przewozach w skali miesiąca miała linia 27, z której usług skorzystały 116 663 osoby (36,4%).**

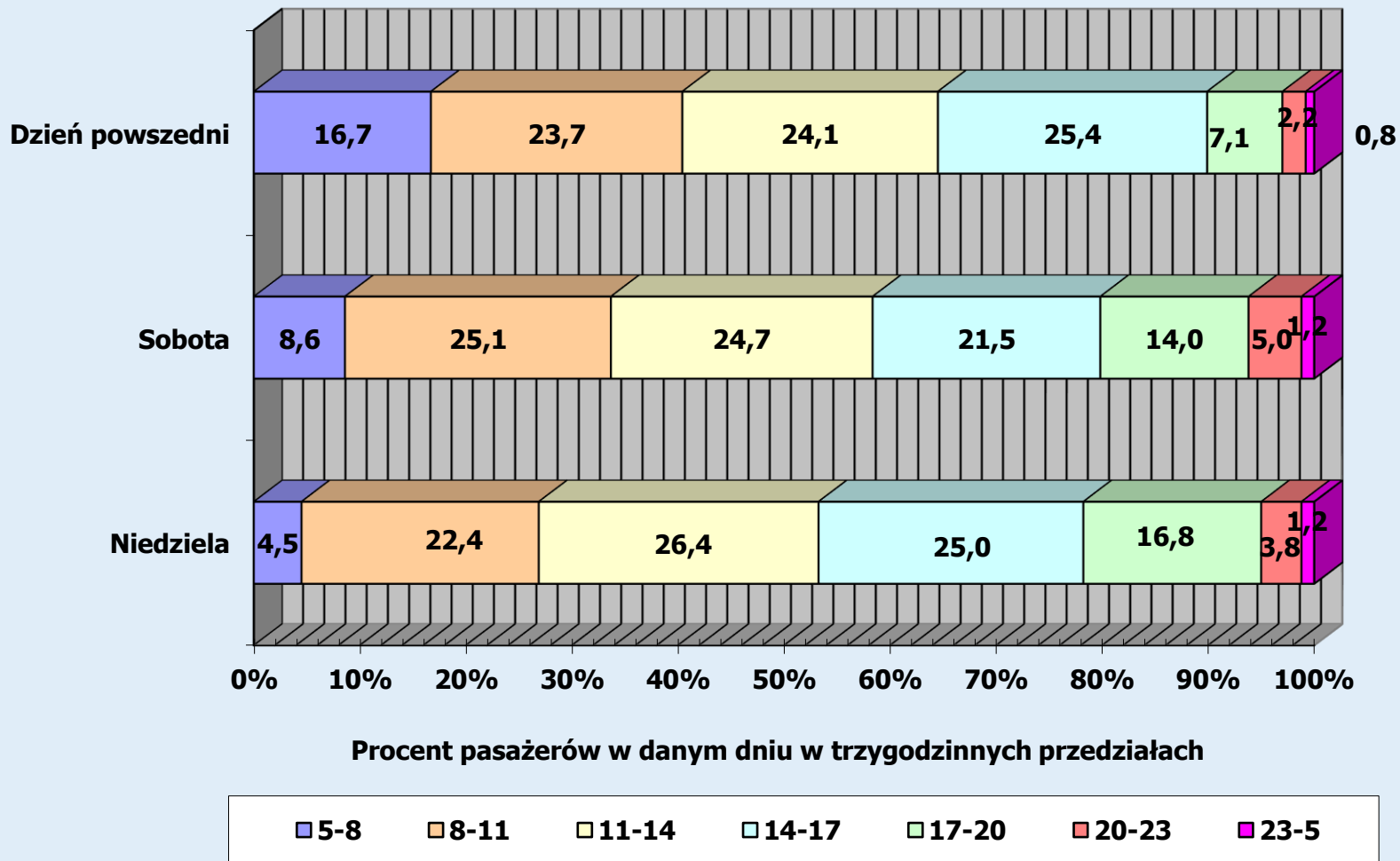
Popyt na kolejnych dwóch liniach – 16 i 21 – wyniósł odpowiednio 57 136 (17,8%) i 49 785 (15,5%) pasażerów.

