



PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

DLA MIASTA INOWROCŁAWIA





Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Miasta Inowrocławia

Zamawiający:



Miasto Inowrocław / Urząd Miasta Inowrocławia
Aleja Ratuszowa 36
88-100 Inowrocław

Zespół opracowujący:

- ❖ mgr inż. Maciej Gabory – kierownik zespołu,
- ❖ dr inż. Maciej Michnej,
- ❖ mgr Anna Rutka,
- ❖ Oleksandra Kornichuk,
- ❖ i inni.

K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

ul. Świebodzka 2b

50-046 Wrocław

www.kud-doradztwo.pl



SPIIS TREŚCI

_Toc211948769

DEFINICJE I UŻYTE SKRÓTY	5
1 WSTĘP	9
2 METODOLOGIA, WIZJA, CELE, DETERMINANTY TWORZENIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	10
2.1 Metodologia tworzenia Planu	10
2.1.1 Zgodność z innymi dokumentami	10
2.2 Wizja transportu publicznego w mieście Inowrocławiu	11
2.3 Cel główny i cele wspomagające	11
2.4 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym	12
3 UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W OPRACOWANIU PLANU	14
4 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU WŁAŚCIWEGO DLA ORGANIZATORA ...	15
4.1 Miasto Inowrocław jako organizator publicznego transportu	15
4.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza	16
4.2.1 Tendencje demograficzne	16
4.2.2 Rynek pracy	19
4.3 Wskaźnik motoryzacji	22
4.4 Zagospodarowanie przestrzenne	23
4.4.1 Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego	23
5 UKŁAD DROGOWY I KOLEJOWY	25
5.1.1 Sieć drogowa	25
5.1.2 Sieć kolejowa	27
5.2 Transport pasażerski dostępny na terenie Inowrocławia	29
5.2.1 Transport drogowy	29
5.2.2 Transport kolejowy	29
5.2.3 Transport lotniczy	29
6 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	31



6.1	Generatory ruchu mające wpływ na kształtowanie przewozów	31
6.1.1	Instytucje administracji publicznej.....	31
6.1.2	Placówki oświatowe	32
6.1.3	Placówki ochrony zdrowia	36
6.1.4	Zakłady pracy	36
6.1.5	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	37
6.2	Podsumowanie	39
6.2.1	Prognoza potrzeb przewozowych w Inowrocławiu.....	39
6.2.2	Zapewnienie dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	40
7	PREFERENCJE MIESZKAŃCÓW DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU ..	41
7.1	Metryka respondentów.....	41
7.1.1	Podział respondentów ze względu na płeć	41
7.1.2	Wiek respondentów	42
7.1.3	Posiadane wykształcenie	42
7.1.4	Aktywność zawodowa	43
7.2	Wyniki badań	44
7.3	Podsumowanie	51
8	ELEKTROMOBILNOŚĆ, WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE....	52
8.1	Charakterystyka negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne...	52
8.2	Polityka ochrony środowiska realizowana na obszarze organizatora	52
8.3	Elektromobilność, obecnie wykorzystywany tabor w transporcie zbiorowym	54
8.3.1	Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych, elektrycznych hybrydowych, hybrydowych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.....	56
9	SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA KTÓREJ JEST PLANOWANE WYKONYWANIE PRZEWÓZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	58
9.1	Charakterystyka istniejącej sieci.....	58



9.2	Planowana sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	62
10	FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	65
10.1	Źródła i formy finansowania.....	65
10.2	Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Inowrocławiu	65
10.3	Rentowność linii komunikacyjnych	66
11	ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW	67
11.1	Przewidywalny tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	67
11.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	67
11.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Inowrocław	68
12	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	70
13	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ.....	74
13.1	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	74
13.2	Planowany system informacji pasażerskiej	75
14	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	77
15	MONITORING I EWALUACJA PLANU	79
16	SPIS TABEL, WYKRESÓW, FOTOGRAFII, MAP	80
	Spis tabel	80
	Spis wykresów	80
	Spis fotografii	81
	Spis map	82



DEFINICJE I UŻYTE SKRÓTY

Bariery architektoniczne	Trudności i przeszkody występujące przy korzystaniu z obiektów budowlanych, a także przeszkody utrudniające lub uniemożliwiające poruszanie się w przestrzeni zurbanizowanej.
Buspas	Część jezdni przeznaczona dla autobusów i wydzielona z jezdni podłużnymi znakami drogowymi.
BZG	Port Lotniczy Bydgoszcz–Szwederowo, regionalny port lotniczy oddalony o około 45 km na północ od Inowrocławia, obsługujący połączenia międzynarodowe i sezonowe.
CNG	Gaz ziemny sprężony do ciśnienia 20–25 MPa. Stosowany jest jako paliwo w silnikach środków transportu, głównie ciężkiego transportu drogowego lub wykorzystywany jest w gospodarstwach domowych do ogrzewania lub w kuchenkach gazowych zasilanych surowcem z butli.
Dworzec	Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych.
Dz. U.	Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, oficjalne źródło publikacji aktów prawnych w Polsce.
E-papier	Elektroniczny wyświetlacz imitujący wygląd i właściwości papieru; papier elektroniczny.
EIC	Express InterCity, kategoria szybkich pociągów dalekobieżnych PKP Intercity o podwyższonym standardzie.
EIP	Express InterCity Premium, kategoria szybkich pociągów dalekobieżnych PKP Intercity o podwyższonym standardzie.



Elektromobilność	Ogół zagadnień dotyczących stosowania i użytkowania pojazdów z napędem elektrycznym. Pojęcie to odnosi się zarówno do technicznych, jak i eksploatacyjnych aspektów pojazdów elektrycznych, technologii oraz infrastruktury ładowania. Ponadto pojęcie dotyczy również kwestii społecznych, gospodarczych i prawnych związanych z projektowaniem, produkcją, nabywaniem i używaniem pojazdów elektrycznych.
Generatory ruchu	Wszelkie punkty będące miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży.
GUS	Główny Urząd Statystyczny, centralny organ administracji rządowej odpowiedzialny za gromadzenie i publikację danych statystycznych (m.in. demografia, transport, gospodarka).
IC	InterCity, kategoria dalekobieżnych pociągów pasażerskich PKP Intercity kursujących na głównych trasach w kraju.
Izochrona	Linia na mapie łącząca punkty, z których w jednakowym czasie można dotrzeć do danej miejscowości.
Ładowarka pantografowa	Mocna ładowarka (do 450 kW), która łączy się z pojazdem na szczycie jego dachu.
MOF Inowrocław	Miejski Obszar Funkcjonalny Inowrocław, w skład którego wchodzi miasto i gmina Inowrocław.
MPK Inowrocław, MPK	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Inowrocławiu Sp. z o.o., operator komunikacji miejskiej w granicach administracyjnych miasta.
Park & Ride	Parking umożliwiający pozostawienie samochodu i sprawne kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego (z ang. park and ride).
PKP Intercity S.A.	Ogólnopolski przewoźnik kolejowy obsługujący połączenia dalekobieżne krajowe i międzynarodowe, w tym kategorie EIP, EIC, IC i TLK.
Pojazd niskoemisyjny	Pojazdy nieposiadające silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadające silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE)



	nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO ₂ /kWh lub z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO ₂ /km. Obecnie są to pojazdy napędzane energią elektryczną, w tym wytwarzaną w ogniwach paliwowych, z baterii lub trakcji.
Polregio Sp. z o.o.	Największy w Polsce operator kolejowych połączeń regionalnych i aglomeracyjnych, którego pociągi zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach.
POZ	Port Lotniczy Poznań–Ławica im. Henryka Wieniawskiego, port lotniczy położony około 120 km na zachód od Inowrocławia, oferujący regularne połączenia krajowe i międzynarodowe.
Prawo przewozowe	Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. 2024 poz. 1262) Reguluje zasady zawierania i realizacji umów przewozu osób i rzeczy w publicznym transporcie zbiorowym i towarowym.
Prawo o ruchu drogowym	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. 2024 poz. 1251) – reguluje zasady poruszania się pojazdów i pieszych w ruchu drogowym.
Rozporządzenie ws. planów transportowych	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13).
Rozporządzenie ws. rozkładów jazdy	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 2011 r. (Dz.U. 2012 poz. 451) – reguluje zasady opracowywania i ogłaszania rozkładów jazdy dla przewoźników.
REGON	Rejestr Gospodarki Narodowej, rejestr statystyczny przedsiębiorstw prowadzony przez Główny Urząd Statystyczny.
Strefa czystego transportu (SCT)	Wydzielony obszar, po którym mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednie normy emisji spalin (tzw. normy Euro, które są powiązane z datą produkcji pojazdu).



TIP (Tablica Informacji Pasażerskiej)	Elektroniczna tablica na przystanku lub węźle przesiadkowym wyposażona w wyświetlacz LED lub LCD. Prezentuje dane o rzeczywistych godzinach odjazdu pojazdów, opóźnieniach oraz komunikaty tekstowe (np. awarie, zmiany tras).
TLK	Twoje Linie Kolejowe, kategoria pociągów dalekobieżnych PKP Intercity, oferujących połączenia o niższym standardzie i cenie biletów.
Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych	Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz.U. 2023 poz. 875) – reguluje rozwój transportu zeroemisyjnego i budowę infrastruktury ładowania w Polsce.
Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym	Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. 2023 poz. 977), regulująca zasady sporządzania planów miejscowych, planu ogólnego oraz prowadzenia polityki przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym.
Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz. U. 2025 poz. 285) – podstawowy akt prawny regulujący funkcjonowanie i finansowanie transportu zbiorowego w Polsce.
Węzeł przesiadkowy	Miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.



1 WSTĘP

Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia został przyjęty w dniu 24 kwietnia 2014 roku uchwałą nr XLII/568/2014 Rady Miasta Inowrocławia.

Zgodnie z zapisami art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 16 grudnia 2010 roku (Dz. U. 2025 poz. 285) plan transportowy może być poddawany aktualizacji w zależności od potrzeb. W związku ze zmianami w zakresie zarządzania komunikacją miejską, zmianami społecznymi itp.

W dniu 20 marca 2017 roku została podjęta uchwała nr XXVIII/311/2017 Rady Miejskiej Inowrocławia w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia.

Kolejna aktualizacja została przeprowadzona w dniu 19 czerwca 2020 roku uchwałą nr XXV/267/2020 Rady Miejskiej Inowrocławia.

W roku 2025 podjęto decyzję o przeprowadzeniu kolejnej aktualizacji dokumentu, której efektem jest niniejszy Plan.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stanowi akt prawa miejscowego i pełni funkcję strategicznego narzędzia w rękach Organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego głównym celem jest umożliwienie skutecznego oraz przewidywalnego zarządzania rynkiem miejskich przewozów pasażerskich i związanymi z nim usługami. Dokument ten pozwala na określenie pożądanego modelu funkcjonowania systemu transportowego, a także wskazuje środki i mechanizmy służące lepszemu dopasowaniu oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym gminy liczące co najmniej 50 000 mieszkańców, które planowo organizują transport, są zobligowane do opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze.

System planowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce zakłada zgodność dokumentów tworzonych na różnych poziomach administracyjnych. Oznacza to, że przy opracowywaniu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia uwzględniono ustalenia zawarte w planach transportowych sporządzanych przez organy wyższego szczebla – w przypadku Miasta Inowrocławia dotyczy to dokumentów przygotowanych przez Starostę Inowrocławskiego oraz Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego.



2 METODOLOGIA, WIZJA, CELE, DETERMINANTY TWORZENIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

2.1 Metodologia tworzenia Planu

Podstawą prawną określającą zakres dokumentu jest Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13).

W dokumencie można wyróżnić dwie główne części:

- ❖ część diagnostyczną, obejmującą charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę potrzeb przewozowych mieszkańców wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- ❖ część planistyczną, obejmującą przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

2.1.1 Zgodność z innymi dokumentami

Plan transportowy uwzględnia zapisy między innymi:

- ❖ Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym;
- ❖ Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ (Uchwała nr XXVIII/399/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r.);
- ❖ Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego (Uchwała nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r.);
- ❖ Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (Uchwała nr LXII/864/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 października 2023 r.);
- ❖ Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Inowrocławskiego (Uchwała nr VII/51/2024 Rady Powiatu Inowrocławskiego z dnia 25 października 2024 r.);



- ❖ Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla gminy Miasto Inowrocław;
- ❖ Strategii Rozwoju Miasta Inowrocławia na lata 2021–2030, przyjętej uchwałą nr LII/492/2022 Rady Miejskiej Inowrocławia.

2.1.2 Zawarte porozumienia między gminne

Na podstawie porozumienia zawartego w dniu 23 października 2014 r. pomiędzy Miastem Inowrocław a Gminą Inowrocław, przedłużonego aneksem z dnia 17 stycznia 2017 r., Miasto Inowrocław pełni funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego na trasach obejmujących obszar gminy:

- ❖ odcinek od ul. Bagiennej poza granice Miasta Inowrocławia w kierunku do „Stacji Chemia”,
- ❖ Inowrocław – Sławęcinek – Inowrocław.

Obecnie porozumienie realizowane jest wyłącznie w zakresie linii Inowrocław – Sławęcinek – Inowrocław, przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie granicy administracyjnej miasta. Utrzymanie połączenia wynika z silnych powiązań funkcjonalnych miejscowości Sławęcinek z Inowrocławiem.

Każda ze stron może rozwiązać porozumienie z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia.

Współpraca między samorządami umożliwia zachowanie ciągłości komunikacji miejskiej w obszarze podmiejskim i wspiera rozwój zrównoważonego transportu.

2.2 Wizja transportu publicznego w mieście Inowrocławiu

Wizja publicznego transportu zbiorowego w mieście Inowrocławiu brzmi:

Inowrocław stawia na publiczny transport zbiorowy, który jest czysty, cichy i dostępny dla wszystkich. To komunikacja przyszłości – wygodna, ekologiczna i przyjazna mieszkańcom, pozwalająca ograniczyć zanieczyszczenie środowiska i poprawić jakość życia w mieście.

2.3 Cel główny i cele wspomagające

Celem nadrzędnym Planu transportowego jest stworzenie sprawnie funkcjonującego systemu publicznego transportu zbiorowego, który będzie wspierał poprawę jakości życia mieszkańców, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. System ten będzie oparty na następujących filarach:



- ❖ uwzględnieniu oczekiwań społecznych w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności usług transportu publicznego,
- ❖ eliminowaniu barier związanych z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców,
- ❖ wykorzystaniu zróżnicowanych środków transportu,
- ❖ promowaniu nowoczesnych, proekologicznych i technologicznie zaawansowanych pojazdów transportu zbiorowego.

Realizacja celu głównego nastąpi poprzez wdrażanie poniższych celów wspomagających:

- ❖ świadczenie usług przewozowych w sposób umożliwiający realną alternatywę dla transportu indywidualnego,
- ❖ integrację systemu transportu publicznego zarówno w ujęciu przestrzennym, jak i organizacyjnym, w tym tworzenie spójnej oferty obejmującej różne formy transportu (kolejowego, gminnego, powiatowego i wojewódzkiego),
- ❖ minimalizowanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne poprzez wdrażanie nowoczesnych technologii napędowych ograniczających hałas i emisję zanieczyszczeń (np. autobusy elektryczne, hybrydowe),
- ❖ zapewnienie dostępności usług transportu publicznego dla wszystkich grup społecznych, w tym osób z niepełnosprawnościami,
- ❖ utrzymanie wysokiego poziomu mobilności w obszarach zurbanizowanych, m.in. poprzez przeciwdziałanie zatłoczeniu komunikacyjnemu,
- ❖ organizację i finansowanie transportu zbiorowego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej,
- ❖ poprawę bezpieczeństwa transportowego, skutkującą redukcją liczby wypadków i kolizji drogowych,
- ❖ rozszerzenie zasięgu transportu publicznego na tereny podmiejskie, odpowiadające na zjawisko suburbanizacji.

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

Układ sieci publicznego transportu zbiorowego kształtowany jest przez szereg czynników wynikających z potrzeb społecznych oraz realnych możliwości ich zaspokojenia. Na jego formę wpływają zarówno uwarunkowania obiektywne, jak i równolegle zachodzące procesy, które w sposób trwały determinują funkcjonowanie usług transportu zbiorowego.

W kontekście miasta Inowrocławia do najistotniejszych czynników należą:

- ❖ specyfika przestrzenno-urbanizacyjna regionu Kujaw Zachodnich,



- ❖ uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego,
- ❖ sieć infrastruktury transportowej i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych dostępne dla mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym,
- ❖ tendencje demograficzne,
- ❖ dynamika dochodów mieszkańców,
- ❖ sytuacja na rynku pracy,
- ❖ aktywność gospodarcza w regionie,
- ❖ rozwój motoryzacji indywidualnej,
- ❖ zagospodarowanie przestrzenne,
- ❖ potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko połączona z realizacją programów ochrony środowiska,
- ❖ uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Skuteczne planowanie publicznego transportu zbiorowego uwzględnia wszystkie powyższe czynniki, kierując się przy tym zasadą zrównoważonego rozwoju. Tylko kompleksowe podejście umożliwia opracowanie Planu transportowego odpowiadającego na realne potrzeby mieszkańców i wyzwania współczesnej mobilności.



3 UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W OPRACOWANIU PLANU

ROZDZIAŁ ZOSTANIE UZUPEŁNIONY PO PRZEPROWADZENIU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Konsultacje społeczne projektu Planu transportowego przeprowadzone zostały zgodnie z art. 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Do udziału w konsultacjach byli uprawnieni wszyscy mieszkańcy obszaru objętego Planem, jednostki organizacyjne i inne podmioty. Konsultacje odbyły się w dniach od do

Informacja o przygotowanym projekcie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia oraz o szczegółach konsultacji społecznych, podana została do publicznej wiadomości odpowiednio w:

- ❖ Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Inowrocławia;
- ❖ siedzibie Urzędu Miasta Inowrocławia, ul..... na tablicach informacyjnych;
- ❖ lokalnej prasie;
- ❖ stronach internetowych oraz mediach społecznościowych Urzędu Miasta Inowrocławia.

Konsultacje umożliwiły wyrażenie opinii w przedmiocie projektu dokumentu – odpowiednio w formie:

- ❖ elektronicznej – poprzez wypełnienie i przesłanie drogą elektroniczną na adres e-mail: – przygotowanego formularza;
- ❖ pisemnej – pocztą tradycyjną na adres: Urząd Miasta Inowrocławia ul....., Wydział
- ❖ pisemnej – poprzez pozostawienie wypełnionego formularza bezpośrednio w siedzibie Urzędu Miasta Inowrocławia, ul.....

W trakcie przeprowadzonych konsultacji projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia wpłynęło

4 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU WŁAŚCIWEGO DLA ORGANIZATORA

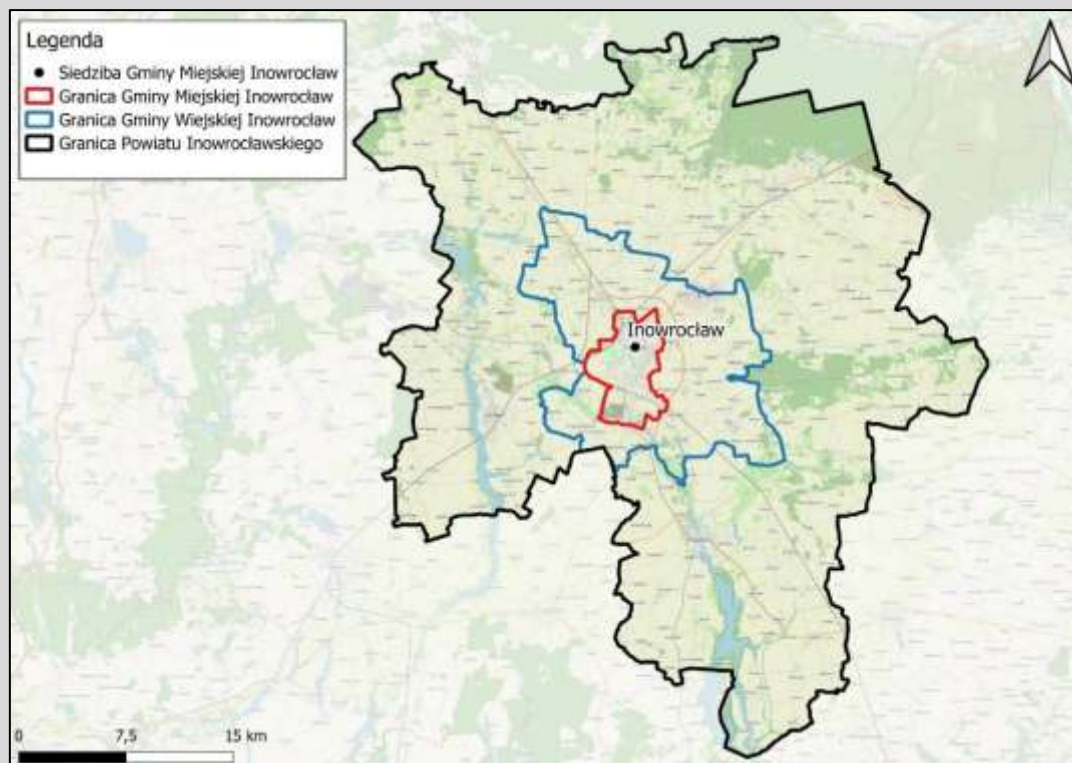
4.1 Miasto Inowrocław jako organizator publicznego transportu



Miasto Inowrocław to jednostka samorządu terytorialnego o statusie gminy miejskiej, położona w południowo-wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Stanowi główny ośrodek miejski powiatu. Powierzchnia miasta wynosi 30,42 km². Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na koniec 2024 roku Inowrocław zamieszkiwało 66 543 osób.