**Z czterech najlepiej wykorzystanych linii (3, 16, 21 i 27) w skali miesiąca skorzystało łącznie 255 000 pasażerów, czyli aż 79,4% łącznej ich liczby.**

W dniu powszednim zarejestrowano przeciętnie 3,2 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr, w skali miesiąca – 3,0.

**Najlepiej wykorzystane były autobusy linii 27 w dniu powszednim i w sobotę, przewożące średnio aż 5,5 pasażerów na wozokilometr.**

# UDZIAŁ PRZEWOZÓW W TRZYGODZINNYCH PRZEDZIAŁACH CZASOWYCH W CAŁKOWITEJ LICZBIE PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW



## OCENA WIELKOŚCI POPYTU, ROCZNA LICZBA PASAŻERÓW

W czasie badań marketingowych miasto Inowrocław, wg danych GUS, zamieszkiwało 68 460 osób.

**Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z usług przewozowych stanowiła równowartość tylko 4,7 przejazdów przeciętnego mieszkańca w skali miesiąca. Jest to wartość niska.**

Na podstawie dokładnej analizy liczby przewożonych pasażerów w poszczególnych kursach każdej z linii, porę wzmożonego popytu (szczytu przewozów) w dniu powszednim na liniach inowrocławskiej komunikacji miejskiej można wyznaczyć na godziny 6:31-16:30.

**W Inowrocławiu przewozy w celach obligatoryjnych – dowozy komunikacją miejską mieszkańców miasta do miejsc pracy i nauki – są więc na równi ważne, jak przewozy w celach fakultatywnych, realizowane przede wszystkim w porze międzyszczytowej i na początku tradycyjnego popołudniowego szczytu przewozowego.**



ELECTRIC HYBRID

ROBIN  
MATEJKA

815

CIN 2405A



## WNIOSKI Z BADAŃ

W 2022 r. wpływy ze sprzedaży biletów wyniosły zaledwie 4 mln zł, a koszty przewozów – niemal 18 mln zł.

**Przychody pokryły więc zaledwie 18% kosztów, resztę musi dołożyć Miasto z pieniędzy podatników.**

Nie jest jednak to zadanie łatwe, bo wskutek reform podatkowych wprowadzanych przez rząd, Inowrocław w 2023 r. straci 38 mln zł.

**Tymczasem wyniki badań wskazały na możliwość pewnych oszczędności – takich zmian tras i intensywności ich obsługi, które mogą poprawić bardzo trudną sytuację finansową operatora – zmniejszyć koszty.**

Oszczędności w podaży są konieczne w warunkach zubożenia finansującego przewozy budżetu miasta przez reformy podatkowe.

## PODSTAWOWE ZAŁOŻENIE NOWEJ OFERTY PRZEWOZOWEJ

Przyjęto założenie przywrócenia koordynacji i synchronizacji rozkładów jazdy w skali całej sieci, w oparciu o wspólne takty częstotliwości.

### Zaplanowano:

- 1 linię priorytetową w takcie 15-minutowym – 27;
- 5 linii podstawowych w takcie 30-minutowym – 3, 4, 12, 16 i 21;
- 1 linię uzupełniającą w takcie 60-minutowym – 10;
- 2 linie zindywidualizowane – 1 i 28,

przy pełnej wzajemnej koordynacji rozkładów jazdy.

Zadania likwidowanej linii 20 przejmą inne, w tym linia 21 na nowej trasie.

Roczna liczba wozokilometrów zmniejszy się o 12%.



## **NOWA TRASA LINII 21 – ZAPEWNIAJĄCA WYSOKI STANDARD CZĘSTOLIWOŚCI NA ODCINKU WSPÓLNYM Z LINIĄ 16**

Aby jednocześnie uzyskać efekt oszczędności i wykreować parę linii z idealnie skoordynowanymi ze sobą rozkładami jazdy, na wspólnym odcinku trasy zapewniającą kursy z częstotliwością co 15 minut, a więc taką samą, jak obowiązującą na linii priorytetowej, zaproponowano zmianę trasy linii 21, z jednoczesną jej zmianą z okrężnej na dwukierunkową.