Miasto Inowrocław graniczy bezpośrednio z gminą wiejską Inowrocław, z którą tworzy spójną strukturę funkcjonalno-przestrzenną, utrzymując silne powiązania gospodarcze, społeczne i transportowe. Położenie w centralnej części województwa oraz dobrze rozwinięta sieć kolejowa i drogowa czynią je ważnym ośrodkiem w regionie. Na terenie miasta oficjalnie znajduje się 6 osiedli administracyjnych: Solno, Piastowskie, Szymborze, Mątwy, Stare Miasto oraz Uzdrowskowie. Osiedla te pełnią różnorodne funkcje – mieszkaniowe, usługowe, przemysłowe i rekreacyjne. Inowrocław stanowi lokalne centrum administracyjne, edukacyjne, zdrowotne i kulturalne, obsługując zarówno mieszkańców miasta, jak i sąsiednich gmin.

Mapa 1. Granice Gminy Miejskiej Inowrocław na tle Gminy Wiejskiej i Powiatu Inowrocławskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OpenStreetMap.



4.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza

4.2.1 Tendencje demograficzne

Według danych na dzień 31 grudnia 2024 roku liczba mieszkańców Miasta Inowrocławia wynosiła 66 543 osoby, z czego 46,76% stanowili mężczyźni, a 53,24% kobiety. Inowrocław jest piątym pod względem liczby ludności miastem w województwie kujawsko-pomorskim, po Bydgoszcy (324 043 mieszkańców), Toruniu (193 717), Włocławku (99 474) i Grudziądzu (87 696). Jest jednocześnie największym miastem w województwie, które nie posiada statusu miasta na prawach powiatu. Miasto pełni funkcję administracyjnego centrum powiatu inowrocławskiego – najludniejszego powiatu ziemskiego w województwie, zamieszkiwanego przez około 149 tys. osób.

W okresie 2020–2024 liczba ludności Inowrocławia zmniejszyła się o 4,76%, co stanowi jeden z wyższych spadków wśród głównych miast województwa.

Tabela 1. Stan liczby ludności w miastach na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w latach 2020–2024

Miasto	2020	2024	Zmiana (%)
Inowrocław	69 869	66 543	-4,76
Bydgoszcz	339 068	324 043	-4,43
Toruń	198 801	193 717	-2,56
Włocławek	105 180	99 474	-5,42
Grudziądz	91 289	87 696	-3,94

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W Inowrocławiu w dalszym ciągu obserwuje się przewagę liczby wymeldowań nad zameldowaniami na pobyt stały, choć w ostatnich latach widoczna jest stopniowa poprawa w tym zakresie. W 2024 roku odnotowano 531 zameldowań oraz 720 wymeldowań, co przełożyło się na ujemne saldo migracji na poziomie -189. Dla porównania: w 2020 roku liczba zameldowań wynosiła 386, a wymeldowań – 713, co dawało saldo na poziomie -327 osób.

Mimo że saldo migracji wciąż pozostaje ujemne, dane z ostatnich lat wskazują na stopniowe ograniczanie skali odpływu ludności z miasta. W latach 2020–2024 liczba zameldowań wzrosła o ponad jedną trzecią, podczas gdy liczba wymeldowań utrzymała się na zbliżonym poziomie. W rezultacie ujemne saldo migracji zmniejszyło się z -327 do -189, co oznacza spadek jego wartości o ponad 40%. Dane te mogą świadczyć o rosnącej stabilizacji migracyjnej w mieście oraz wzroście jego atrakcyjności osiedleńczej, co stanowi istotne tło dla planowania usług transportu publicznego oraz infrastruktury miejskiej w ramach Planu transportowego. Szczegółowe dane dotyczące liczby zameldowań,

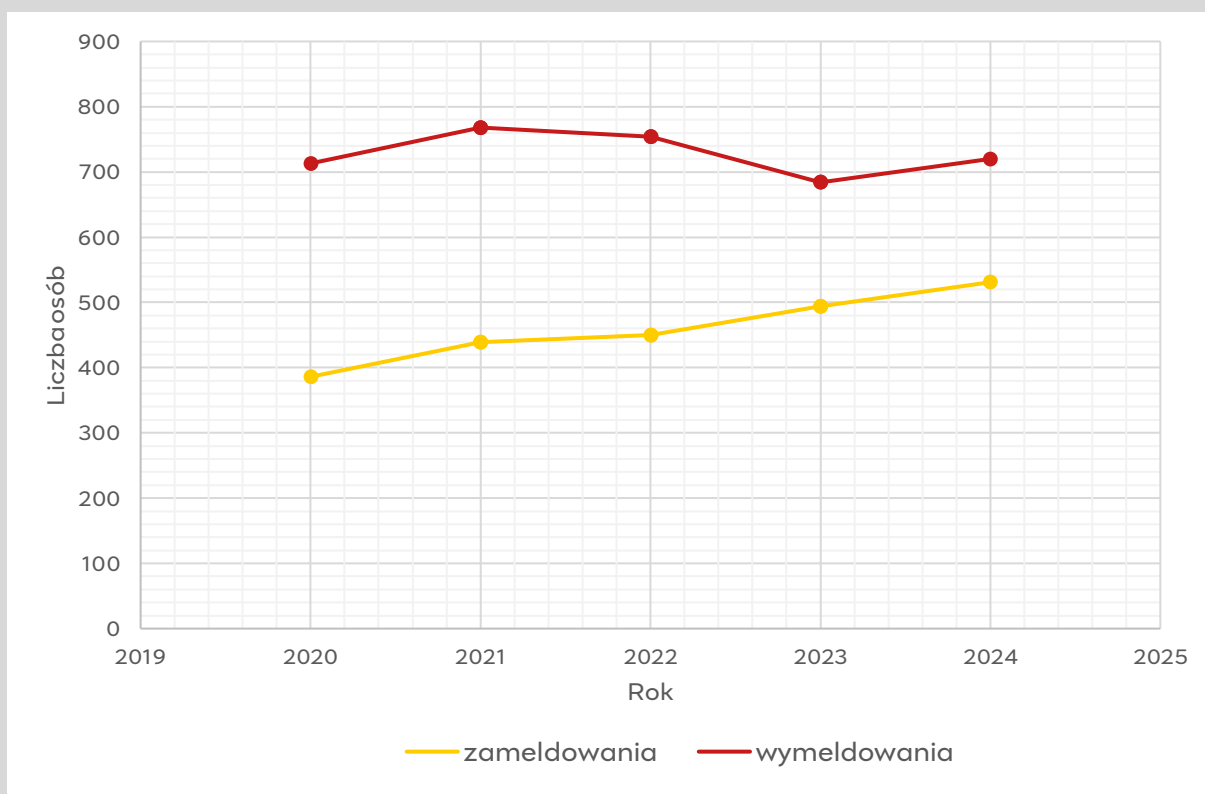


wymeldowań oraz salda migracji zawarto w tabeli poniżej, natomiast ilustrację przebiegu tych zmian w czasie przedstawia wykres.

Tabela 2. Liczba zameldowań i wymeldowań, saldo migracji na terenie Inowrocławia w latach 2020–2024

	2020	2024	Zmiana (%)
Liczba zameldowań	386	531	37,56
Liczba wymeldowań	713	720	0,98
Saldo migracji	-327	-189	-42,20

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 1. Liczba zameldowań i wymeldowań na terenie Inowrocławia w latach 2020–2024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2020–2024 w Inowrocławiu odnotowano spadek gęstości zaludnienia – z 2296,8 osób/km² do 2187,5 osób/km², co oznacza zmniejszenie o 4,76%. Zmiana ta jest konsekwencją systematycznego ubytku liczby ludności przy niezmienniej powierzchni administracyjnej miasta. Spadek gęstości zaludnienia może mieć istotne znaczenie przy planowaniu układu transportowego, zwłaszcza w zakresie lokalizacji przystanków, częstotliwości kursów oraz dostępności usług publicznych w mniej zurbanizowanych częściach miasta.



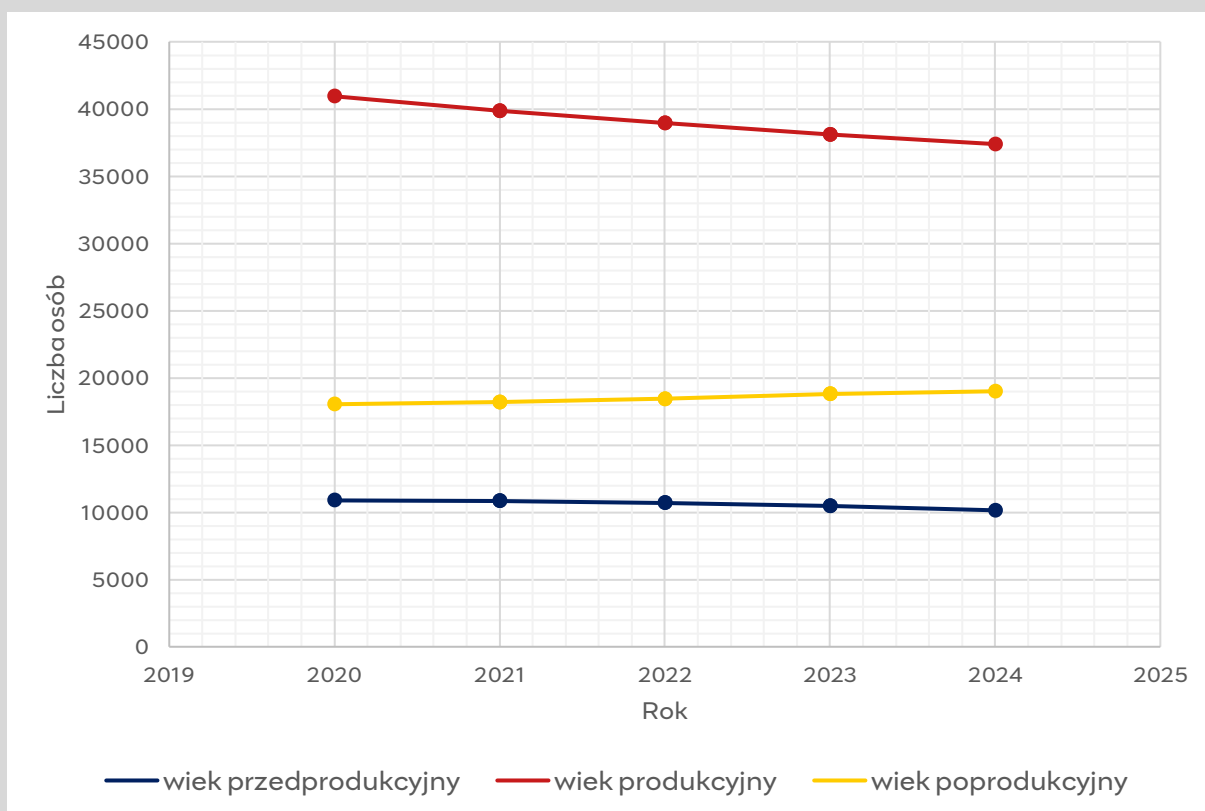
Tabela 3. Gęstość zaludnienia na terenie Inowrocławia w latach 2020–2024

	2020	2024	Zmiana (%)
Ludność na 1 km ²	2 296,8	2 186,5	-4,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W kontekście planowania mobilności istotne znaczenie mają nie tylko zmiany liczby ludności, lecz również struktura wiekowa mieszkańców. W przypadku Inowrocławia widoczna jest tendencja charakterystyczna dla wielu miast w Polsce, polegająca na sukcesywnym starzeniu się społeczeństwa.

Według danych z 2024 roku 56,19% mieszkańców Inowrocławia znajduje się w wieku produkcyjnym, 15,25% w wieku przedprodukcyjnym, natomiast 28,56% stanowią osoby w wieku poprodukcyjnym. Wzrost udziału tej ostatniej grupy w ogólnej strukturze demograficznej miasta potwierdzają dane przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 2. Liczba mieszkańców Inowrocławia w podziale na grupy wiekowe w latach 2020–2024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zachodzące w Inowrocławiu zmiany demograficzne, w tym spadek liczby ludności oraz rosnący udział osób w wieku poprodukcyjnym, stanowią wyzwanie dla rozwoju systemu transportu zbiorowego. Grupa ta cechuje się ograniczoną aktywnością komunikacyjną, co



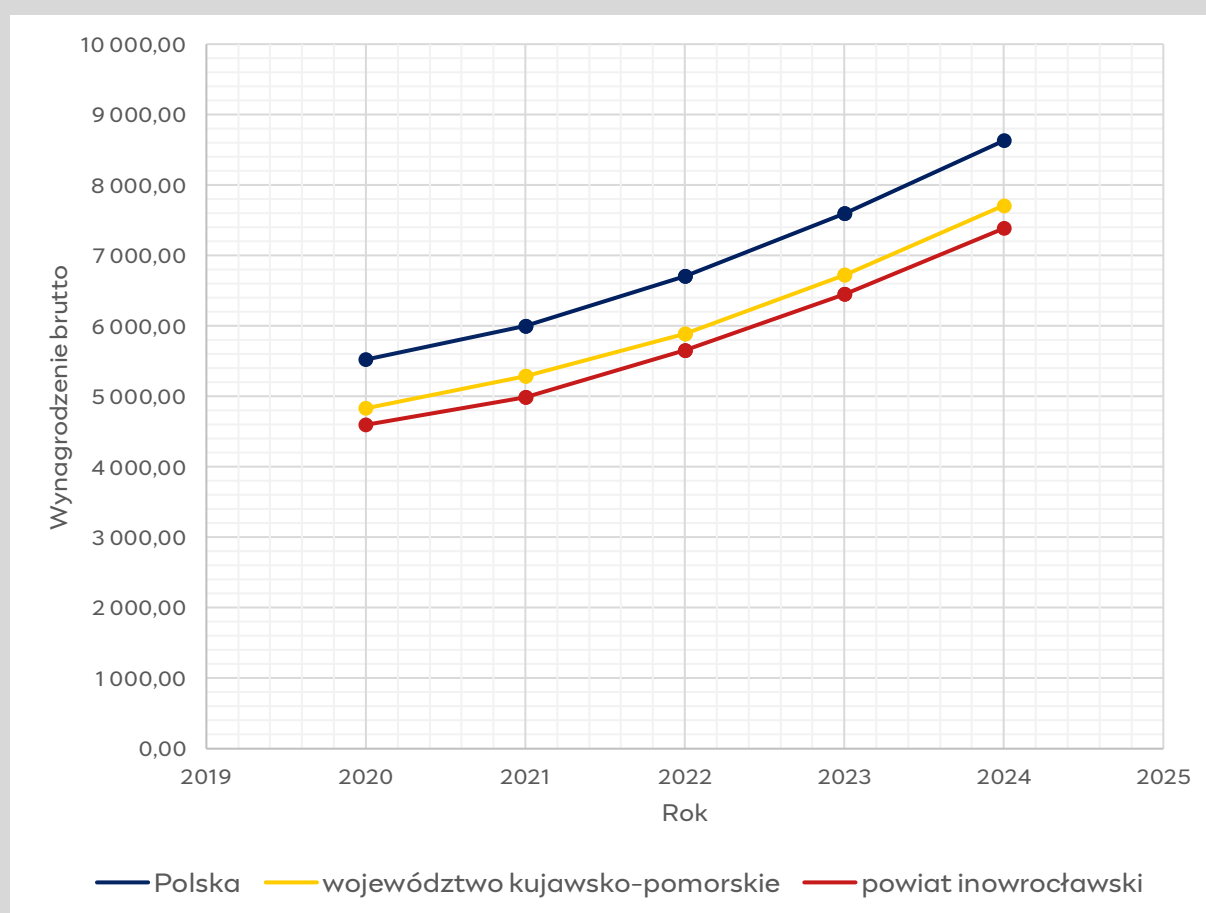
może przekładać się na stopniowy spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe, zwłaszcza w codziennych dojazdach. W dłuższej perspektywie zjawisko to może wpływać na konieczność dostosowania oferty transportu publicznego do zmieniającej się struktury potrzeb mieszkańców.

4.2.2 Rynek pracy

4.2.2.1 Dynamika dochodów mieszkańców

Na koniec grudnia 2024 roku w Inowrocławiu odnotowano 23 374 osoby pracujące, co stanowi 35,12% ogólnej liczby mieszkańców miasta. W strukturze zatrudnionych 53% stanowili mężczyźni, a 47% – kobiety.

W latach 2020–2024 przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto mieszkańców powiatu inowrocławskiego wzrosło o 60,65% – z 4 597,12 zł do 7 385,13 zł. Tempo tego wzrostu było zbliżone do dynamiki obserwowanej w całym województwie kujawsko-pomorskim (59,59%) i jednocześnie nieznacznie wyższe od przyrostu w skali kraju (56,25%).



Wykres 3. Wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w powiecie inowrocławskim, województwie kujawsko-pomorskim i Polsce w latach 2020–2024 (w zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

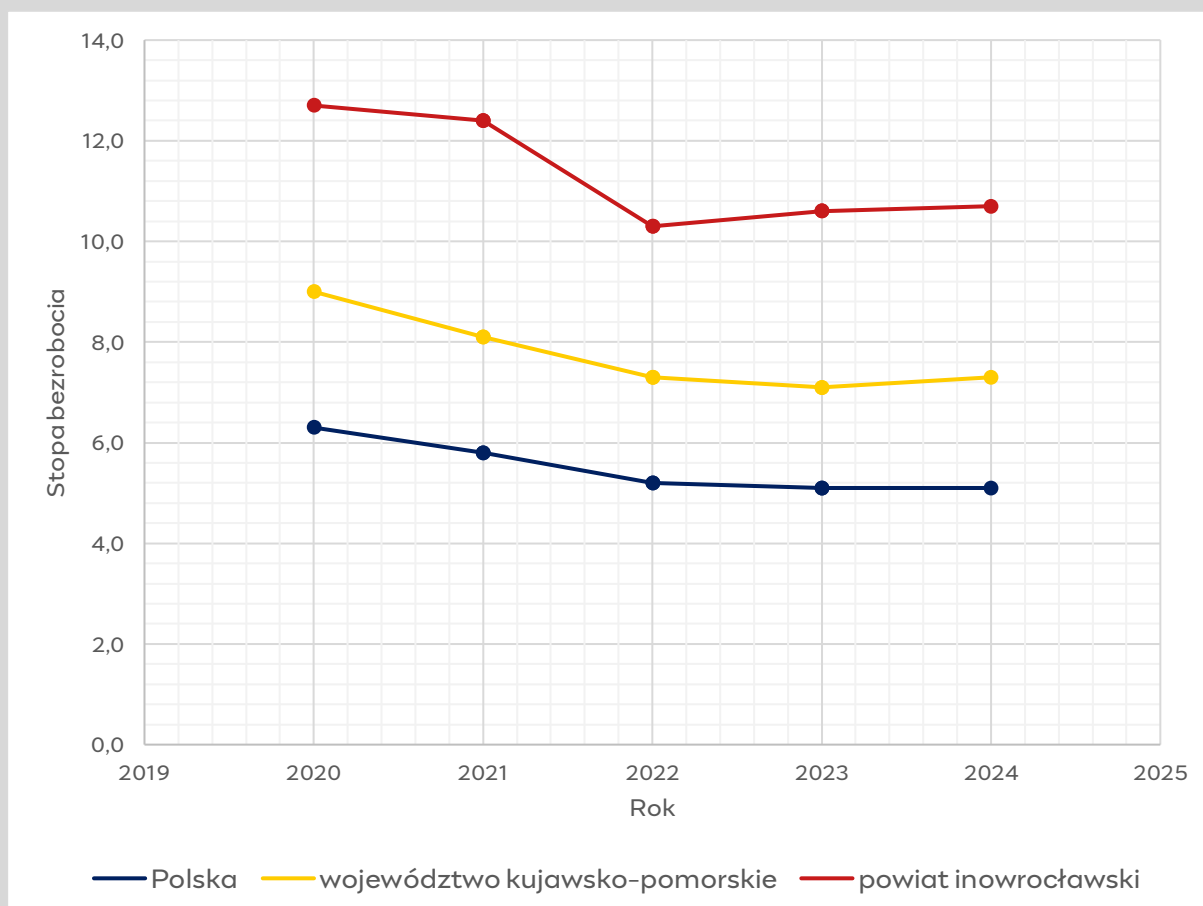


Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (Bank Danych Lokalnych) – badanie Rozkład wynagrodzeń w gospodarce narodowej – w styczniu 2025 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Inowrocławiu wynosiło 8 247,99 zł. Wartość ta była o około 5% wyższa niż przeciętne wynagrodzenie brutto odnotowane według tego samego badania dla całego powiatu inowrocławskiego.

4.2.2.2 Poziom bezrobocie

Jednym z elementów oddziałujących na proces wyludniania się miasta jest utrzymujący się wysoki poziom bezrobocia. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na koniec grudnia 2024 roku stopa bezrobocia w Powiecie Inowrocławskim wynosiła 10,7%, co stanowiło wartość istotnie wyższą niż średnia dla województwa kujawsko-pomorskiego (7,3%) oraz dla całej Polski (5,1%).

Wykres poniżej przedstawia dynamikę zmian wskaźnika bezrobocia w latach 2020–2024 dla powiatu inowrocławskiego, województwa kujawsko-pomorskiego oraz kraju.



Wykres 4. Dynamika zmian stopy bezrobocia w powiecie inowrocławskim na tle województwa kujawsko-pomorskiego i Polski w latach 2020–2024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Mimo utrzymującego się relatywnie wysokiego poziomu bezrobocia należy odnotować pozytywny trend – liczba osób bezrobotnych w Inowrocławiu maleje, natomiast liczba osób pracujących systematycznie rośnie.

Tabela 4. Zmiany liczby osób pracujących i bezrobotnych w Inowrocławiu w latach 2020–2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Zmiana (%)
Osoby pracujące	18 218	18 042	24 278	23 813	23 374	28,30%
Bezrobotni	3 362	3 017	2 527	2 595	2 579	-23,29%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zmniejszenie skali bezrobocia sprzyja zwiększeniu mobilności mieszkańców, co przekłada się na wzrost zapotrzebowania na sprawnie funkcjonujący publiczny transport zbiorowy. W konsekwencji konieczne jest dostosowywanie oferty przewozowej do rosnących potrzeb rynku pracy, zarówno w zakresie częstotliwości kursów, jak i dostępności połączeń między Inowrocławiem a otaczającymi go gminami.

4.2.2.3 Czynniki gospodarcze

Pomimo stosunkowo wysokiego wskaźnika bezrobocia na koniec grudnia 2024 roku w Inowrocławiu w rejestrze REGON figurowało 7 063 podmiotów gospodarki narodowej. Struktura wielkości zatrudnienia wskazuje, że zdecydowaną większość stanowią mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób – ich udział w ogólnej liczbie podmiotów wynosi 96,02%. Udział firm z większym zatrudnieniem jest znacznie mniejszy: przedsiębiorstwa zatrudniające od 10 do 49 pracowników stanowią niespełna 3% ogółu, a te zatrudniające powyżej 50 osób – poniżej 1%.

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

Liczba pracowników	2020	2021	2022	2023	2024
Ogółem	6 854	6 933	7 020	6 996	7 063
0 – 9	6 554	6 642	6 727	6 707	6 782
10 – 49	225	219	220	218	213
50 – 249	64	63	64	62	59
250 – 999	9	8	8	8	8
1000 i więcej	2	1	1	1	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2020–2024 liczba podmiotów gospodarki narodowej w Inowrocławiu utrzymywała się na względnie stabilnym poziomie, z lekką tendencją wzrostową (o 209 jednostek w porównaniu do 2020 roku). Niska liczba dużych zakładów pracy (powyżej 250 pracowników) wskazuje na ograniczoną rolę przemysłu wielkoskalowego oraz dużych



instytucji w lokalnym rynku pracy, co może wpływać na charakter i zasięg codziennych podróży pracowniczych.

4.3 Wskaźnik motoryzacji

W latach 2019–2023 na obszarze, w którym się znajduje miasto Inowrocław (powiat inowrocławski) odnotowano systematyczny wzrost liczby samochodów osobowych. W 2019 roku zarejestrowanych było 96 329 pojazdów, natomiast w 2023 roku liczba ta wzrosła do 107 009, co oznacza wzrost o 11,09% w analizowanym okresie. Tempo jest przybliżone do poziomu w województwie kujawsko-pomorskim (10,86%) oraz Polski (10,86%) w tym samym okresie czasowym.

Tabela 6. Liczba samochodów osobowych w powiecie inowrocławskim w latach 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Zmiana (%)
Powiat inowrocławski	96 329	99 478	102 867	104 768	107 009	11,09

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

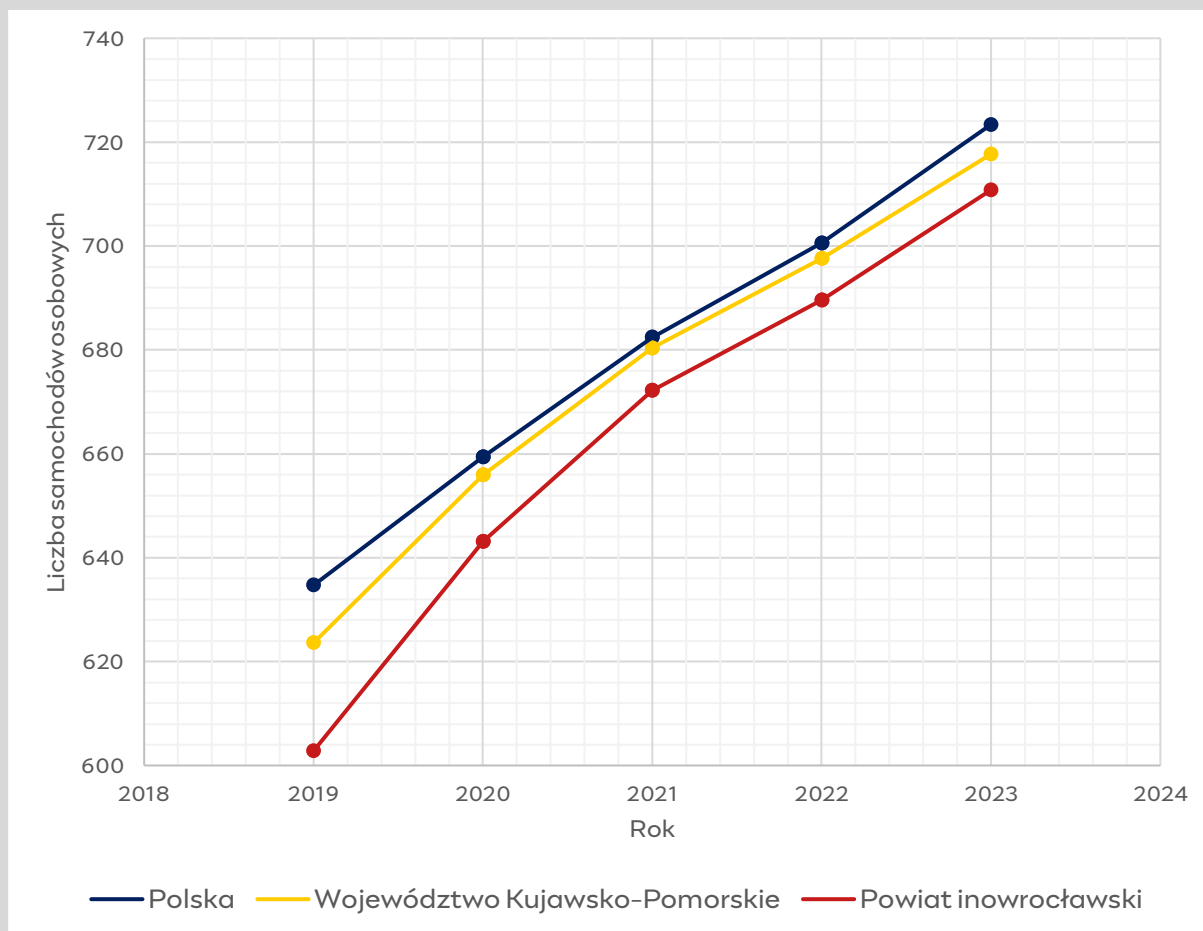
W tego rodzaju analizach ważnym parametrem jest wskaźnik motoryzacji, czyli liczba samochodów osobowych przypadających na 1000 osób. Jego zastosowanie pozwala zestawiać poziom nasycenia pojazdami w różnych obszarach administracyjnych, a także obserwować tempo i kierunki zmian w dłuższym okresie. Dzięki temu możliwa jest ocena potencjalnych obciążeń, jakie generuje rosnąca liczba pojazdów dla sieci drogowej oraz całego systemu transportowego.

Tabela 7. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie kujawsko-pomorskim oraz powiecie inowrocławskim w latach 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Powiat inowrocławski	602,8	643,1	672,2	689,6	710,8
Województwo kujawsko-pomorskie	623,6	655,9	680,4	697,6	717,7
Polska	634,7	659,4	682,4	700,6	723,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Jak przedstawiono w tabeli powyżej, w powiecie inowrocławskim wartość wskaźnika motoryzacji wzrosła z 602,8 w 2019 roku do 710,8 w 2023 roku, co oznacza przyrost o ponad 100 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w ciągu pięciu lat.



Wykres 5. Tendencja wzrostowa wskaźnika motoryzacji w powiecie inowrocławskim na tle województwa kujawsko-pomorskiego i całej Polski w latach 2019–2023

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dane przedstawione w tabeli i na wykresie wskazują na stałą tendencję wzrostową liczby samochodów osobowych oraz wartości wskaźnika motoryzacji, bez występowania okresowych spadków. Zjawisko to niesie istotne konsekwencje dla systemu transportowego – rosnąca liczba pojazdów prowadzi do większego obciążenia infrastruktury drogowej, zwiększonego zapotrzebowania na miejsca parkingowe oraz nasilenia problemów związanych z emisją spalin.

4.4 Zagospodarowanie przestrzenne

4.4.1 Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Na mocy Uchwały Nr LXXX/697/2024 z dnia 25 marca 2024 r. Rada Miejska Inowrocławia przystąpiła do sporządzenia planu ogólnego miasta Inowrocławia, który zgodnie z nowelizacją Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2024 poz. 1130) zastąpi dotychczas obowiązujące studium



uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2026 r. wg art. 65 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1688 z późn. zm.).

Równolegle na terenie miasta obowiązuje 121 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obejmujących obszar o łącznej powierzchni około 2 628 ha, co stanowi blisko 86,4 % powierzchni Inowrocławia. Oznacza to, że zdecydowana większość miasta objęta jest szczegółowymi regulacjami planistycznymi, które określają przeznaczenie terenów, zasady ich zabudowy oraz sposób zagospodarowania przestrzennego. Przyjęcie planu ogólnego pozwoli na ujednolicenie polityki przestrzennej Inowrocławia i stanie się nadrzędnym dokumentem planistycznym, wyznaczającym ramy dla przyszłych MPZP.

Na terenie miasta Inowrocławia w różnym etapie opracowania znajdują się również projekty nowych planów miejscowych. Ich celem jest wyznaczanie nowych terenów inwestycyjnych pod zabudowę mieszkaniową i usługową, rozwój funkcji gospodarczych oraz realizację inwestycji celu publicznego, w szczególności infrastruktury transportowej i technicznej. Zmiany w obowiązujących planach mają na celu dostosowanie ustaleń planistycznych do aktualnych potrzeb inwestorów, nowych przepisów prawnych oraz kierunków rozwoju określonych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.



5 UKŁAD DROGOWY I KOLEJOWY

5.1.1 Sieć drogowa

Układ drogowy miasta Inowrocławia tworzy zróżnicowana sieć, obejmująca drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, gminne oraz fragment drogi krajowej, zlokalizowany w południowo-wschodniej części miasta. Drogi te zapewniają zarówno połączenia wewnętrzne, jak i zewnętrzne oraz stanowią podstawę infrastruktury transportowej, kluczowej dla mobilności mieszkańców, dostępności przestrzennej oraz obsługi transportu publicznego i towarowego.

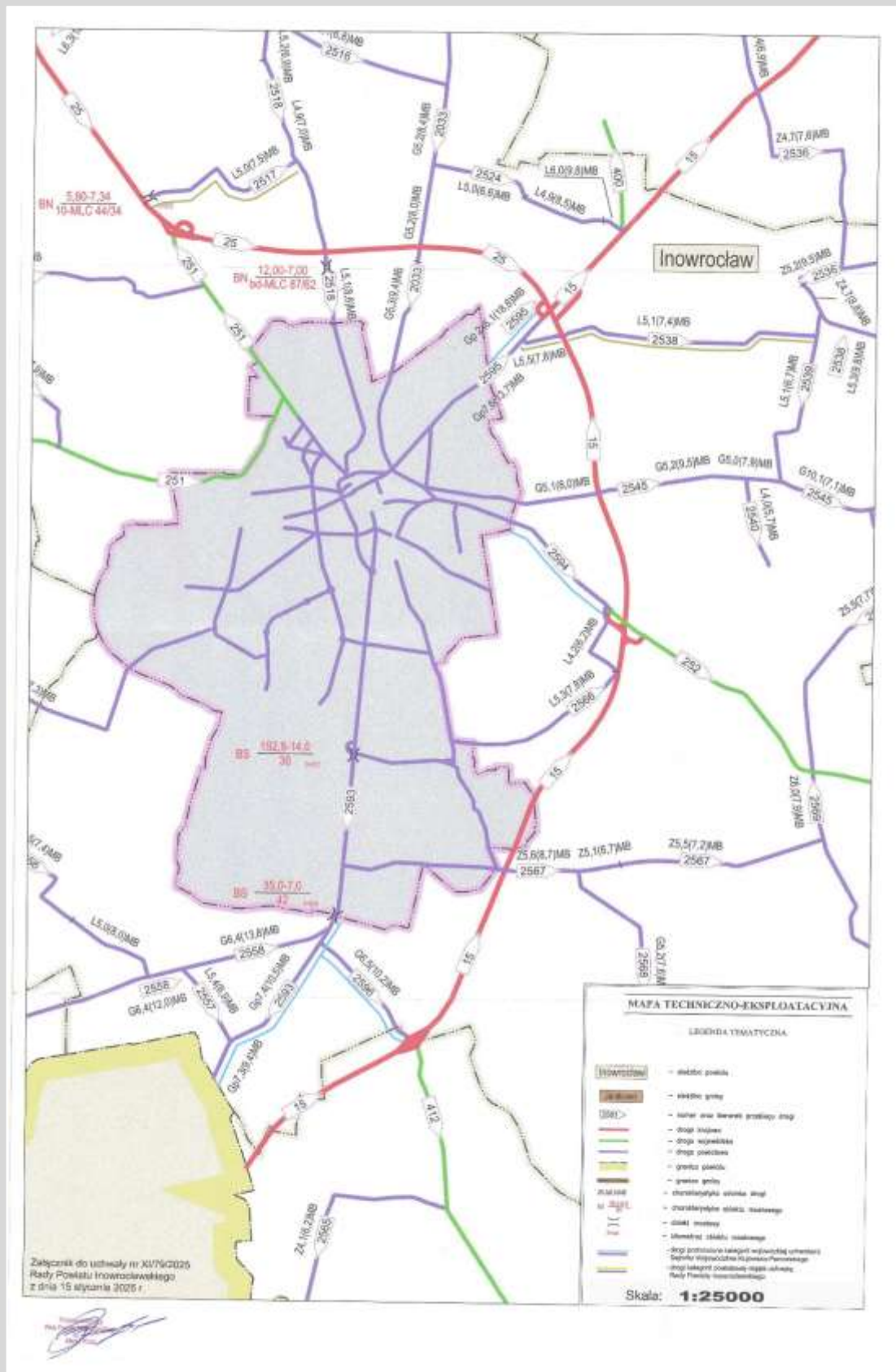
Wśród najważniejszych elementów sieci drogowej Inowrocławia znajduje się droga wojewódzka nr 251 (DW251) o długości 74 km, łącząca Kaliską koło Wągrowca ze Żninem i Inowrocławiem. Stanowi ona istotne połączenie regionalne pomiędzy województwem wielkopolskim a kujawsko-pomorskim. Do 2025 roku przez teren miasta przebiegała również droga wojewódzka nr 252 (DW252), jednak na mocy Uchwały nr XI/79/2025 Rady Powiatu Inowrocławskiego z dnia 15 stycznia 2025 r. została wyprowadzona poza granice administracyjne Inowrocławia i obecnie nie przecina już jego obszaru.

Do czasu wybudowania obwodnicy przez Inowrocław przebiegały dwie drogi krajowe: nr 15 i nr 25, co skutkowało dużym natężeniem ruchu tranzytowego w centrum miasta. Realizacja obwodnicy w dwóch etapach pozwoliła wyprowadzić ten ruch poza obszar zabudowany. W pierwszym etapie oddano do użytku 19,5 km trasy o parametrach drogi klasy GP, natomiast drugi etap (ok. 5 km) zrealizowany w 2019 roku zapewnił pełne powiązanie z drogą krajową nr 25. Dzięki inwestycji znacząco poprawiły się warunki ruchu w Inowrocławiu, zwiększyło się bezpieczeństwo mieszkańców oraz komfort przejazdu.

Uzupełnieniem sieci drogowej Inowrocławia są drogi powiatowe oraz gminne. Łącznie na 2025 rok w zarządzie Prezydenta Miasta Inowrocławia znajduje się około 113,5 km dróg.



Mapa 2. Mapa układu drogowego miasta Inowrocławia – załącznik do Uchwały nr XI/79/2025 Rady Powiatu Inowrocławskiego



Źródło: Załącznik do Uchwały nr XI/79/2025 Rady Powiatu Inowrocławskiego z dnia 15 stycznia 2025 r.



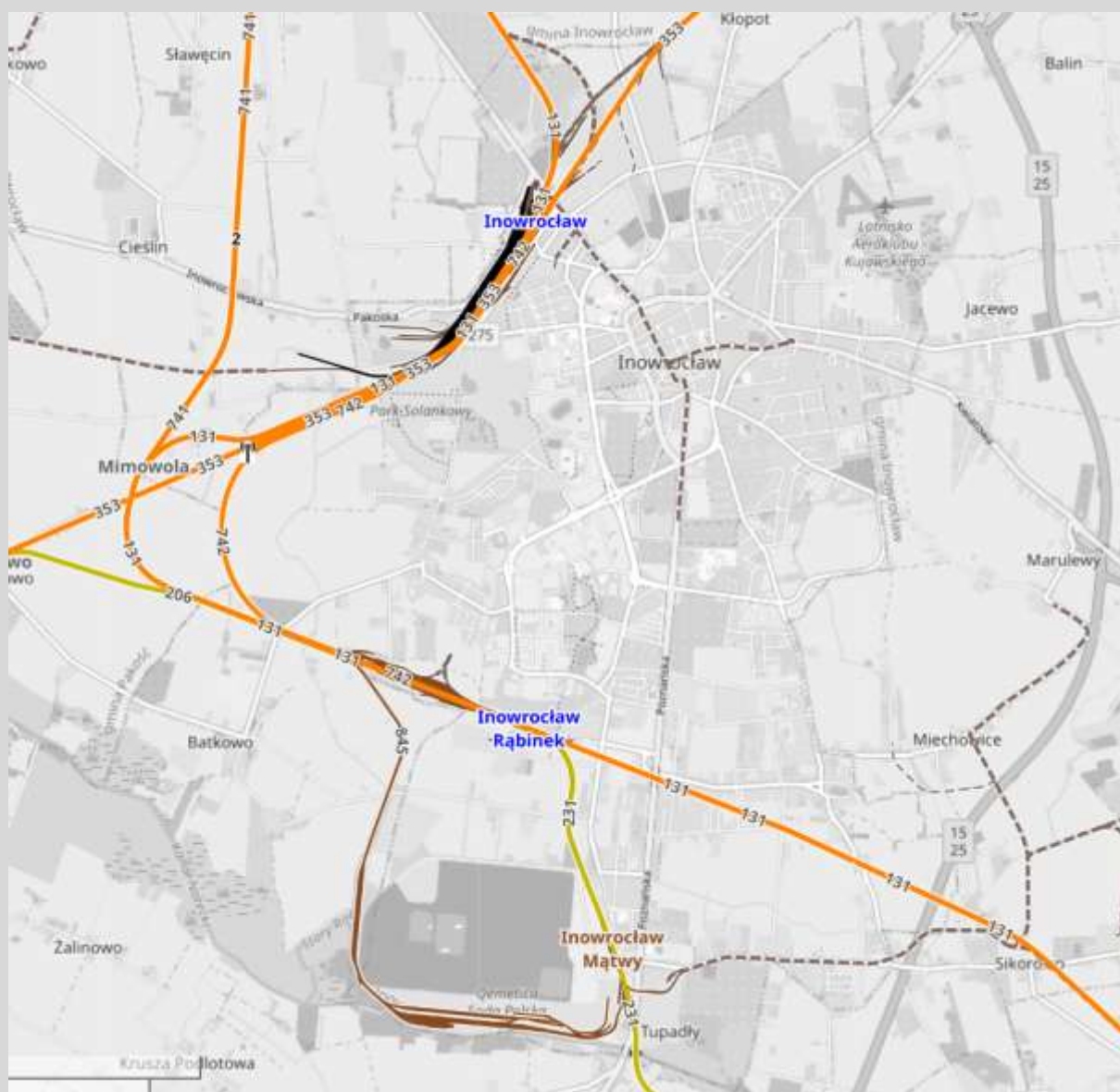
5.1.2 Sieć kolejowa

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

- ❖ Linia kolejowa nr 131 – dwutorowa, zelektryfikowana magistrala węglowa znaczenia państwowego, łącząca Chorzów Batory z Tczewem. Przebiega przez Inowrocław, stanowiąc ważne połączenie pasażerskie i towarowe w układzie międzyregionalnym.
- ❖ Linia kolejowa nr 353 – jedno- i dwutorowa, w większości zelektryfikowana linia pierwszorzędna, łącząca Poznań Wschód ze Skandawą. Przechodzi przez Inowrocław i zapewnia istotne powiązania pasażerskie i towarowe w układzie północ-południe.