**Nowa trasa prowadzi z Dworca PKP do skrzyżowania ulic Poznańskiej i Miechowickiej dokładnie tak samo jak trasa linii 16, a dalej ulicami: Miechowicką, Poznańską, Staszica, Świętokrzyską, Szymborską, Marulewską, Cegielną i Łokietka – do pętli Łokietka na osiedlu Piastowskim.**



## KORZYŚCI Z PROPONOWANEJ ZMIANY TRASY LINII 21

Na liniach 16 i 21 obowiązywać będzie w szczytowych okresach podaży takt 30-minutowy, zapewniający dodatkowo możliwość koordynacji rozkładów jazdy z linią 27 na długim wspólnym odcinku od przystanku Kopernika Wawrzyniaka – w kierunku Rąbina oraz od przystanku Niepodległości Błażka – w kierunku centrum.

**W rezultacie na tych odcinkach będzie zapewniana częstotliwość odjazdów autobusów linii: 16, 21 i 27 co 7,5 minuty.**

Nowa trasa linii 21 wyeliminuje mankament obecnej, czyli pomijanie przystanków w centrum miasta, w sąsiedztwie istotnych generatorów ruchu. Jednocześnie powstanie szybkie połączenie os. Rąbin z os. Piastowskim.

**Poprawie ulegnie standard obsługi rejonu dworca kolejowego – przede wszystkim z kierunku największego osiedla Rąbin, gdyż częstotliwość kursów w tej relacji podwoi się.**



# PROPONOWANE PRZEDZIAŁY OBOWIĄZYWANIA I WARTOŚCI CZĘSTOTLIWOŚCI MODUŁOWEJ DLA INOWROCŁAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (1/3)

Przedział godzinowy	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie
5:01-8:00 (w niedzielę 5:01-8:30)	15	27	30	2, 3, 4, 7, 8, 9	60	16, 21, 27
	30	3, 4, 12, 16, 21				
	60	10	60	10		
	1 kurs	28	1 para kursów	12	1 para kursów	12
	indyw.	1	indyw.	1	indyw.	1
8:01-9:00	15	27	30	16, 21, 27	60	10, 16, 21, 27
	30	16, 21				
	60	3, 4, 10, 12	60	10		
	indyw.	1	indyw.	1	indyw.	1
9:01-13:30	15	27	30	16, 21, 27	30	27
	30	16, 21	60	10, 12	60	10, 12, 16, 21
	60	3, 4, 10, 12				
	indyw.	1	indyw.	1	indyw.	1

# PROPONOWANE PRZEDZIAŁY OBOWIĄZYWANIA I WARTOŚCI CZĘSTOTLIWOŚCI MODUŁOWEJ DLA INOWROCŁAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (2/3)

Przedział godzinowy	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie
13:31-16:30	15	27	30	16, 21, 27	30	27
	30	3, 4, 12, 16, 21				
	60	10, 12	60	10, 12	60	10, 12, 16, 21
	1 kurs	28				
	indyw.	1	indyw.	1	indyw.	1
16:31-17:30	30	16, 21, 27	30	27	30	27
	60	3, 4, 12	60	12, 16, 21	60	12, 16, 21
	120	10	120	10	120	10