Uzupełnieniem głównych linii kolejowych w obrębie węzła inowrocławskiego są dwie zelektryfikowane łącznice: linia nr 741, łącząca posterunek odgałęźny Mimowola (linia 131) ze stacją Jaksice (linia 353), oraz linia nr 742, prowadząca z posterunku odgałęźnego Inowrocław Rąbinek (linia 131) do stacji Jaksice (linia 353). Obie umożliwiają przejazd pociągów towarowych z pominięciem stacji Inowrocław i pełnią istotną funkcję w obwodnicy kolejowej miasta, obsługując głównie ruch towarowy. Do węzła kolejowego w Inowrocławiu dochodzą także linie lokalne: nr 206 Inowrocław Rąbinek – Barcin oraz nr 231 Inowrocław Rąbinek – Kruszwica – Mogilno, które obecnie nie są wykorzystywane w przewozach pasażerskich i nie przewiduje się ich rewitalizacji w rejonie miasta. Uzupełnieniem układu jest również jednotorowa, zelektryfikowana linia nr 845 Inowrocław Rąbinek – Inowrocław Chemia, obsługująca głównie ruch towarowy związany z Inowrocławskimi Zakładami Chemicznymi „Soda-Mątwy” i zapewniająca bezpośrednie powiązanie zakładów z krajową siecią kolejową.

Mapa 3. Układ linii kolejowych i stacji węzła Inowrocław



Źródło: OpenRailwayMap (dane OpenStreetMap, dostęp: sierpień 2025).



5.2 Transport pasażerski dostępny na terenie Inowrocławia

5.2.1 Transport drogowy

Na terenie Inowrocławia funkcjonuje rozbudowany system drogowego transportu pasażerskiego, obejmujący komunikację miejską, transport powiatowy oraz usługi przewozowe o charakterze indywidualnym.

Podstawowym środkiem transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta jest komunikacja miejska, obsługiwana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Inowrocławiu Sp. z o.o. (dalej: MPK Inowrocław). Istotnym uzupełnieniem oferty transportu drogowego jest Powiatowy Transport Autobusowy, realizowany przez Nadgoplańską Komunikację Autobusową z Kruszwicy, którego celem jest zapewnienie połączeń pomiędzy gminami powiatu a Inowrocławiem. Usługa ta stanowi ważne narzędzie ograniczania wykluczenia komunikacyjnego oraz wspiera mobilność mieszkańców mniejszych miejscowości.

5.2.2 Transport kolejowy

Na obszarze miasta Inowrocławia funkcjonują dwie stacje kolejowe: Inowrocław oraz Inowrocław Rąbinek. Obiekty te zapewniają mieszkańcom Inowrocławia oraz mieszkańcom gmin sąsiednich możliwość realizacji podróży zarówno na krótkich i średnich dystansach, jak i w relacjach dalekobieżnych.

Zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy pociągów na stacjach tych zatrzymują się składy obsługiwane przez następujących przewoźników:

- ❖ Polregio Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie to największy w Polsce operator połączeń regionalnych i aglomeracyjnych, którego pociągi zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach, zapewniając codzienne dojazdy i podróże turystyczne.
- ❖ PKP Intercity S.A. z siedzibą w Warszawie to przewoźnik obsługujący dalekobieżne połączenia krajowe i międzynarodowe, zatrzymujący się jedynie na wybranych stacjach i oferujący różne kategorie pociągów, m.in. EIP, EIC, IC i TLK.

5.2.3 Transport lotniczy

W Inowrocławiu nie funkcjonuje port lotniczy obsługujący regularne przewozy pasażerskie. Mieszkańcy miasta oraz okolicznych gmin korzystają z lotnisk zlokalizowanych w innych ośrodkach regionalnych, które zapewniają dostęp do krajowej i międzynarodowej siatki połączeń lotniczych. Najbliższym portem lotniczym jest Port Lotniczy Bydgoszcz–Szwederowo (BZG), oddalony o około 45 km na północ od Inowrocławia. Lotnisko to obsługuje przede wszystkim połączenia międzynarodowe – zarówno regularne, jak



i sezonowe oraz czarterowe. W ofercie pojawiają się także połączenia krajowe, w zależności od sezonu oraz dostępnych przewoźników. Drugim znaczącym portem lotniczym pozostaje Port Lotniczy Poznań–Ławica im. Henryka Wieniawskiego (POZ), zlokalizowany około 120 km na zachód od Inowrocławia. Obiekt oferuje regularne połączenia krajowe, a także szeroką siatkę połączeń międzynarodowych do głównych europejskich portów lotniczych. W okresie wakacyjnym pełni również funkcję regionalnego węzła dla ruchu czarterowego.



6 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

6.1 Generatory ruchu mające wpływ na kształtowanie przewozów

Generatory ruchu to obiekty i instytucje, które przyciągają znaczną liczbę osób, powodując powstawanie regularnych lub incydentalnych potoków pasażerskich. Są to m.in. urzędy administracji publicznej, placówki edukacyjne, obiekty ochrony zdrowia, zakłady pracy, a także instytucje sportowe, rekreacyjne i kulturalne. Ich obecność i rozmieszczenie na obszarze miasta w istotny sposób wpływają na kształtowanie przewozów i zapotrzebowanie na usługi transportowe.

6.1.1 Instytucje administracji publicznej

Jedną z istotnych grup generatorów ruchu na terenie Inowrocławia są urzędy oraz instytucje publiczne zlokalizowane w granicach miasta. Skupiają one znaczną liczbę osób realizujących codzienne podróże w celach administracyjnych, służbowych oraz usługowych. Wykaz najważniejszych instytucji funkcjonujących w Inowrocławiu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 8. Urzędy i instytucje publiczne w Inowrocławiu

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1.	Urząd Miasta w Inowrocławiu	al. Ratuszowa 36
2.	Urząd Gminy Inowrocław z siedzibą w Inowrocławiu	ul. Królowej Jadwigi 43
3.	Starostwo Powiatowe w Inowrocławiu	ul. Mątewska 17
4.	Urząd Skarbowy w Inowrocławiu	al. Niepodległości 5
5.	Komenda Powiatowa Policji w Inowrocławiu	ul. Toruńska 13-15
6.	Zakład Ubezpieczeń Społecznych – Inspektorat w Inowrocławiu	ul. Solankowa 15
7.	Sąd Rejonowy w Inowrocławiu	ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 42
8.	Powiatowy Urząd Pracy w Inowrocławiu	ul. Mątewska 17
9.	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Inowrocławiu	ul. Mątewska 17
10.	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Inowrocławiu	ul. Świętego Ducha 90
11.	Centrum Usług Społecznych Gminy Inowrocław	ul. Metalowców 3
12.	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Inowrocławiu	plac Klasztorny 1b



13.	Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Inowrocławiu	al. Ratuszowa 38
14.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej Inowrocław	ul. Poznańska 133
15.	Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Inowrocławiu	ul. Szosa Bydgoska 16
16	Punkt Paszportowy Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Inowrocławiu	al. Ratuszowa 36

Źródło: opracowanie własne.

6.1.2 Placówki oświatowe

Dzieci i młodzież w wieku szkolnym stanowią jedną z kluczowych grup użytkowników transportu publicznego. W przypadku młodszych dzieci pasażerami są najczęściej rodzice lub opiekunowie, realizujący codzienne podróże związane z dowozem do przedszkola, nierzadko w drodze do miejsca pracy. Z tego względu niezbędne jest zapewnienie bezpośredniego, sprawnego i punktualnego połączenia z miejsca zamieszkania do placówki oświatowej. Przejazdy na trasie dom – placówka – dom mają charakter podróży obligatoryjnych i w znacznej mierze realizowane są przy wykorzystaniu publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 9. Placówki oświatowe w Inowrocławiu

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
Przedszkola publiczne		
1.	Przedszkole nr 2 „U Jasia i Małgosi”	ul. Józefa Krzymińskiego 6 ul. Harcerstwa Polskiego 6a
2.	Przedszkole nr 4 „Słoneczko” z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Janusza Kusocińskiego 11 ul. Janusza Kusocińskiego 24
3.	Przedszkole nr 14 „Muzyczna Kraina”	ul. Świętego Ducha 86 ul. Jacewska 16 ul. Marii Skłodowskiej-Curie 41 ul. Poznańska 47
4.	Przedszkole nr 20 „Kujawskie dzieci”	ul. Wojska Polskiego 13 – siedziba ul. Tadeusza Chęsego 13
Przedszkola niepubliczne		
1.	Przedszkole Niepubliczne „Krasnal”	ul. Przy Stawku 7



2.	Przedszkole Niepubliczne „Pod Tęczą”	ul. Władysława Łokietka 2
3.	Przedszkole Niepubliczne z Oddziałami Integracyjnymi „Ciuchcia”	ul. Armii Krajowej 16
4.	Przedszkole Niepubliczne „Piaś”	ul. Bolesława Krzywoustego 23
5.	Przedszkole Niepubliczne „U Natalki i Kubusia”	ul. Kasztelańska 17
6.	Filia Przedszkola Niepublicznego „U Natalki i Kubusia”	ul. Jana Kilińskiego 4 al. Ratuszowa 37a
7.	Niepubliczne Przedszkole „Juniorek”	al. 800-lecia Inowrocławia 3 ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 66
8.	Niepubliczne Przedszkole „Froguś”	ul. Wojska Polskiego 5
9.	Przedszkole Niepubliczne „Smyk”	ul. Magazynowa 23
10.	Filia Przedszkola Niepublicznego „Smyk”	al. Henryka Sienkiewicza 40/2
11.	Niepubliczne Przedszkole Terapeutyczne „Sowa”	ul. Marulewska 28 ul. Cegielna 45
12.	Przedszkole Niepubliczne „U Cioci Kłoci”	ul. Staropoznańska 49
13.	Integracyjne Przedszkole Niepubliczne „U Natalki i Kubusia”	al. Niepodległości 134
14.	Niepubliczne Przedszkole „Gucio” z Oddziałami Integracyjnymi i Oddziałami Specjalnymi	ul. Najświętszej Marii Panny 23 ul. Wojska Polskiego 5 ul. Toruńska 60
15.	Niepubliczne Przedszkole Akademickie w Inowrocławiu Wyższej Szkoły Akademickiej	ul. Świętokrzyska 6
Szkoły podstawowe publiczne		
1.	Szkoła Podstawowa nr 1 im. Św. Wojciecha	ul. Toruńska 46-48
2.	Szkoła Podstawowa nr 2 im. Panny Maryi	ul. Najświętszej Marii Panny 22/24
3.	Szkoła Podstawowa nr 4 im. Janusza Kusocińskiego	ul. Szarych Szeregów 1
4.	Szkoła Podstawowa nr 5 im. dra Józefa Krzemińskiego	ul. Stanisława Kiebasiewicza 7
5.	Szkoła Podstawowa nr 6 im. Mikołaja Kopernika	al. Mikołaja Kopernika 18
6.	Szkoła Podstawowa nr 8 im. 4. Kujawskiego Pułku Artylerii Lekkiej	ul. Władysława Łokietka 3



7.	Szkoła Podstawowa nr 9 z Oddziałami Przedszkolnymi im. Marii Skłodowskiej-Curie	ul. Chemiczna 9
8.	Szkoła Podstawowa nr 10 im. Jana Kasprowicza	ul. Stanisława Przybyszewskiego 119
9.	Szkoła Podstawowa nr 11 im. Stefana Batorego	ul. Jana III Sobieskiego 5/7
10.	Szkoła Podstawowa nr 14 z Oddziałami Dwujęzycznymi im. Zygmunta Wilkońskiego	ul. Ignacego Daszyńskiego 29
11.	Szkoła Podstawowa nr 16 im. Jana Pawła II	ul. Zygmunta Kurka 16
12.	Szkoła Podstawowa Integracyjna im. Powstańców Wielkopolskich	ul. Józefa Krzymińskiego 4
Szkoły podstawowe niepubliczne		
1.	Katolicka Szkoła Podstawowa im. bł. ks. Władysława Demskiego	ul. Wojska Polskiego 20
2.	Niepubliczna Szkoła Podstawowa „Jagiellonka”	ul. Jagiellońska 8
3.	Niepubliczna Szkoła Podstawowa	ul. Szklarska 7 Najświętszej Marii Panny 23
Szkoły ponadpodstawowe publiczne		
4.	I Liceum Ogólnokształcące im. Jana Kasprowicza	ul. 3 Maja 11
5.	II Liceum Ogólnokształcące im. Marii Konopnickiej	ul. Marii Konopnickiej 15
6.	III Liceum Ogólnokształcące im. Królowej Jadwigi	ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 53
7.	Zespół Szkół Chemiczno-Elektronicznych	ul. Poznańska 345
8.	Zespół Szkół Gastronomiczno-Hotelarskich im. Genowefy Jaworskiej	al. Henryka Sienkiewicza 33
9.	Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych	ul. Dworcowa 25
10.	Zespół Szkół Ekonomiczno-Logistycznych	ul. Józefa Krzymińskiego 8
11.	Zespół Szkół Budowlanych	ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 34
12.	Zespół Szkół im. Marka Kotańskiego	ul. Solankowa 21
13.	Centrum Kształcenia Ustawicznego im. Stefana Żeromskiego	ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 53



Niepubliczne szkoły ponadpodstawowe		
1.	Technikum Informatyczne w Inowrocławiu	ul. Metalowców 7
2.	Technikum Fryzjerskie w Inowrocławiu	ul. Metalowców 7
3.	Szkoła Policealna. Elitarne Studium Służb Ochrony „DELTA” w Inowrocławiu	ul. Stanisława Kiełbasiewicza 7
4.	Zespół Szkół Zawodowych Rzemiosła-Rzemieśnicza Szkoła Branżowa I Stopnia	ul. Poznańska 18
5.	Akademia Szkolnictwa AS Branżowa Szkoła I Stopnia w Inowrocławiu	ul. Dworcowa 24-26 ul. Biskupa Antoniego Laubitza 9
6.	Szkoła Policealna Centrum Nauki i Biznesu „ŻAK” w Inowrocławiu	ul. Biskupa Antoniego Laubitza 4
7.	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „ŻAK” w Inowrocławiu	ul. Biskupa Antoniego Laubitza 4
8.	Szkoła Policealna Medyczna „ŻAK” w Inowrocławiu	ul. Biskupa Antoniego Laubitza 4
9.	Szkoła Policealna Opieki Medycznej „ŻAK” w Inowrocławiu	ul. Biskupa Antoniego Laubitza 4
10.	Medyczna Szkoła Policealna „Cosinus” w Inowrocławiu	ul. Dworcowa 55
11.	Szkoła Policealna „Cosinus Plus” w Inowrocławiu	ul. Dworcowa 55
12.	Zaoczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Cosinus Plus” w Inowrocławiu	ul. Dworcowa 55
13.	Niepubliczna Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy w Inowrocławiu	ul. Szklarska 7
Niepubliczne uczelnie wyższe		
1.	Kolegium Nauk Społecznych w Inowrocławiu Wyższa Szkoła Gospodarki	ul. Świętokrzyska 6
2.	Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości im. Księcia Kazimierza Kujawskiego w Inowrocławiu	ul. Najświętszej Marii Panny 19a
Pozostałe placówki oświatowe		
1.	Niepubliczna Bursa w Inowrocławiu	ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza 34
2.	Kujawskie Centrum Pomocy Psychologiczno-Pedagogicznej w Inowrocławiu	ul. Dworcowa 31



3.	Centrum Terapii Sensuo Niepubliczna Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Inowrocławiu	al. Okrężna 79
4.	Niepubliczna Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna „Akademickie Centrum Rozwoju Dziecka” w Inowrocławiu Wyższej Szkoły Gospodarki	ul. Świętokrzyska 6

Źródło: opracowanie własne.

6.1.3 Placówki ochrony zdrowia

Kolejną ważną grupę generatorów ruchu stanowią placówki ochrony zdrowia. Ich funkcjonowanie wiąże się przede wszystkim z przewozami pacjentów, osób odwiedzających oraz pracowników medycznych. Ruch generowany przez te obiekty ma charakter stały, a w przypadku szpitali o znaczeniu ponadlokalnym obejmuje również pacjentów z całego powiatu. Należy także zwrócić uwagę na znaczną liczbę aptek oraz przychodni, które – ze względu na codzienne korzystanie z ich usług przez mieszkańców – generują dodatkowe potoki ruchu o równomiernym, całodziennym rozkładzie. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz szpitali funkcjonujących na terenie miasta.

Tabela 10. Największe placówki służby zdrowia w Inowrocławiu

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1.	Szpital Wielospecjalistyczny im. dr. Ludwika Błażka w Inowrocławiu	ul. Poznańska 97
2.	Szpital Uzdrowski „Energetyk”	ul. Zygmunta Wilkońskiego 2
3.	Farma-Med Kujawskie Centrum Medyczne	ul. Narutowicza 24, ul. Dworcowa 71, ul. Toruńska 60

Źródło: opracowanie własne.

6.1.4 Zakłady pracy

Istotnymi generatorami ruchu są również zakłady pracy, stanowiące miejsca codziennych dojazdów dla dużej liczby mieszkańców Inowrocławia oraz okolicznych gmin. Potoki pasażerskie związane z tymi obiektami mają charakter regularny i koncentrują się głównie w godzinach porannych i popołudniowych, co istotnie wpływa na kształtowanie się szczytów komunikacyjnych. Szczególne znaczenie mają zakłady o dużym zatrudnieniu, które przyciągają pracowników również spoza obszaru miasta. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz największych zakładów pracy zlokalizowanych na terenie Inowrocławia.



Tabela 11. Największe zakłady pracy na terenie miasta Inowrocławia

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1.	Poli Sp. z o. o.	ul. Wiejska 74
2.	Opakmet Sp. z o.o. Sp. komandytowa	ul. Karola Marcinkowskiego 110
3.	Qemetica Soda Polska S.A.	ul. Fabryczna 4
5.	INOFAMA S.A.	ul. Metalowców 7
6.	Inowrocławskie Kopalnie Soli „Solino” S.A.	ul. Świętego Ducha 26A
7.	Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska „Cuiavia” w Inowrocławiu	ul. Nowa 32
8.	Drukarnia „Pozkal” Sp. z o.o.	ul. Cegielna 10/12

Źródło: opracowanie własne.

6.1.5 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupę generatorów ruchu stanowią obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne. W przeciwieństwie do instytucji administracyjnych czy edukacyjnych generują one głównie przewozy o charakterze incydentalnym i sezonowym, zależne od organizowanych wydarzeń, zawodów czy imprez kulturalnych. W przypadku obiektów o znaczeniu ponadlokalnym potoki pasażerskie mogą być istotne, wymagając dostosowania oferty transportowej.

Tabela 12. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w Inowrocławiu

Lp.	Nazwa jednostki	Adres jednostki
1.	Teatr Miejski	plac Klasztorny 2
2.	Muzeum im. Jana Kasprówicza	ul. Solankowa 33
3.	Młodzieżowy Dom Kultury im. Janusza Korczaka	ul. Najświętszej Marii Panny 14-16
4.	Kino KINOMAX	ul. Jana Molla 3
5.	Biblioteka Miejska im. Jana Kasprówicza	ul. Jana Kilińskiego 16
6.	Stadion Miejski im. Inowrocławskich Olimpijczyków	ul. Macieja Wierzbńskiego 2
7.	Hala Widowiskowo-Sportowa	al. Niepodległości 4
8.	Kryta Pływalnia „Wodny Park”	ul. Toruńska 46-48
9.	Kryta Pływalnia „Delfin”	ul. Macieja Wierzbńskiego 11



10.	Terma Inowrocławska	ul. Świętokrzyska 107
11.	Stadion Miejski	ul. Orłowskiej 48
12.	Stadion Miejski	ul. Daniela Rakowicza 93
13.	Kompleks sportowy	pomiędzy ul. Długą a ul. Bolesława Krzywoustego
14.	Plac Zabaw „Miś”	ul. Ludwika Błażka 9
15.	Skate Park	zbieg ulic Stanisława Staszica- Zapadłe – Świętokrzyska
16.	Korty tenisowe	ul. Przy Stawku 1
17.	Korty tenisowe	ul. Daniela Rakowicza 93
18.	Park linowy	ul. Boczna

Źródło: opracowanie własne.



6.2 Podsumowanie

Analiza generatorów ruchu w Inowrocławiu wskazuje, że największe znaczenie w kształtowaniu potoków pasażerskich mają:

- **placówki oświatowe**, generujące intensywny ruch w roku szkolnym, głównie w godzinach porannych i popołudniowych,
- **zakłady pracy o dużym zatrudnieniu**, których potoki są regularne i skoncentrowane w godzinach rozpoczęcia i zakończenia zmian,
- **instytucje administracji i ochrony zdrowia**, odpowiadające za równomierne rozłożenie przejazdów w ciągu dnia,
- **obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne**, które szczególnie w weekendy i w okresie wakacyjnym generują potoki incydentalne i sezonowe.