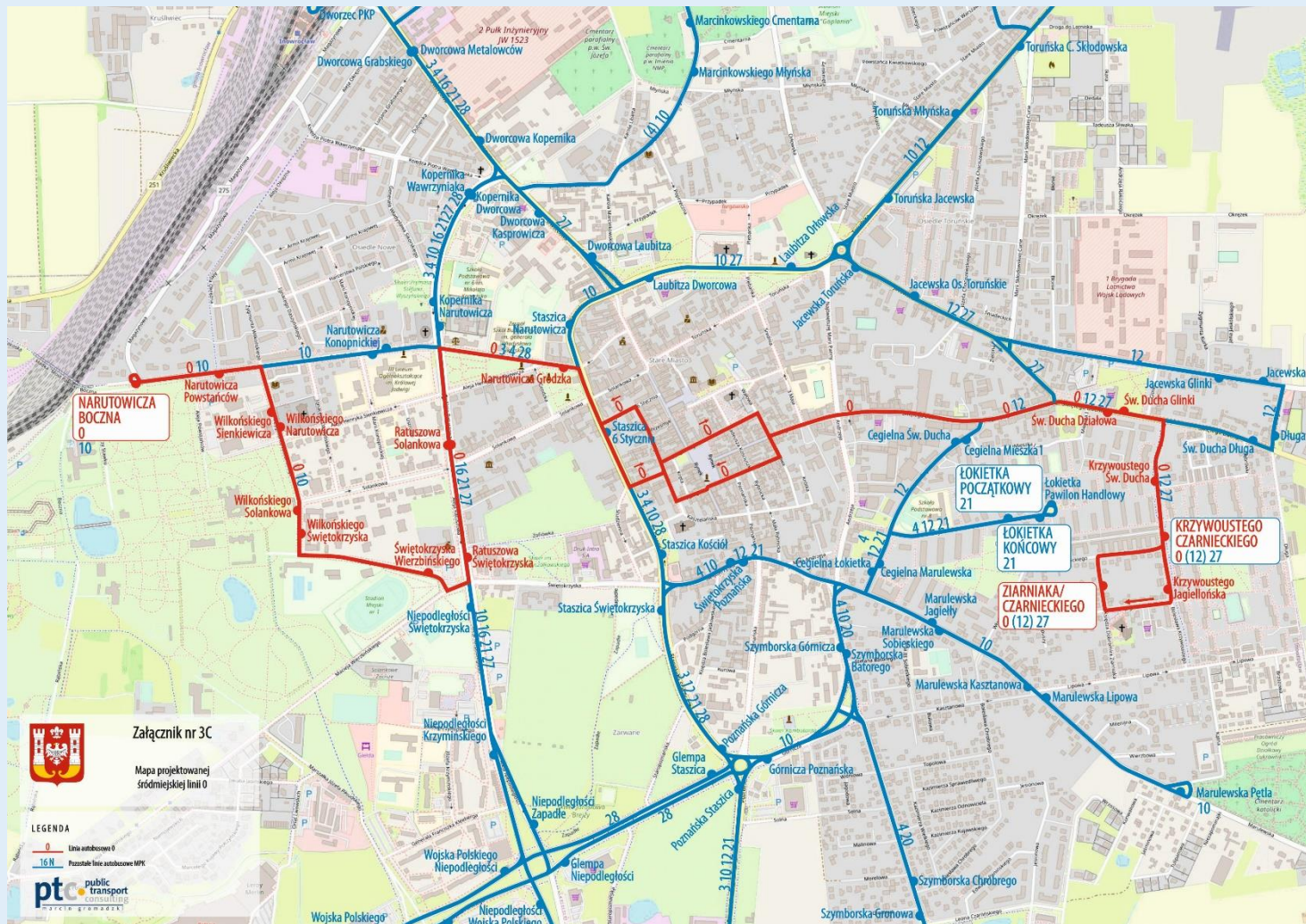


# PROPONOWANE PRZEDZIAŁY OBOWIĄZYWANIA I WARTOŚCI CZĘSTOTLIWOŚCI MODUŁOWEJ DLA INOWROCŁAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (3/3)

Przedział godzinowy	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie
17:31-19:00	30	16, 21, 27	30	16, 21, 27	30	27
	60	4, 12			60	16, 21
	120	10	120	10	120	10
19:01-23:00	30	16, 21, 27	30	16, 21, 27	30	27
					60	16, 21
	1 para kursów	12	1 para kursów	12	1 para kursów	12