Dni w roku szkolnym charakteryzują się wyraźnymi **szczytami komunikacyjnymi** rano (6:30–8:30) i po południu (13:00–17:00), co powoduje koncentrację przewozów i wymaga większej podaży kursów w tych przedziałach czasowych.

W okresie wakacyjnym i w weekendy natężenie ruchu jest bardziej **równomierne**, ale spada liczba podróży obowiązkowych (szkoły, urzędy). Jednocześnie wzrasta znaczenie podróży rekreacyjnych i kulturalnych, szczególnie w godzinach popołudniowych i wieczornych.

Podróże związane z placówkami zdrowia, urzędami czy handlem występują **w ciągu całego dnia**, co wymaga stabilnej, regularnej siatki kursów zapewniającej dostępność usług komunikacyjnych także poza szczytami.

6.2.1 Prognoza potrzeb przewozowych w Inowrocławiu

Perspektywa krótkoterminowa (1–5 lat)

- ❖ Utrzyma się wysoki poziom przewozów związanych z placówkami oświatowymi, mimo przewidywanego stopniowego spadku liczby uczniów w związku z trendami demograficznymi.
- ❖ Ruch generowany przez zakłady pracy pozostanie stabilny, jednak będzie stopniowo przenosił się także na godziny poza klasycznymi szczytami ze względu na zróżnicowane systemy zmianowe.
- ❖ Wzrastać będzie znaczenie dojazdów do obiektów rekreacyjnych i kulturalnych, szczególnie w weekendy i okresie wakacyjnym.



- ❖ Można spodziewać się rosnącego udziału podróży krótkodystansowych, związanych z załatwianiem spraw codziennych.

Perspektywa średnioterminowa (5–10 lat)

- ❖ Ze względu na starzenie się społeczeństwa rosnąć będzie zapotrzebowanie na dojazdy do placówek ochrony zdrowia, aptek oraz instytucji pomocowych.
- ❖ Liczba podróży uczniów może się zmniejszać, natomiast zwiększy się udział osób starszych i seniorów w korzystaniu z komunikacji zbiorowej.
- ❖ Sezonowe potoki turystyczne i rekreacyjne mogą się zwiększać, szczególnie w kontekście rozwijania funkcji turystycznych miasta.
- ❖ Istotne będzie zapewnienie dogodnych połączeń między dworcem a kluczowymi generatorami ruchu (obiekty ochrony zdrowia, szkoły, zakłady pracy).

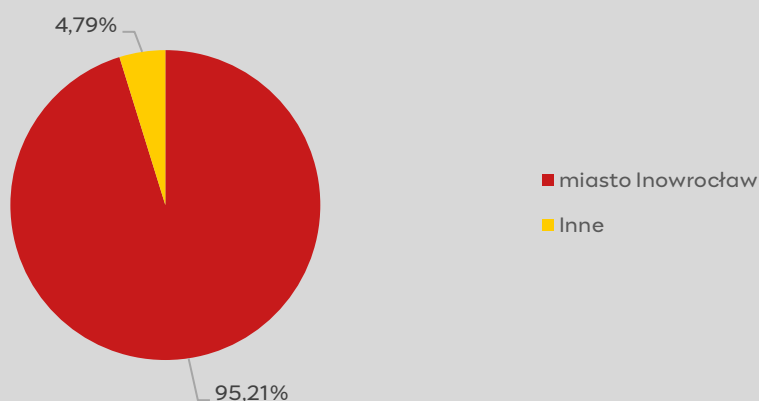
6.2.2 Zapewnienie dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Zapewnienie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej stanowi jeden z kluczowych kierunków rozwoju systemu komunikacyjnego Inowrocławia i jest uwzględniany przy prognozowaniu potrzeb transportowych. Miasto będzie dążyć do utrzymania i dalszego rozszerzania standardów dostępności, obejmujących w szczególności: stosowanie niskopodłogowego taboru autobusowego, wyposażenie pojazdów w systemy informacji głosowej i wizualnej, dostosowanie przystanków do potrzeb osób poruszających się na wózkach oraz osób starszych, a także zapewnienie odpowiednich ciągów pieszych pomiędzy przystankami a generatorami ruchu. Działania te mają na celu pełne włączenie wszystkich grup społecznych w korzystanie z usług publicznego transportu zbiorowego oraz zapewnienie równego dostępu do mobilności na obszarze miasta i jego otoczenia.



7 PREFERENCJE MIESZKAŃCÓW DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU

W ramach opracowania Planu przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych mieszkańców Inowrocławia. Badanie miało formę ankiety online, dostępnej od 17 września do 3 października 2025 roku za pośrednictwem stron internetowych oraz mediów społecznościowych miasta. Łącznie w badaniu wzięło udział 1128 osób, z czego 95,21% stanowili mieszkańcy Inowrocławia, a 4,79% pochodziło z innych obszarów.

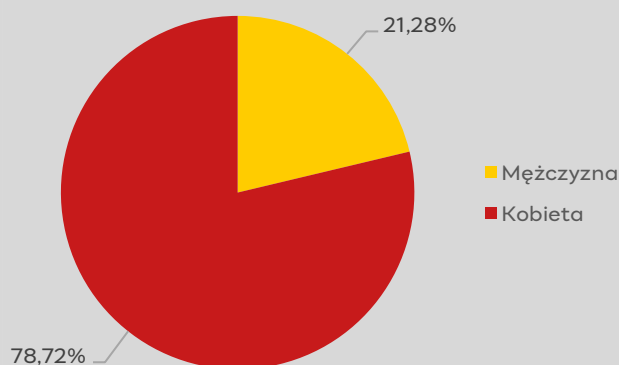


Wykres 6. Miejsce zamieszkania (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

7.1 Metryka respondentów

7.1.1 Podział respondentów ze względu na płeć



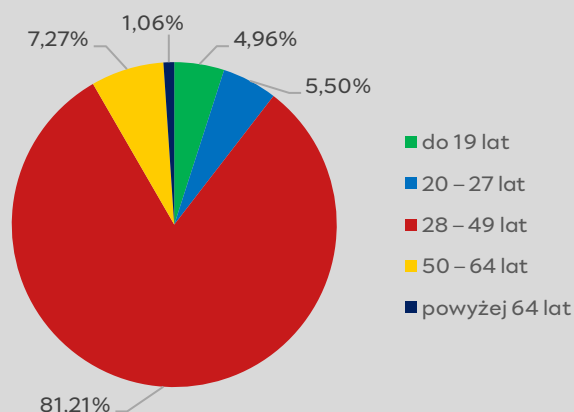
W badaniu ankietowym udział wzięło 1128 osób, z czego 78,72% stanowiły kobiety, a 21,28% mężczyźni.

Wykres 7. Podział respondentów ze względu na płeć (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.



7.1.2 Wiek respondentów

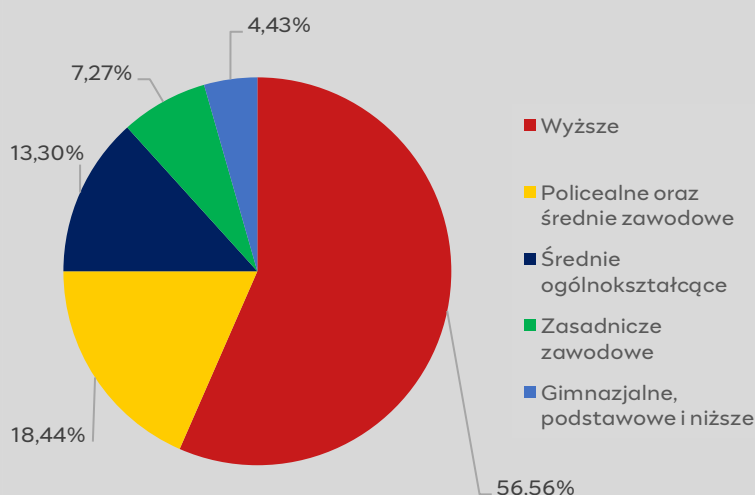


Dominującą grupę respondentów stanowiły osoby w wieku 28–49 lat, które udzieliły 81,21% wszystkich odpowiedzi. Znacznie mniejszy udział miały osoby w wieku 50–64 lata (7,27%) oraz 20–27 lat (5,50%). Niewielką część badanych stanowili także respondenci w wieku do 19 lat (4,96%) oraz powyżej 64. roku życia (1,06%).

Wykres 8. Wiek respondentów (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

7.1.3 Posiadane wykształcenie



Respondentów zapytano również o posiadane wykształcenie. Najliczniejszą grupę stanowiły osoby z wykształceniem wyższym – 56,56% badanych. Kolejną kategorię stanowiły osoby z wykształceniem policealnym oraz średnim zawodowym – 18,44%.

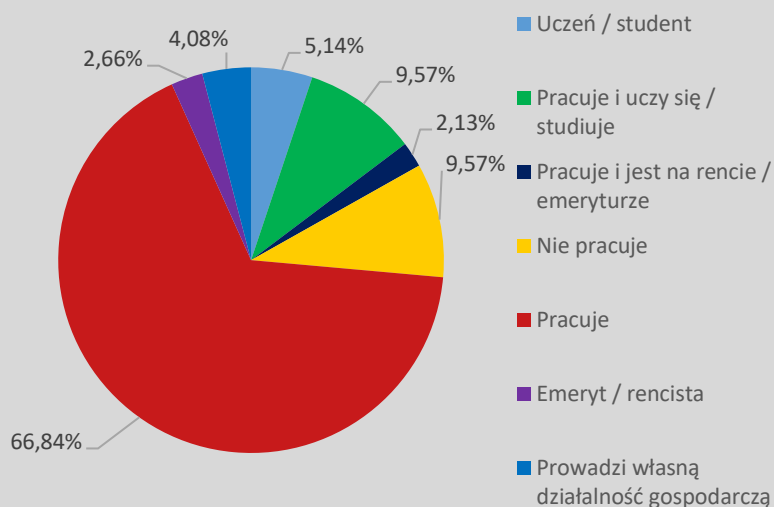
Wykres 9. Wykształcenie respondentów (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

Wykształcenie średnie ogólnokształcące zadeklarowało 13,30% respondentów, natomiast wykształcenie zasadnicze zawodowe – 7,27%. Najmniej liczną grupę stanowili ankietowani z wykształceniem gimnazjalnym, podstawowym i niższym, którzy stanowili 4,43% ogółu badanych.



7.1.4 Aktywność zawodowa



Wykres 10. Aktywność zawodowa (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

Ankietowanych zapytano także o aktywność zawodową. Najliczniejszą grupę stanowili pracujący – 66,84% respondentów. Kolejne grupy to osoby niepracujące oraz łączące pracę z nauką – po 9,57%. Uczniowie i studenci stanowili 5,14% ankietowanych, a osoby prowadzące własną działalność gospodarczą – 4,08%.

Niewielki udział miały osoby emerytowane lub renciści (2,66%) oraz pracujące i jednocześnie pozostające na rencie albo emeryturze (2,13%).



7.2 Wyniki badań

Respondentom zadano 11 pytań zamkniętych, w tym niektóre o bardziej rozbudowanej formie. Uzyskane odpowiedzi zostały zaprezentowane na kolejnych wykresach.

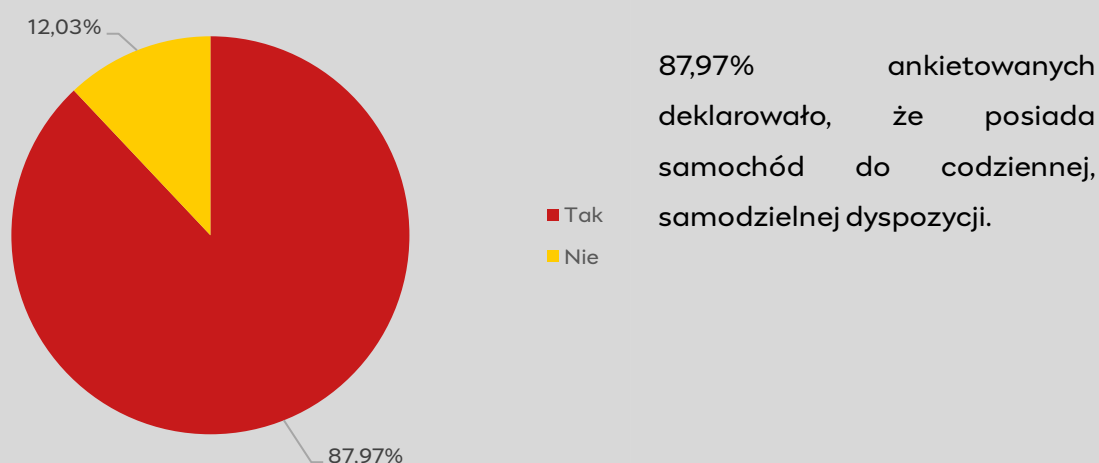
Pierwsze pytanie dotyczyło posiadania prawa jazdy kategorii B przez respondentów.



Wykres 11. Czy posiada Pan / Pani prawa jazdy kategorii B (na samochód osobowy)? (n= 1128)

Źródło: opracowanie własne.

W pytaniu 2 respondentów zapytano, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji.

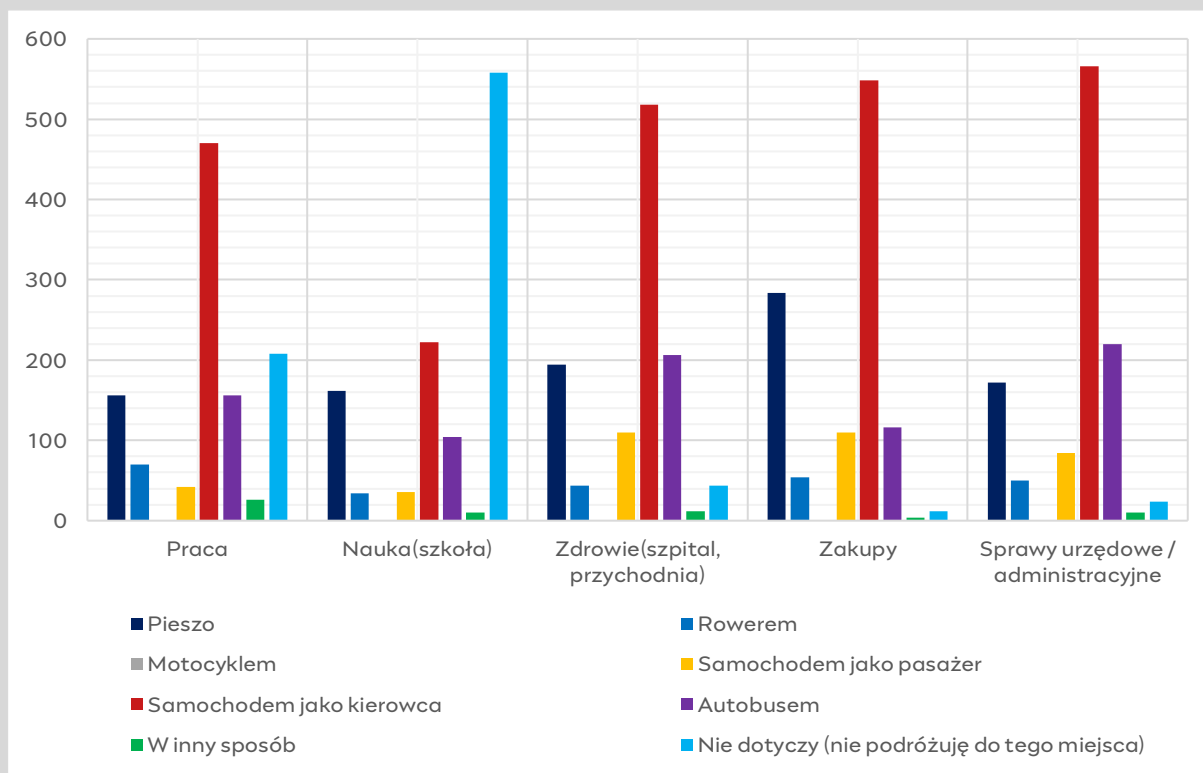


Wykres 12. Czy posiada Pan / Pani samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n= 798)

Źródło: opracowanie własne.



W pytaniu trzecim respondenci zostali poproszeni o wskazanie, w jaki sposób najczęściej docierają do określonych miejsc, takich jak praca, szkoła, placówki zdrowotne, sklepy czy urzędy.



Wykres 13. W jaki sposób najczęściej dociera Pan / Pani do wyżej wymienionych miejsc? (n=5640)

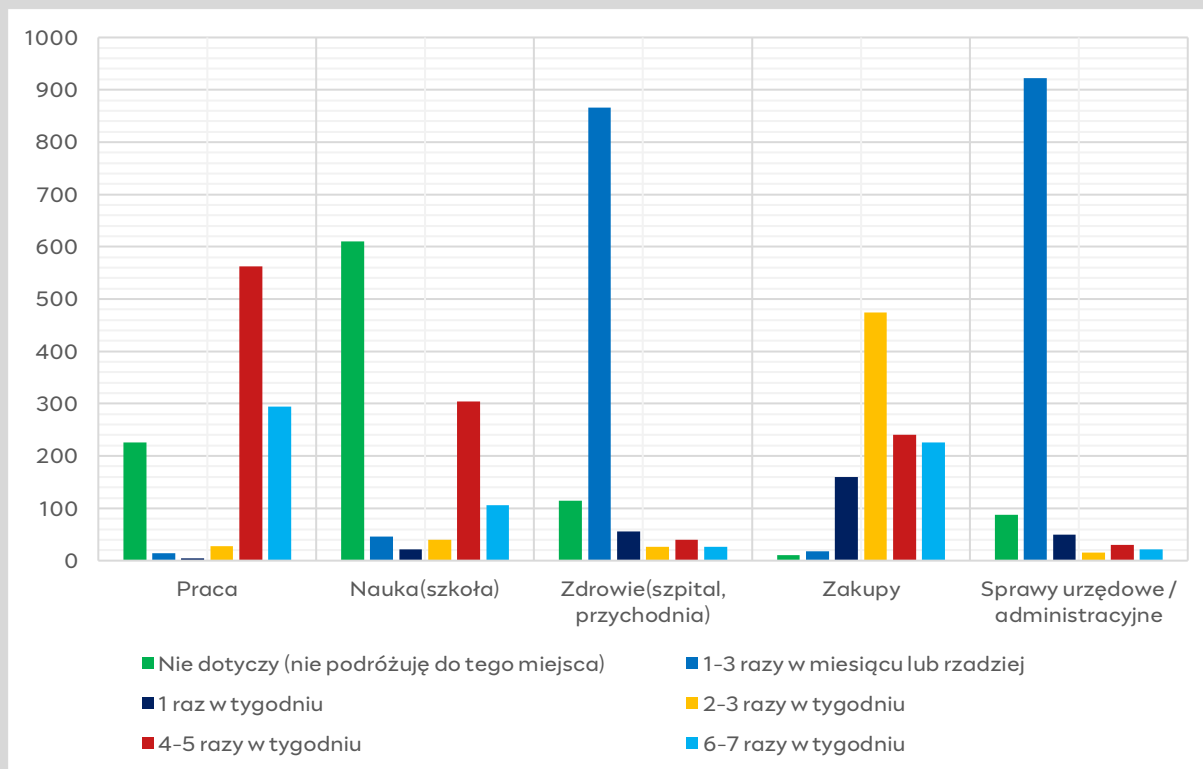
Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej wybieranym środkiem transportu, niezależnie od celu podróży, był samochód osobowy, którym respondenci podróżowali jako kierowcy – szczególnie w przypadku dojazdów do pracy, placówek ochrony zdrowia, na zakupy oraz do urzędów. Istotną rolę odgrywały również podróże piesze, zwłaszcza w codziennych sprawach, takich jak zakupy. Autobus stanowił ważną alternatywę przede wszystkim w dojazdach do placówek zdrowotnych oraz urzędów, natomiast w pozostałych celach jego znaczenie było mniejsze. W niektórych sytuacjach respondenci korzystali z samochodu jako pasażerowie, zwłaszcza przy podróżach związanych ze zdrowiem, zakupami i sprawami administracyjnymi. Rower oraz inne sposoby przemieszczania się miały niewielkie znaczenie w ogólnej strukturze podróży, natomiast motocykl nie został wskazany ani razu.

(W pytaniu dopuszczono wielokrotne odpowiedzi, dlatego suma wskazań jest większa niż liczba respondentów).



W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani, jak często podróżują do wybranych miejsc w celach takich jak praca, szkoła, placówki zdrowotne, sklepy czy urzędy.