# DODATKOWA LINIA ŚRÓDMIEJSKA 0 – POMYSŁ NA PRZYSZŁOŚĆ (LEPSZE CZASY)



## TRASA LINII 0

Trasa linii midibusowej 0 prowadziłaby z pętli Ziarniaka Krzywoustego ulicami: Czarnieckiego, Krzywoustego, Świętego Ducha, Wałową, Rzeźnicką, Szeroką, Rynek, Farną, Świętego Mikołaja, 6 Stycznia, Staszica, Narutowicza, al. Ratuszową, Świętokrzyską, Wilkońskiego i Narutowicza – do pętli w dzielnicy uzdrowskiej na końcu tej ulicy.

**W kierunku powrotnym, z uwagi na szereg ulic jednokierunkowych na Starym Mieście, trasa prowadziłaby trochę inaczej – z pętli Narutowicza ulicami: Narutowicza, Wilkońskiego, Świętokrzyską, al. Ratuszową, Narutowicza, Staszica, Studzienną, Świętego Mikołaja, Wodną, Rynek, Kościelną, Wałową, Świętego Ducha, Krzywoustego i Jagiellońską – do pętli Ziarniaka Krzywoustego.**

## NOWE PRZYSTANKI NA LINII 0 W STREFIE ŚCISŁEGO CENTRUM

W kierunku do krańca Ziarniaka Krzywoustego:

- **Studzienne** – zaraz za skrzyżowaniem z ul. Staszica;
- Rynek – przy północnej pierzei Rynku;
- **Wałowa** – w rejonie skrzyżowania z ul. Św. Ducha;
- Św. Ducha – w rejonie skrzyżowania z ul. Andrzeja.

W kierunku do uzdrowiska:

- Św. Ducha – w rejonie skrzyżowania z ul. Andrzeja;
- **Wałowa** – w rejonie skrzyżowania z ul. Św. Ducha;
- Rynek – przy południowej pierzei Rynku;
- **6 Stycznia** – w rejonie skrzyżowania z ul. Św. Mikołaja.

## ZAKRES CZASOWY FUNKCJONOWANIA LINII 0, PROPONOWANY TABOR

Zakłada się funkcjonowanie linii 0 wyłącznie w dni powszednie w godzinach od 6:30 do 16:30 z częstotliwością co 60 minut, z kursami wykonywanymi naprzemiennie z kursami linii 10.

**Linia 0 stanowiłaby bardzo atrakcyjne połączenie m.in. dla kuracjuszy z rejonu uzdrowskiego do centrum miasta, nie tylko krótszą trasą, ale i zapewniającą dojazd do Rynku, stanowiącego środek Starego Miasta.**

Do obsługi linii 0 w takcie 60-minutowym wystarczy jeden midibus o długości około 9 m. Proponuje się pojazd elektryczny.

**Oferowana pojemność baterii w segmencie pojazdów 9-metrowych umożliwi całodzienną obsługę linii 0 bez doładowania na trasie, a nawet dodatkową obsługę innych linii przed rozpoczęciem kursów na linii 0 i po ich zakończeniu.**

## CZY LINIA 0 TO DOBRY POMYSŁ?

Do samego zakupu midibusu elektrycznego można aplikować o dofinansowanie zewnętrzne, miasto musiałoby ponosić jednak koszty późniejszego funkcjonowania linii.

**Przystanki w ścisłym centrum musiałyby powstać kosztem miejsc parkingowych.**

Czy taka linia jest mieszkańcom i turystom potrzebna?

**Odpowiedź na to pytanie przyniesie partycypacja społeczna decyzji o ewentualnym uruchomieniu linii 0.**





Piotr Badowski 2019 phototrans.pl



# PODZIĘKOWANIE ZA UWAGĘ

Bardzo serdecznie dziękuję Państwu za uwagę.

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting  
ul. Strzelców 1B/33, 81-586 Gdynia  
tel. 601 61 75 18, 661 66 75 18, fax 58 740 54 44



[Zachęcam do odwiedzenia naszego profilu na Facebooku i polubienia nas.](#)