Wykres 14. Jak często podróżuje Pan / Pani do wyżej wymienionych miejsc? (n=5640)

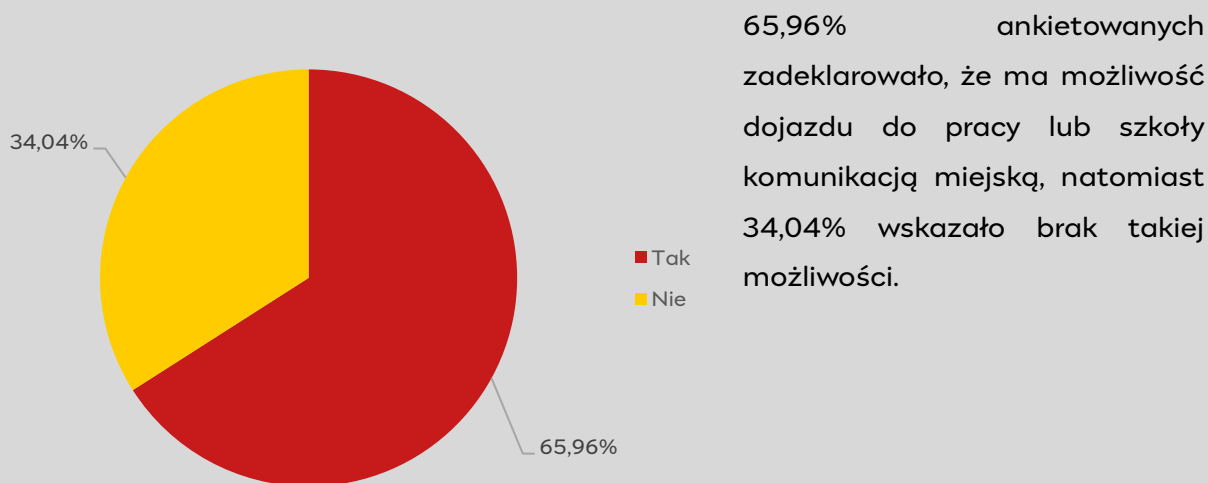
Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej wykonywane regularnie były dojazdy do pracy – dominowały tu wskazania dotyczące podróży odbywanych 4–5 razy w tygodniu, a także codziennych przejazdów realizowanych 6–7 razy w tygodniu. W przypadku nauki (szkoły) również przeważały odpowiedzi wskazujące na dużą regularność, przy jednoczesnym wysokim udziale odpowiedzi „nie dotyczy”, co potwierdza, że część badanych nie odbywa tego rodzaju podróży. Do placówek ochrony zdrowia podróżowano znacznie rzadziej – najczęściej 1–3 razy w miesiącu lub rzadziej. Zakupy należały do kategorii wykonywanych stosunkowo często, przy czym dominowały wskazania od 2 do kilku razy w tygodniu. W przypadku spraw urzędowych przeważały natomiast podróże sporadyczne, odbywane raz w miesiącu lub rzadziej.

(W pytaniu dopuszczono wielokrotne odpowiedzi, dlatego suma wskazań jest większa niż liczba respondentów).



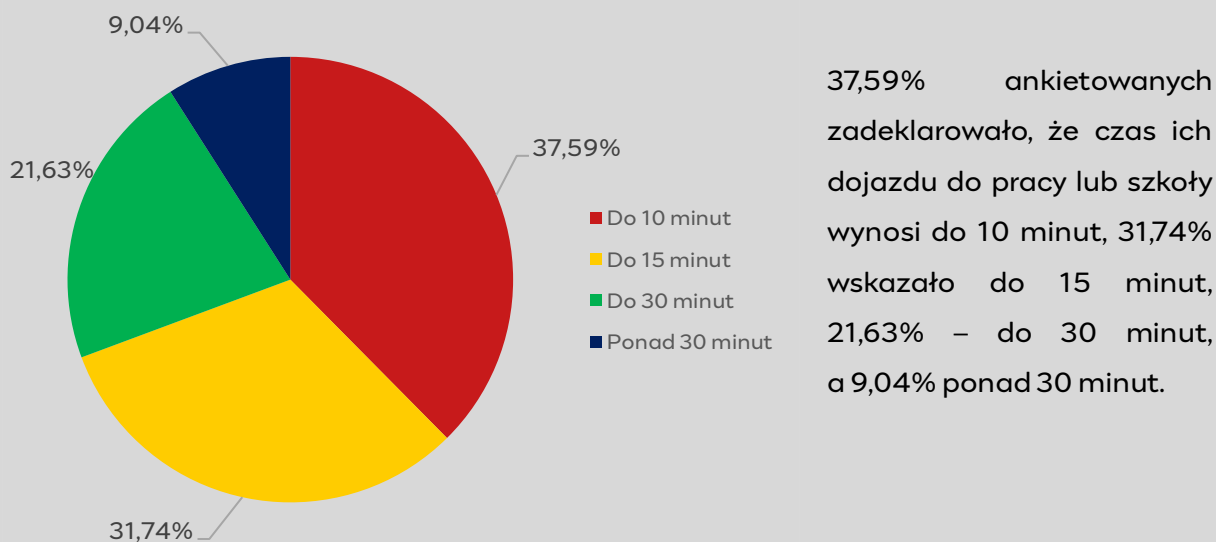
W pytaniu piątym ankietowani zostali zapytani, czy mają możliwość dojazdu ze swojego miejsca zamieszkania do pracy lub szkoły przy wykorzystaniu komunikacji miejskiej.



Wykres 15. Czy ma Pan / Pani możliwość dojazdu ze swojego miejsca zamieszkania do pracy / szkoły komunikacją miejską? (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

W pytaniu szóstym ankietowani zostali zapytani, ile obecnie wynosi czas dojazdu z ich miejsca zamieszkania do pracy lub szkoły.

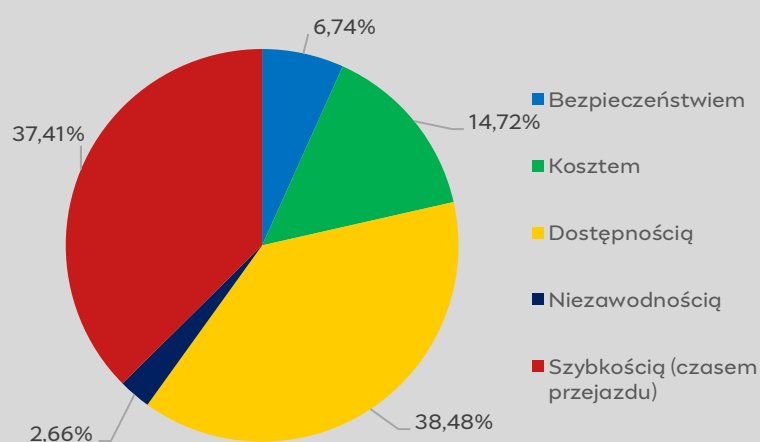


Wykres 16. Obecnie czas dojazdu z Pana / Pani miejsca zamieszkania do pracy / szkoły wynosi: (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.



W pytaniu siódmym ankietowani zostali poproszeni o wskazanie, czym przede wszystkim kierują się przy wyborze środka transportu.



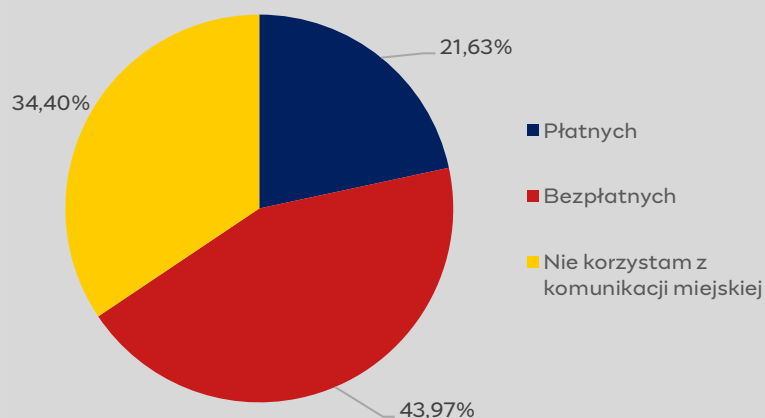
Wykres 17. Czym przede wszystkim kieruje się Pan / Pani, wybierając środek transportu? (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

bezpieczeństwem. Najmniej osób – 2,66% – wskazało niezawodność jako najistotniejsze kryterium.

38,48% respondentów wskazało, że wybierając środek transportu, w pierwszej kolejności kieruje się dostępnością. Niewiele mniej (37,41% badanych) uznało za najważniejszy czynnik szybkość podróży (czas przejazdu). Dla 14,72% kluczowe znaczenie miały koszty, natomiast 6,74% respondentów kierowało się

Pytanie ósme dotyczyło rodzajów biletów komunikacji miejskiej, z których korzystają respondenci.



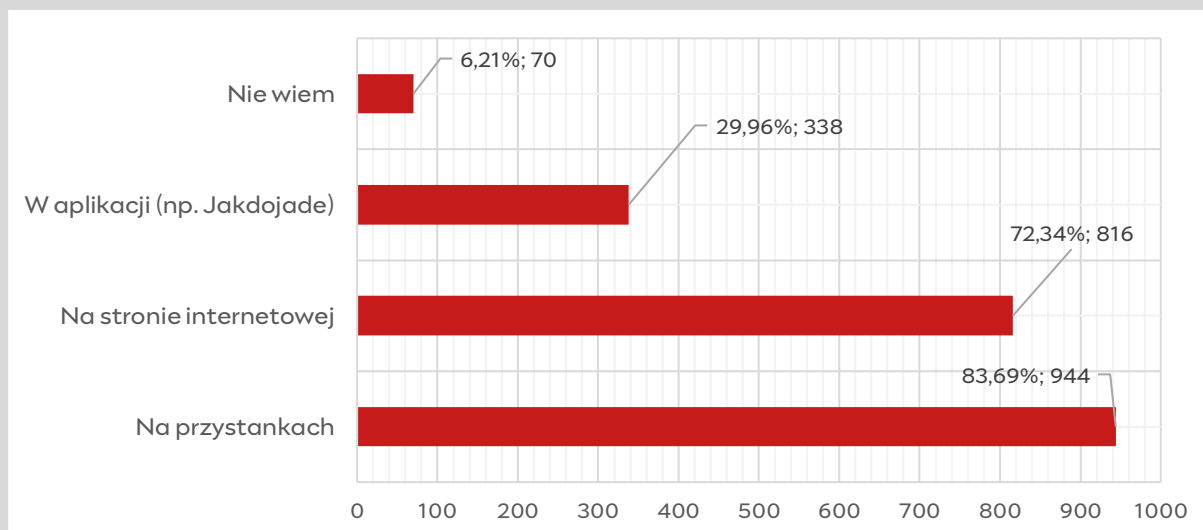
Wykres 18. Z jakiego rodzaju biletów Pan / Pani korzysta? (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

Najwięcej respondentów – 43,97% – zadeklarowało, że korzysta z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską. Ponad jedna trzecia ankietowanych (34,4%) wskazała, że w ogóle nie korzysta z komunikacji miejskiej. Z kolei 21,63% badanych korzysta z biletów płatnych.



Pytanie dziewiąte dotyczyło źródeł, za pomocą których respondenci korzystają z rozkładów jazdy komunikacji miejskiej. W pytaniu dopuszczono możliwość zaznaczenia kilku odpowiedzi, dlatego liczba wskazań ($n=2168$) jest większa niż liczba respondentów (1128).



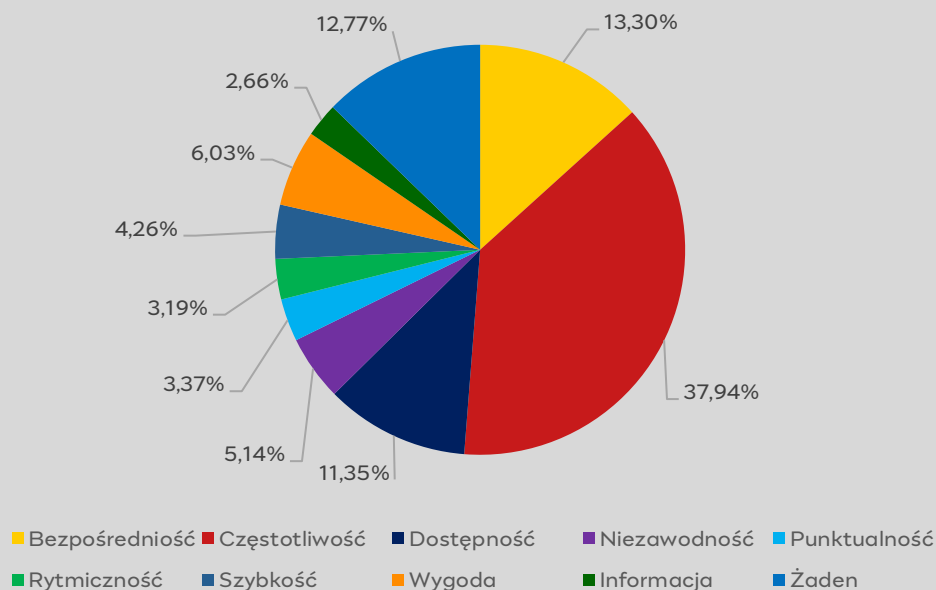
Wykres 19. Gdzie dostępne według Pana / Pani są rozkłady jazdy komunikacji miejskiej? ($n=2168$)

Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej wskazywano tradycyjne tablice umieszczone na przystankach (83,69%) oraz strony internetowe (72,34%). Mniej osób zadeklarowało korzystanie z aplikacji mobilnych, takich jak np. Jakdojade (29,96%). Jedynie 6,21% badanych nie wie, gdzie dostępne są rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej.

W pytaniu dziesiątym respondenci zostali zapytani, który postulat transportowy powinien zostać poprawiony w pierwszej kolejności, aby skłonić ich do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.

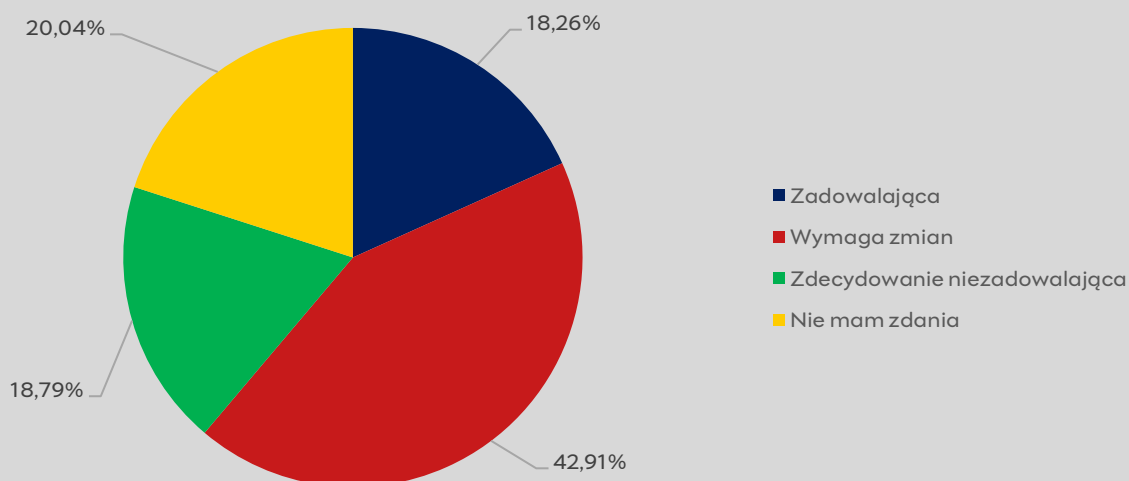
Postulatem transportowym najczęściej wskazywanym przez ankietowanych była częstotliwość kursowania, którą za kluczową uznało 37,94% badanych. Na drugim miejscu znalazła się bezpośredniość połączeń (13,3%), a następnie dostępność (11,35%). Kolejne czynniki miały mniejsze znaczenie: wygoda (6,03%), niezawodność (5,14%), szybkość przejazdu (4,26%), punktualność (3,37%), rytmiczność kursowania (3,19%) oraz informacja pasażerska (2,66%). Warto zaznaczyć, że 12,77% respondentów zadeklarowało, iż poprawa żadnego z wymienionych postulatów nie skłoniłaby ich do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.



Wykres 20. Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan / zaczęła Pani korzystać / częściej korzystać z transportu zbiorowego? (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

W pytaniu jedenastym respondenci zostali zapytani, jak oceniają aktualnie funkcjonującą komunikację miejską.



Wykres 21. Czy aktualnie funkcjonująca komunikacja miejska jest: (n=1128)

Źródło: opracowanie własne.

Aż 42,91% ankietowanych stwierdziło, że aktualnie funkcjonująca komunikacja miejska wymaga zmian. Niewiele mniej osób uznało ją za zadowalającą (18,26%) lub



zdecydowanie niezadowolającą (18,79%). Z kolei 20,04% badanych zadeklarowało, że nie ma zdania w tej kwestii.

7.3 Podsumowanie

W kontekście preferencji mieszkańców dotyczących wyboru rodzaju środka transportu można zauważyć, że:

- ❖ większość ankietowanych posiada prawo jazdy kat. B oraz samochód do codziennej dyspozycji, co przekłada się na dominację podróży wykonywanych samochodem jako kierowca;
- ❖ większość respondentów deklaruje, że czas dojazdu do pracy lub szkoły wynosi maksymalnie 15 minut, co świadczy o dobrej dostępności lokalnej (warto rozwijać ideę miasta 15-minutowego);
- ❖ podstawowymi kryteriami wyboru środka transportu są dostępność i czas przejazdu, natomiast bezpieczeństwo i niezawodność mają znaczenie drugorzędne;
- ❖ główne źródła informacji o rozkładach jazdy to tablice przystankowe i strony internetowe, natomiast aplikacje mobilne wykorzystywane są znacznie rzadziej;
- ❖ najczęściej wskazywanym postulatem wymagającym poprawy jest częstotliwość kursowania, a także bezpośredniość i dostępność połączeń;
- ❖ należy bardziej propagować ideę zrównoważonego rozwoju transportu, w tym promować transport zbiorowy oraz rowerowy;
- ❖ większość respondentów ocenia obecną komunikację miejską jako wymagającą zmian, przy czym odsetek osób zdecydowanie niezadowolonych jest zbliżony do odsetka oceniających ją pozytywnie.



8 ELEKTROMOBILNOŚĆ, WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE

8.1 Charakterystyka negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne

Dynamiczny rozwój motoryzacji w ostatnich dekadach stał się jednym z istotnych zagrożeń dla środowiska naturalnego, zarówno w mniejszych miastach, jak i w dużych aglomeracjach. Zanieczyszczenia powietrza oraz hałas generowane przez transport mają bezpośredni, negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców.

W przypadku zanieczyszczeń powietrza głównym źródłem jest tzw. emisja liniowa, związana z transportem drogowym. Powstaje ona m.in. w wyniku spalania paliw, ścierania nawierzchni dróg, opon i elementów układu hamulcowego, a także z unoszenia pyłu. Do atmosfery emitowane są tlenki azotu, pyły zawieszone, węglowodory aromatyczne, dwutlenek węgla oraz metale ciężkie. Substancje te obniżają jakość powietrza, zwiększając jednocześnie stężenie ozonu przy powierzchni ziemi. Na wielkość emisji wpływają przede wszystkim natężenie ruchu drogowego, stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz jakość infrastruktury drogowej. Drugim istotnym problemem środowiskowym związanym z transportem jest hałas, w szczególności komunikacyjny – drogowy i kolejowy. Długotrwała ekspozycja na podwyższony poziom hałasu może prowadzić do poważnych konsekwencji zdrowotnych. Dlatego przeciwdziałanie temu zjawisku opiera się na redukcji jego skali, zasięgu oraz utrzymywaniu wartości w granicach norm dopuszczalnych.

Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko wymaga zarówno działań technicznych, jak i organizacyjnych. Szczególnie istotne znaczenie ma rozwój zrównoważonych form mobilności oraz edukacja społeczna, która wskazuje transport zbiorowy jako bardziej ekologiczną i ekonomiczną alternatywę wobec transportu indywidualnego.

8.2 Polityka ochrony środowiska realizowana na obszarze organizatora

Zgodnie z art. 17 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz. 2556) organ wykonawczy województwa, powiatu i gminy, w celu realizacji polityki ochrony środowiska, sporządza odpowiednio wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska.

Do głównych dokumentów obowiązujących na obszarze organizatora dotyczących ochrony środowiska możemy zaliczyć m.in.:



- ❖ Program ochrony środowiska województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2022–2030 (Uchwała nr L/776/22 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28 marca 2022 r.),
- ❖ Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (Uchwała nr LIX/804/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2023 r.),
- ❖ Program ochrony środowiska dla powiatu inowrocławskiego na lata 2021–2024 z perspektywą do roku 2028 (Uchwała nr XXXVII/335/2021 Rady Powiatu Inowrocławskiego z dnia 26 listopada 2021 r.),
- ❖ Program ochrony środowiska dla Miasta Inowrocławia na lata 2021–2024 z perspektywą na lata 2025–2028 (Uchwała nr XLV/544/2021 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 29 listopada 2021 r.),
- ❖ Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Inowrocławia (Uchwała nr X/117/2015 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 29 czerwca 2015 r.).

W ramach realizowanych programów Miasto Inowrocław podejmuje szereg działań mających na celu ograniczanie emisji zanieczyszczeń generowanych przez transport. Obejmują one w szczególności promocję pojazdów niskoemisyjnych oraz rozwój infrastruktury dla elektromobilności, w tym budowę publicznych stacji ładowania. Istotnym kierunkiem działań jest również rozwój transportu rowerowego i pieszego poprzez inwestycje w rozbudowę sieci ścieżek rowerowych oraz modernizację infrastruktury pieszej. Miasto realizuje także inicjatywy służące ograniczeniu ruchu samochodowego w centrum, m.in. poprzez wprowadzanie stref uspokojonego ruchu oraz budowy systemu parkingów typu „Park & Ride”. W kontekście inwestycji infrastrukturalnych istotnym przedsięwzięciem była budowa obwodnicy Inowrocławia w ciągu dróg krajowych nr 15 i 25. Oddana do użytku w październiku 2019 roku trasa o długości blisko 24 km omija miasto od strony wschodniej i północnej, znacząco ograniczając natężenie ruchu w centrum. Realizacja tego projektu przyczyniła się nie tylko do poprawy płynności ruchu drogowego, ale także do zmniejszenia emisji spalin i hałasu, co korzystnie wpłynęło na jakość powietrza oraz komfort życia mieszkańców.

Ważnym elementem uzupełniającym są kampanie edukacyjne i promocyjne, których celem jest zachęcanie mieszkańców do częstszego korzystania z transportu publicznego oraz alternatywnych form mobilności przyjaznych środowisku.



8.3 Elektromobilność, obecnie wykorzystywany tabor w transporcie zbiorowym

Oprócz wcześniej opisanych działań istotną rolę w ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko – w tym emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu – odgrywa także stan techniczny pojazdów oraz rodzaj stosowanego paliwa w taborze miejscowego operatora transportu publicznego.

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2024 poz. 1289) reguluje rozwój transportu zeroemisyjnego w Polsce, obejmując m.in. wymagania dotyczące infrastruktury ładowania, stref czystego transportu oraz obowiązki operatorów transportu miejskiego. Nowelizacja ustawy wprowadza obowiązkową elektryfikację taboru: od 2026 r. miasta powyżej 100 tys. mieszkańców będą musiały eksploatować wyłącznie autobusy zeroemisyjne, natomiast miasta liczące od 50 do 100 tys. mieszkańców będą zobowiązane do wykorzystywania autobusów zero- i niskoemisyjnych – ale bez określania minimalnych progów udziału tej floty.

W 2019 roku Miasto Inowrocław opracowało Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla gminy Miasto Inowrocław. Celem dokumentu było sprawdzenie, jakie rozwiązania do wdrożenia w komunikacji miejskiej są najbardziej uzasadnione ekonomicznie, środowiskowo i społecznie.

W analizie przewidziano 2 warianty:

- ❖ **Wariant 1 (CNG)** – wymiana taboru na autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym.
- ❖ **Wariant 2 (elektryczne)** – wymiana taboru na autobusy elektryczne ładowane przez pantograf.

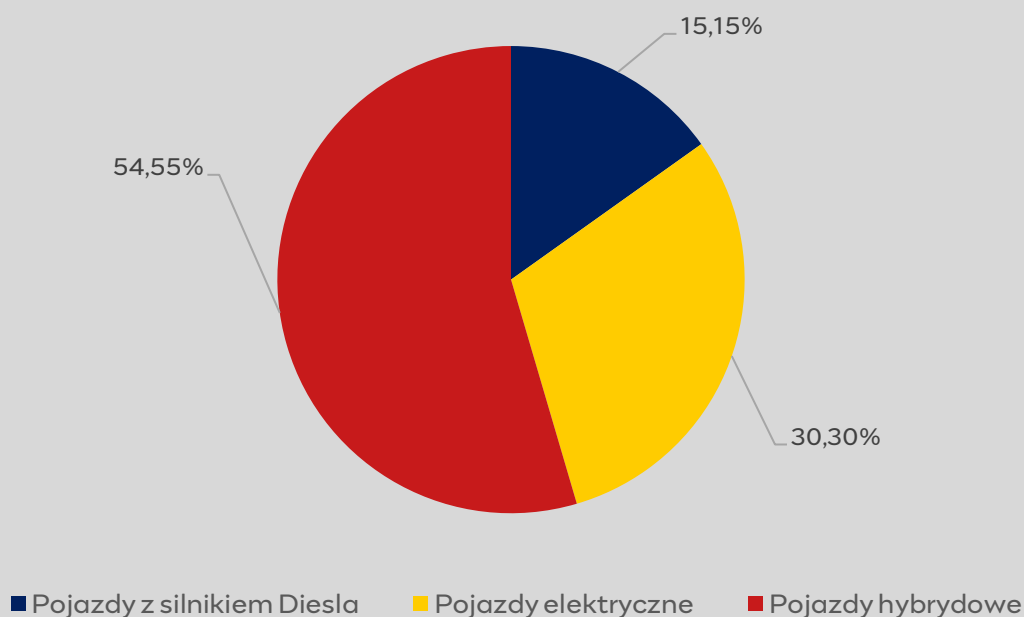
Dodatkowo rozważano proporcje udziału autobusów elektrycznych i hybrydowych, aby zmniejszyć ryzyko problemów z dostawą energii.

Wyniki wskazały, że mimo wysokich kosztów inwestycji warianty zeroemisyjne dają znaczące korzyści środowiskowe i społeczne, a najlepsze efekty w dłuższym horyzoncie daje wariant elektryczny – pod warunkiem uzyskania dofinansowania.

Zgodnie z wytycznymi ww. dokumencie Miasto Inowrocław sukcesywnie zaczęło wymieniać tabor na nowoczesny, zeroemisyjny. Obecnie Operator dysponuje jednym z najnowocześniejszych taborów autobusowych w skali kraju. Aktualnie flota przedsiębiorstwa liczy 33 pojazdy, z czego jedynie 5 autobusów (15,15%) napędzanych jest



wyłącznie olejem napędowym. Pozostałą część stanowią pojazdy niskoemisyjne – autobusy elektryczne (30,30%) oraz autobusy hybrydowe (54,55%).



Wykres 22. Struktura pojazdów w taborze MPK Inowrocław według typu napędu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miasta Inowrocław.

Tabela 13. Struktura taboru autobusowego MPK Inowrocław według normy EURO i udziału pojazdów elektrycznych

Operator	Pojazdy w podziale według normy EURO		Elektryczne	Razem
	Euro 5	Euro 6		
MPK Inowrocław Sp. z o. o.	5	18	10	33

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miasta Inowrocław.

Mimo że udział autobusów elektrycznych w taborze MPK Inowrocław jest już stosunkowo wysoki, Miasto Inowrocław konsekwentnie rozwija proces elektryfikacji floty. W dniu 17 lutego 2025 roku zawarto umowę z firmą Solaris Bus & Coach na dostawę pięciu autobusów elektrycznych Urbino 12 electric o wartości ponad 15,8 mln zł. W miarę posiadanych środków Miasto Inowrocław planuje sukcesywnie wymieniać najstarsze pojazdy taboru autobusowego.

Do ładowania autobusów komunikacji zbiorowej wykorzystywane są cztery ładowarki pantografowe OppCharge o mocy 300 kW oraz 9 stacji wolnego ładowania w zajezdni MPK, które mogą jednocześnie ładować po 2 autobusy każda.

Znaczny udział pojazdów niskoemisyjnych, w tym hybrydowych oraz elektrycznych, pozwala ograniczać lokalne emisje spalin i redukować poziom hałasu w mieście, a jednocześnie zapewnia wyższy komfort podróży. Czynniki te wpływają na atrakcyjność oferty transportu publicznego i mogą zachęcać mieszkańców do rezygnacji z indywidualnych środków transportu na rzecz komunikacji zbiorowej.

Fotografia 1. Autobus elektryczny Volvo 7900 Electric należący do MPK Inowrocław podczas ładowania pantografowego



Źródło: MPK Inowrocław.

8.3.1 Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych, elektrycznych hybrydowych, hybrydowych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

Posiadane przez MPK Inowrocław Sp. z o.o. pojazdy są wykorzystywane w sposób elastyczny, z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb przewozowych oraz warunków eksploatacyjnych poszczególnych linii komunikacyjnych. Autobusy elektryczne i hybrydowe obsługują zarówno linie przebiegające przez centrum miasta, jak i trasy o większym natężeniu ruchu, gdzie ich zastosowanie pozwala na osiągnięcie największych efektów ekologicznych i akustycznych. Przydział pojazdów do konkretnych linii jest każdorazowo dostosowywany do długości trasy, liczby pasażerów, uwarunkowań technicznych infrastruktury (w tym lokalizacji punktów ładowania) oraz harmonogramu pracy. Takie podejście umożliwia efektywne wykorzystanie potencjału nowoczesnego taboru, optymalizację kosztów eksploatacji oraz zapewnienie wysokiej jakości usług przewozowych na całym obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej.



8.3.2 Lokalizacja infrastruktury do zasilania autobusów niskoemisyjnych i bezemisyjnych

Na obszarze miasta zlokalizowana jest infrastruktura umożliwiająca ładowanie autobusów napędzanych energią elektryczną, obejmująca:

a) Ładowarki szybkiego ładowania

- ❖ teren przy dworcu kolejowym (52.806310; 18.244631),
- ❖ ul. Bolesława Krzywoustego (52.793417; 18.277290),
- ❖ ul. Poznańska (52.753182; 18.256788),
- ❖ ul. Władysław Łokietka (52.794124; 18.273159).

b) Ładowarki wolnego ładowania

Na terenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o. przy ul. ks. Piotra Wawrzyniaka 33 znajduje się 9 dwustanowiskowych ładowarek wolnego ładowania (52.801610; 18.243753).

8.3.2.1 Planowana rozbudowa infrastruktury

W przypadku uzyskania dofinansowania ze środków Unii Europejskiej lub innych programów wsparcia planowana jest dalsza modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego MPK. Zakłada się:

- ❖ zakup kolejnych ładowarek wolnego ładowania zlokalizowanych na terenie zajezdni MPK (52.801577; 18.246429),
- ❖ budowę magazynów energii wraz z instalacją fotowoltaiczną oraz przyłączeniem do sieci elektroenergetycznej (52.801667; 18.244103).

8.3.2.2 Znaczenie infrastruktury

Lokalizacja punktów ładowania została zaplanowana w sposób umożliwiający efektywne funkcjonowanie systemu transportu publicznego oraz zapewnienie ciągłości zasilania autobusów niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Rozwój tej infrastruktury wpisuje się w kierunki polityki zrównoważonej mobilności miejskiej oraz cele ograniczania emisji gazów cieplarnianych w transporcie publicznym.



9 SIĘĆ KOMUNIKACYJNA NA KTÓREJ JEST PLANOWANE WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

9.1 Charakterystyka istniejącej sieci

Na terenie miasta Inowrocławia funkcję operatora publicznego transportu zbiorowego pełni Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Inowrocławiu Sp. z o.o. (MPK Inowrocław). Obsługuje ono całość sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, która składa się wyłącznie z linii autobusowych. Brak jest innych form transportu miejskiego, takich jak tramwaje czy trolejbusy, co sprawia, że autobus stanowi podstawowy środek codziennego przemieszczania się mieszkańców w granicach miasta. Linie autobusowe zostały zaprojektowane w sposób umożliwiający obsługę najważniejszych generatorów ruchu, obejmujących osiedla mieszkaniowe, zakłady pracy, szkoły, placówki oświatowe i medyczne, a także główne punkty handlowo-usługowe. Dzięki temu sieć komunikacyjna stanowi istotny element integrujący różne części miasta, zapewniając mieszkańcom dostęp do podstawowych usług i instytucji publicznych.

Rozkład jazdy MPK Inowrocław charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem, wynikającym z dostosowania częstotliwości kursowania do zapotrzebowania przewozowego w poszczególnych dniach i okresach roku. Obowiązują oddzielne rozkłady jazdy na:

- ❖ dni robocze,
- ❖ soboty,
- ❖ niedziele i święta.

Taka konstrukcja rozkładów pozwala na optymalizację pracy przewozowej i dostosowanie oferty do zmiennych potrzeb mieszkańców w cyklu tygodniowym i rocznym.

MPK Inowrocław obsługuje trzy zasadnicze typy linii: stałe, sezonowe oraz okazjonalne, które różnią się częstotliwością kursowania, okresem funkcjonowania oraz celem uruchamiania.

- ❖ Linie stałe — stanowią podstawę systemu komunikacji miejskiej i funkcjonują przez cały rok, niezależnie od sezonu. Zapewniają one codzienną obsługę transportową miasta i umożliwiają sprawne przemieszczanie się między osiedlami a centrum oraz najważniejszymi obiektami użyteczności publicznej. Do grupy linii stałych należą m.in.: nr 1, 3, 4, 10, 12, 16, 21, 27 i 28.
- ❖ Linie sezonowe — uzupełniają system transportu w okresach zwiększonego zapotrzebowania na przewozy. Wśród nich szczególne znaczenie ma linia nr 7, obsługująca w dniach Wszystkich Świętych dojazdy do cmentarzy.



- ❖ Linie okazjonalne – tworzone są na czas organizacji wydarzeń masowych w mieście, które generują zwiększone potoki pasażerskie w wybranych obszarach. Przykładem są Dni Inowrocławia, odbywające się corocznie – zazwyczaj w pierwszej połowie czerwca. W tym okresie uruchamiane są linie nr 13 i 19, które zapewniają mieszkańcom możliwość dogodnego dojazdu do miejsc, w których odbywają się główne koncerty i imprezy towarzyszące.

Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK Inowrocław, z podziałem na charakter oraz przebieg tras, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 14. Charakterystyka linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie miasta Inowrocław

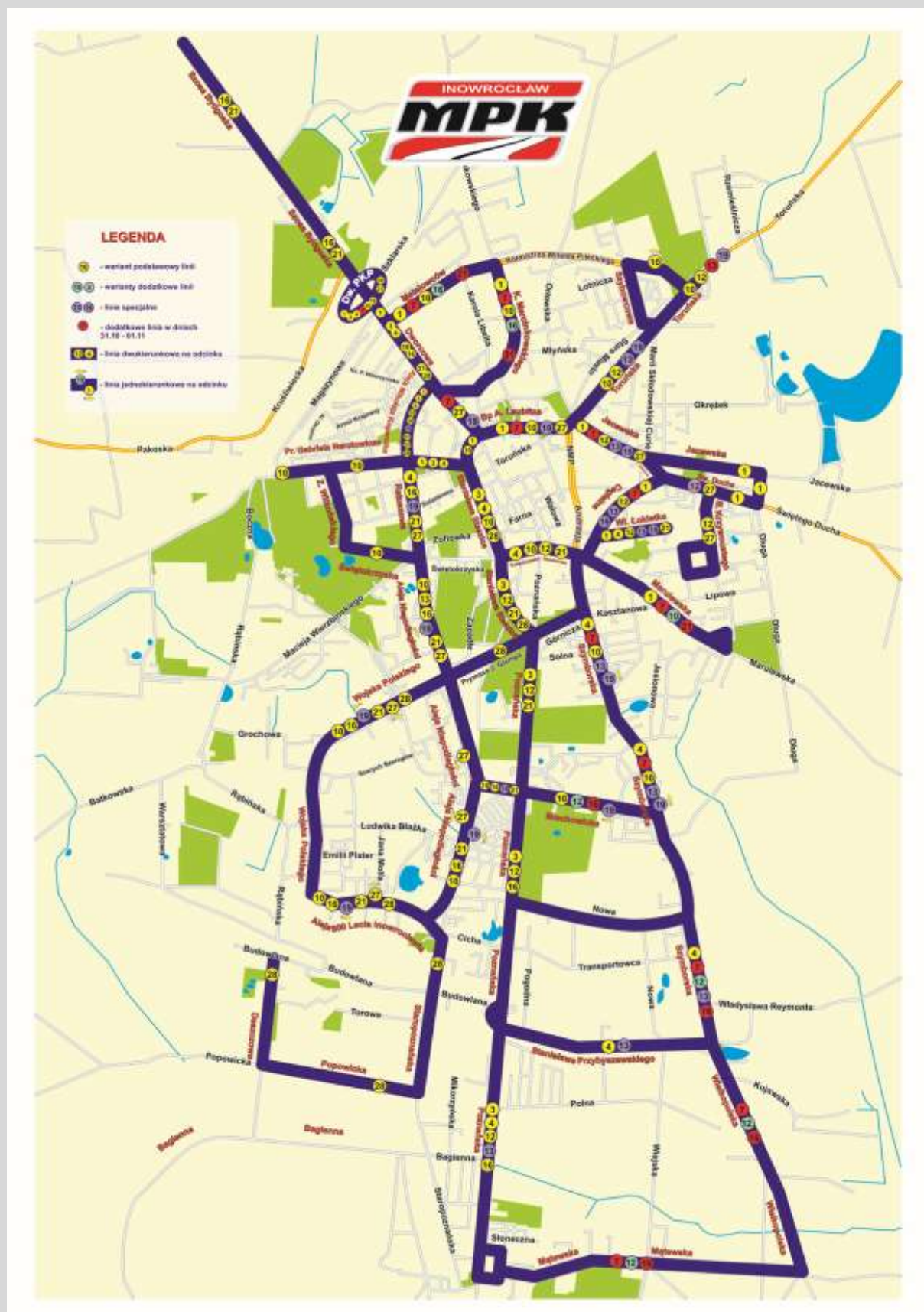
Numer linii	Charakter linii	Przebieg linii/ Uwagi
1	Linia stała	Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym – Marulewska cmentarz
3	Linia stała	Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym – Poznańska / Maćkowskiego
4	Linia stała	Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym – Mątwy II – droga wewnętrzna przy ul. Mątewskiej
7	Linia stała sezonowa	Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym – Mątwy II – droga wewnętrzna przy ul. Mątewskiej
10	Linia stała	Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym – rejon ul. Toruńskiej – działki
12	Linia stała	rejon ul. Toruńskiej – działki – Mątwy II – droga wewnętrzna przy ul. Mątewskiej
13	Linia okazjonalna	Uruchamiana głównie w związku z obchodami Dni Inowrocławia
16	Linia stała	Szosa Bydgoska / działki – Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym – Poznańska / Karola Maćkowskiego
19	Linia okazjonalna	Uruchamiana głównie w związku z obchodami Dni Inowrocławia
21	Linia stała	Szosa Bydgoska / działki – Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym – Władysława Łokietka II



27	Linia stała	Bolesława Krzywoustego / Stefana Czarnieckiego – Ks. Dobromira Ziarniaka / Stefana Czarnieckiego
28	Linia stała	Deszczowa /Torowa ZEC - Dworzec PKP I droga wewnętrzna przed dworcem kolejowym

Źródło opracowanie własne na podstawie materiałów MPK Inowrocław.

Mapa 4. Schemat sieci komunikacyjnej na poszczególnych liniach komunikacyjnych



Źródło: MPK Inowrocław.



9.2 Planowana sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Inowrocławskiego, przyjęty uchwałą nr VII/51/2024 Rady Powiatu Inowrocławskiego z dnia 25 października 2024 r., wskazuje miasto Inowrocław jako węzeł przesiadkowy dla całej sieci powiatowej – „w którym spotykają się wszystkie linie zaplanowane w niniejszym planie”. Ponadto nie wskazuje innych znaczących dla funkcjonowania komunikacji miejskiej rozwiązań.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, przyjęty uchwałą nr LXII/864/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 października 2023 r., wskazuje rolę miasta Inowrocławia jako węzła przesiadkowego o dużym natężeniu ruchu podróżnych.

Plany powiatowy i wojewódzki wzmocniają status miasta Inowrocławia jako kluczowego węzła przesiadkowego, lecz nie determinują szczegółów funkcjonowania komunikacji miejskiej. To Miasto we własnym zakresie zapewnia skoordynowanie ofert.

Obecna oferta komunikacji miejskiej, co do zasady, realizuje potrzeby wynikające z roli węzła, a zapisy wskazanych dokumentów nie mają bezpośredniego wpływu na planowanie transportu na obszarze miasta, w tym na planowaną sieć komunikacyjną.

Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego plan transportowy składa się z części tekstowej oraz części graficznej.

Jednocześnie, stosownie do § 4 ust. 3 cytowanego rozporządzenia, „w przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, część tekstowa planu transportowego może określać obszar, na którym jest planowane realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej”. Zgodnie zaś z § 5 ust. 4 „w przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, sporządzenie części graficznej planu transportowego nie jest wymagane”. Oznacza to, że sporządzenie części graficznej planu transportowego nie jest wymagane w planach dotyczących komunikacji miejskiej.

W odniesieniu do miasta Inowrocławia przyjęto podejście sieciowe, umożliwiające wskazanie obszaru funkcjonowania transportu zbiorowego jako spójnego systemu obejmującego zarówno teren miasta, jak i – w ramach zawieranych porozumień – gmin



sąsiednich. Takie rozwiązanie zapewnia większą elastyczność oraz przejrzystość planowania usług przewozowych.

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów autobusowych w Inowrocławiu, opiera się na istniejącym systemie drogowym miasta oraz gminy Inowrocław, a w przypadku zawarcia stosownych porozumień z innymi gminami – również na systemach drogowych gmin sąsiednich.

Podstawę sieci stanowią główne ciągi drogowe o znaczeniu miejskim i ponadlokalnym, zapewniające powiązania pomiędzy centrum miasta, osiedlami mieszkaniowymi oraz kluczowymi generatorami ruchu, takimi jak placówki edukacyjne, zakłady pracy, obiekty ochrony zdrowia czy instytucje użyteczności publicznej. Uzupełnieniem są drogi lokalne i osiedlowe, umożliwiające obsługę peryferyjnych obszarów miasta.

Węzły komunikacyjne zlokalizowane w strategicznych punktach – w szczególności w rejonie dworca kolejowego, centrum miasta oraz głównych skrzyżowań – pełnią rolę miejsc integrujących komunikację miejską z innymi formami mobilności, w tym z transportem kolejowym i usługami przewoźników regionalnych.

Rozszerzenie sieci komunikacyjnej w przyszłości możliwe będzie również na teren gmin sąsiednich, które zawrą z miastem Inowrocławiem stosowne porozumienia dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego. W takim przypadku obsługa komunikacyjna zostanie oparta na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich, stanowiących naturalne przedłużenie układu drogowego miasta.

Sieć komunikacyjna w tak zdefiniowanym kształcie umożliwi świadczenie przewozów autobusowych w sposób spójny, funkcjonalny i dostosowany do potrzeb komunikacyjnych mieszkańców Inowrocławia oraz gmin współpracujących, przy jednoczesnej integracji z systemem kolejowym i regionalnym.

Na dzień opracowywania niniejszego dokumentu nie przewiduje się zmian w obecnie funkcjonującym układzie linii komunikacji zbiorowej w Inowrocławiu. Układ ten w sposób zadowalający zaspokaja aktualne potrzeby przewozowe mieszkańców.

Jednocześnie przyjęto zasadę, iż w miarę potrzeb w każdym kolejnym roku obowiązywania planu, na koniec roku kalendarzowego dokonywana będzie przez Operatora analiza funkcjonowania sieci komunikacyjnej. W przypadku zidentyfikowania nowych potrzeb przewozowych, wynikających m.in. ze zmian zagospodarowania przestrzennego, rozwoju osiedli mieszkaniowych lub wzrostu liczby pasażerów, proponowany układ linii będzie przedstawiany Organizatorowi, a w przypadku jego zatwierdzenia przez Organizatora odpowiednio korygowany i dostosowywany do faktycznego zapotrzebowania. Zmiana



układu linii nie wymaga aktualizacji opracowanego Planu transportowego, ponieważ wszystkie linie będą funkcjonować w ramach obszaru.



10 FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

10.1 Źródła i formy finansowania

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 1 ust. 2 określa zasady finansowania regularnych przewozów osób o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Z kolei art. 12 ust. 1 pkt 3 tej samej ustawy wskazuje, że jednym z kluczowych obowiązków organizatora jest określenie planowanego sposobu finansowania usług przewozowych w ramach Planu transportowego.

Podstawowe źródła finansowania przewozów realizowanych w ramach usług publicznych obejmują:

- ❖ środki własne jednostki samorządu terytorialnego pełniącej funkcję organizatora,
- ❖ dotacje z budżetu państwa,
- ❖ wpływy ze sprzedaży biletów,
- ❖ opłaty dodatkowe pobierane od pasażerów na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. 2024 poz. 1262).

Natomiast źródła uzupełniające mogą stanowić:

- ❖ przychody pozataryfowe, w tym m.in. ze sprzedaży powierzchni reklamowych,
- ❖ wpływy z usług dodatkowych świadczonych przez operatora,
- ❖ opłaty związane z przejazdami bez ważnego biletu.

10.2 Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Inowrocławiu

Podstawowym źródłem finansowania usług przewozowych organizowanych przez Miasto Inowrocław są środki własne samorządu, zabezpieczane corocznie w budżecie gminy miejskiej. Środki te przeznaczane są na pokrycie kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej realizowanej przez MPK Inowrocław Sp. z o.o., w tym na rekompensatę z tytułu świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej.

Istotnym elementem wsparcia systemu finansowania inwestycji są również środki pozyskiwane z funduszy zewnętrznych, w szczególności z programów Unii Europejskiej i budżetu państwa. W ostatnich latach Miasto skutecznie aplikowało o dofinansowania, m.in. na zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania, modernizację przystanków, budowę parkingów typu „Park & Ride” oraz wdrażanie rozwiązań z zakresu zielonego transportu.



Od 1 czerwca 2025 r. w Inowrocławiu obowiązuje bezpłatna komunikacja miejska dla mieszkańców posiadających Kartę Inowrocławianina. Program ten jest finansowany ze środków własnych Miasta, a jego roczny koszt szacowany jest na ok. 20 mln zł. Rozwiązanie stanowi istotny element walki z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców, a także jest ukierunkowane na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego i ograniczenie udziału transportu indywidualnego.

W kolejnych latach nie przewiduje się zmian w sposobie finansowania usług transportu publicznego.

10.3 Rentowność linii komunikacyjnych

Transport zbiorowy na terenie miasta Inowrocławia ma na celu zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie przemieszczania się, pełniąc jednocześnie funkcję o charakterze społecznym. Ze względu na swoją specyfikę publiczny transport zbiorowy nie jest działalnością komercyjną, a rentowność poszczególnych linii nie stanowi priorytetu dla Organizatora. Najistotniejsze znaczenie ma zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług transportu zbiorowego zgodnie z określonymi standardami jakości.

Poszczególne linie komunikacyjne różnią się między sobą długością trasy, częstotliwością kursowania oraz rodzajem wykorzystywanego taboru. Miasto zlecając realizację i obsługę linii, kieruje się przede wszystkim aktualnymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie miasto systematycznie podnosi jakość świadczonych usług, w tym poprzez zwiększenie wymagań dotyczących taboru obsługującego sieć komunikacyjną. Podwyższenie standardów jakościowych wiąże się jednak ze wzrostem kosztów eksploatacyjnych, co wpływa na obniżenie wskaźnika rentowności linii. Dodatkowo coroczny wzrost cen paliw i energii oraz wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych powoduje zwiększenie kosztów obsługi komunikacyjnej miasta.



11 ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW

11.1 Przewidywalny tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Głównymi zadaniami Organizatora są:

- ❖ planowanie rozwoju transportu,
- ❖ organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

11.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Inowrocław. Na mocy umowy zawartej w dniu 14 grudnia 2022 r. w sprawie świadczenia usług publicznego drogowego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej na terenie gminy Miasto Inowrocław oraz gminy Inowrocław, Miasto powierzyło realizację tych usług Spółce Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. z siedzibą w Inowrocławiu.

Umowa została zawarta na okres od 1 stycznia 2023 roku do dnia 31 grudnia 2032 roku.

W umowie zostały określone zadania, za które odpowiada Organizator oraz Operator. Podział zadań został przedstawiony w tabeli poniżej.

Tabela 15. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w mieście Inowrocław zgodnie z zawartą umową

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
Badanie i analiza potrzeb przewozowych (w tym osób z niepełnosprawnościami)	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji/aktualizacji planu transportowego	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta
Zapewnienie warunków funkcjonowania transportu zbiorowego (przystanki, dworce, taryfy, informacja pasażerska)	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta / MPK Inowrocław



Określanie sposobu oznakowania środków transportu publicznego	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta / MPK Inowrocław
Ustalanie stawek opłat za korzystanie z przystanków i dworców (niebędących własnością JST)	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta
Określanie przystanków i dworców udostępnionych przewoźnikom oraz zasad korzystania z nich	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w sprawie zawarcia umowy z operatorem	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta
Zawieranie umów o świadczenie usług transportowych	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta
Ustalanie opłat za przewozy i innych opłat zgodnie z ustawą – Prawo przewozowe	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta
Realizacja dystrybucji biletów	MPK Inowrocław
Wykonywanie zadań wynikających z art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Miasto Inowrocław – Wydział Inwestycji, Dróg i Rozwoju Miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie umowy między Organizatorem a Operatorem.

11.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Inowrocław

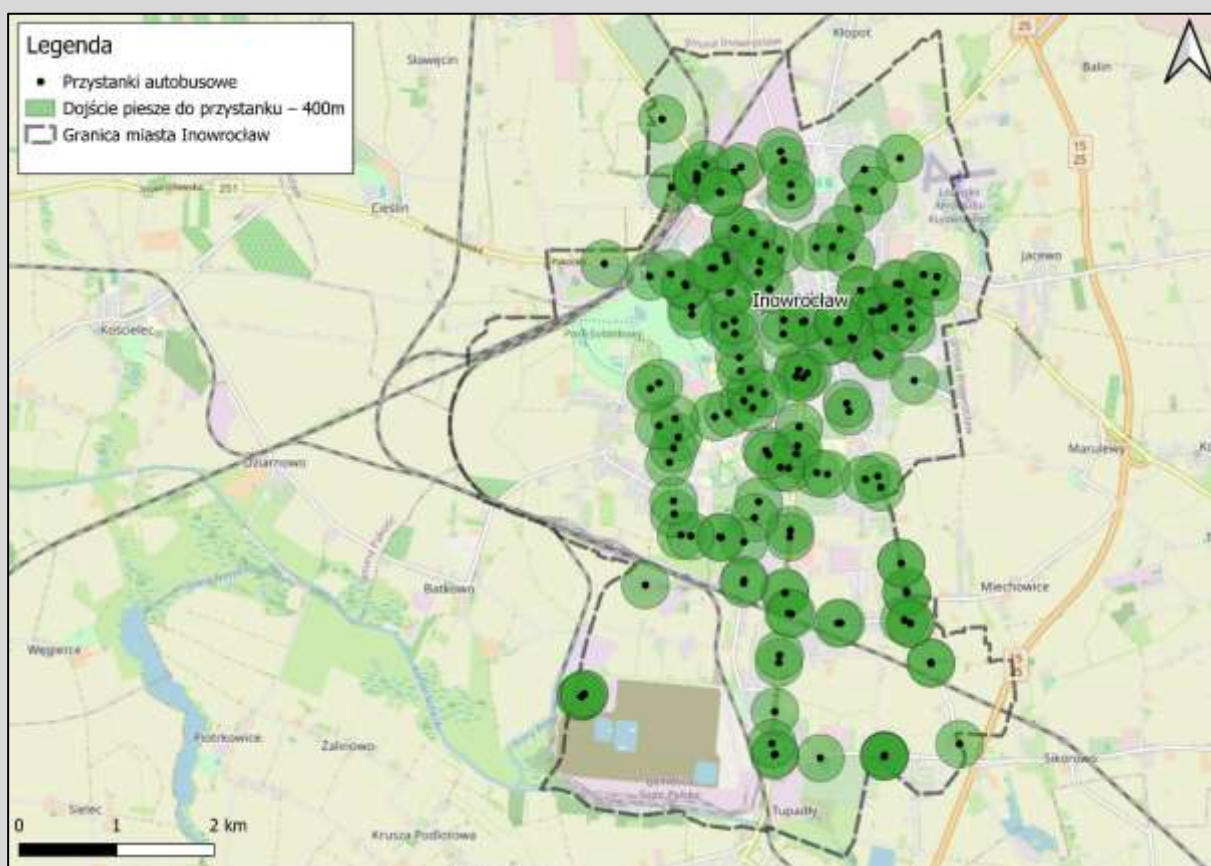
Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych zadań organizatora transportu należy m.in. określanie lokalizacji przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem bądź zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie ich przewoźnikom oraz ustalanie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. W myśl art. 2 pkt 13 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2024 poz. 1251), za przystanek autobusowy uznaje się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone znakiem drogowym D-15 „przystanek autobusowy”. Ustawodawca wskazuje również, że na terenie przystanków powinna być umieszczona informacja dla pasażerów, w szczególności dotycząca rozkładu jazdy.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz zasad ich użytkowania następuje w drodze uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego. W przypadku Miasta Inowrocławia kwestie te reguluje Uchwała nr XIV/128/2025 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 31 marca 2025 r., zmieniona uchwałą XX/215/2025 Rady

Miejskiej Inowrocławia z dnia 29 września 2025 r., obie uchwały przyjęte na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisów ustawy o samorządzie gminnym. Na mocy uchwały Miasto Inowrocław jest właścicielem lub zarządcą 71 przystanków komunikacyjnych, w tym również zlokalizowanych przed dworcem kolejowym PKP, co sprzyja integracji transportu drogowego i kolejowego. Należy zaznaczyć, że Miasto Inowrocław nie zarządza żadnym dworcem autobusowym. Obiekt dawnego dworca PKS przy placu Jana Kasprówicza został zlikwidowany w 2020 roku. Natomiast zarząd nad budynkiem dworca kolejowego oraz infrastrukturą torową wykonują spółki PKP S.A. i PKP PLK S.A.

Poniżej przedstawiono mapę zasięgu dojścia pieszego do przystanków autobusowych na terenie miasta Inowrocławia.

Mapa 5. Izochrony piesze wokół stałych przystanków autobusowych – Miasto Inowrocław







Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OpenStreetMap.







12 POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Standard i jakość usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Inowrocławiu powinny odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców miasta oraz możliwościom finansowym samorządu. Atrakcyjna oferta transportowa zwiększa konkurencyjność komunikacji miejskiej wobec transportu indywidualnego i wpływa bezpośrednio na poprawę jakości życia mieszkańców. Podnoszenie jakości usług powinno wynikać z postulatów zgłaszanych przez pasażerów – zarówno obecnych, jak i potencjalnych użytkowników komunikacji miejskiej.

Poniżej przedstawiono postulaty transportowe wraz z możliwymi sposobami ich realizacji.

Obszar – oczekiwania dotyczące	Postulaty i sposób realizacji
 Czas podróży	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Usprawnienie przejazdu autobusów poprzez nadanie priorytetu. ❖ Budowa lub wydzielanie buspasów. ❖ Optymalizacja tras dla skrócenia czasu przejazdu.
 Koszt podróży	<p>Obecnie komunikacja miejska dla mieszkańców Inowrocławia jest bezpłatna. Z bezpłatnych przejazdów mogą korzystać również osoby, które ukończyły 65. rok życia – niezależnie od miejsca zamieszkania.</p>
 Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Minimalizacja odległości dojścia do przystanków. ❖ Tworzenie przejść dla pieszych przy przystankach. ❖ Usuwanie barier architektonicznych dla osób z ograniczoną mobilnością.
 Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Dostosowanie układu linii autobusowych do najczęściej występujących relacji podróży.



 Częstotliwość i rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Utrzymanie regularnych odstępów czasu między kursami, dostosowanych do potrzeb pasażerów.
 Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Realistyczne rozkłady jazdy oparte na rzeczywistych czasach przejazdu ❖ Ograniczenie kursów opóźnionych (>3 min max 5%) i przyspieszonych (>1 min mniej niż 1%).
 Komfort i wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Nowoczesne wiaty przystankowe. ❖ Wygodne wnętrza autobusów, stosowanie e-papieru. ❖ Klimatyzacja w pojazdach.
 Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Monitoring przestrzeni pasażerskiej.
 Informacja pasażerska	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Tablice Informacji Pasażerskiej (TIP) w kluczowych punktach miasta. ❖ Rozwój otwartych danych o transporcie.
 Pewność realizacji usług	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Dalsza wymiana autobusów na nowoczesny, niskoemisyjny tabor.

Dodatkowe kierunki działań w Inowrocławiu w celu podniesienia standardu świadczonych usług:

- ❖ Wdrożenie rozwiązań przyjaznych środowisku (np. tablice przystankowe w technologii e-papieru, dążenie do wymiany całego taboru na pojazdy z napędem elektrycznym).
- ❖ Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami i seniorów.

Usługi publicznego transportu zbiorowego w Inowrocławiu powinny odpowiadać określonym wymogom jakościowym. Spełnienie poniższych kryteriów stanowi warunek realizacji postulatów wskazanych w tabeli powyżej, zapewnienia wysokiego poziomu komfortu, bezpieczeństwa oraz dostępności usług dla mieszkańców miasta.



Wymogi jakościowe dla taboru:

- Stosowanie jednolitych barw oraz standaryzacji oznakowania pojazdów.
 - Wszystkie pojazdy powinny być niskopodłogowe.
 - Pełna klimatyzacja przedziału pasażerskiego oraz niezależnie sterowana w przestrzeni kierowcy.
 - Monitoring całego przedziału pasażerskiego z rejestracją obrazu w wysokiej rozdzielczości, przestrzeni wokół autobusu, a także kamera toru jazdy.
 - Tablice elektroniczne wskazujące kierunek jazdy – wewnętrzne i zewnętrzne – wykonane w najnowszych technologiach.
 - Pojazdy wyposażone w platformy ułatwiające wjazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich.
 - System przykłąku przystankowego.
 - Stosowanie głosowych zapowiedzi przystanków wewnątrz i na zewnątrz pojazdu.
- ❖ Istotnym elementem systemu publicznego transportu zbiorowego jest także infrastruktura przystankowa. Wymogi jakościowe dla infrastruktury przystankowej:
- Modernizacja przystanków w celu poprawy standardów oczekiwania, szczególnie podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych, a także poprawy bezpieczeństwa i funkcjonalności, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
 - Wyposażenie jak największej liczby przystanków w nowoczesne wiaty z ławkami, osłonami przed wiatrem i deszczem oraz koszami na odpady.
 - Wyposażenie przystanków w system elektronicznej informacji pasażerskiej (rozbudowa systemu).
 - Dostosowanie peronów przystankowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
 - Likwidację barier architektonicznych, w tym na dojściach do przystanków.

Ponadto Miasto Inowrocław wraz z gminami wchodzącymi w skład MOF Inowrocław będzie podejmować działania na rzecz poprawy całego systemu mobilności – nie tylko publicznego transportu zbiorowego. Realizowane przedsięwzięcia będą zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju miasta, wskazaną w Strategii Rozwoju Miasta Inowrocławia.

Wśród inwestycji wpisujących się w powyższe założenia można wymienić:

- ❖ rozbudowę i modernizację ciągów pieszych i rowerowych, w tym uzupełnianie brakujących odcinków sieci rowerowej;



- ❖ modernizację i przebudowę infrastruktury transportowej, ze szczególnym naciskiem na poprawę bezpieczeństwa i wygody jej użytkowników;
- ❖ prowadzenie badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców i wykorzystanie wyników do dostosowywania układu połączeń oraz oferty przewozowej;
- ❖ działania informacyjno-edukacyjne promujące korzystanie z transportu zbiorowego, roweru oraz ruchu pieszego;
- ❖ współpracę z innymi jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami pozarządowymi, przedsiębiorcami i interesariuszami w celu wspólnego usprawniania systemu mobilności i wdrażania rozwiązań zgodnych z ideą zielonej transformacji.



13 PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

Sprawnie funkcjonujący system informacji pasażerskiej stanowi kluczowy komponent nowoczesnego transportu publicznego. Przejrzyste i łatwo dostępne informacje dla podróżnych zwiększają atrakcyjność komunikacji zbiorowej, czyniąc ją integralną częścią całego układu transportowego w danym obszarze.

13.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej jest obowiązkiem organizatora publicznego transportu zbiorowego, co wynika wprost z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przepisy nakładają m.in. konieczność podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na przystankach i dworcach, publikacji cenników opłat wraz z informacją o ulgach, a także udostępniania regulaminów przewozu. Szczegółowe zasady w tym zakresie określa Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2012 poz. 451). Zgodnie z jego zapisami przewoźnicy wykonujący regularne przewozy zobowiązani są do udostępniania rozkładów jazdy na swoich stronach internetowych, przekazywania ich organizatorowi oraz właścicielom i zarządzającym przystankami czy dworcami, a także do publikacji na wszystkich przystankach objętych danym rozkładem.

W Inowrocławiu system informacji pasażerskiej opiera się na tradycyjnych tablicach rozkładowych umieszczonych na przystankach, jak i na elektronicznych Tablicach Informacji Pasażerskiej (TIP). Obecnie w Inowrocławiu funkcjonuje 28 przystanków wyposażonych w tego rodzaju urządzenia.

Oprócz systemu informacji pasażerskiej dostępnego na przystankach pojazdy operatora publicznego transportu zbiorowego wyposażone są w wewnętrzne wyświetlacze LED/LCD. Umożliwiają one pasażerom bieżący dostęp do informacji o trasie przejazdu i kolejnych przystankach, co ma szczególne znaczenie dla osób starszych, turystów oraz osób z niepełnosprawnościami. Wyświetlacze pełnią również funkcję uzupełniającą wobec systemu zapowiedzi głosowych, zapewniając dostępność informacji dla osób z dysfunkcją słuchu. Wszystkie pojazdy MPK Inowrocław posiadają tablice kierunkowe (wewnętrzne) oraz system zapowiedzi głosowych informujących o kolejnych przystankach.

Fotografia 2. Tablica Informacji Pasażerskiej (TIP) na przystanku autobusowym w Inowrocławiu



Źródło: profil Miasta Inowrocław.

Informacje dla pasażerów udostępniane są także w formie elektronicznej. Na oficjalnej stronie Operatora – MPK Inowrocław – oraz na stronie Organizatora dostępne są aktualne rozkłady jazdy, schematy sieci komunikacyjnej oraz rozkład w wersji dostosowanej dla osób słabowidzących. Dodatkowo pasażerowie mogą korzystać z szeregu narzędzi cyfrowych, ułatwiających planowanie i obsługę podróży. Rozkłady jazdy i połączenia można sprawdzić m.in. w aplikacji Jakdojade, serwisie bus.inowroclaw.pl oraz na platformie e-podroznik.pl. Zakup biletów elektronicznych możliwy jest m.in. poprzez serwis zbiletem.pl oraz aplikacje mobilne moBILET i SkyCash.

13.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Nie planuje się zasadniczych zmian w funkcjonowaniu systemu informacji pasażerskiej w Inowrocławiu, ponieważ system ten działa prawidłowo i spełnia swoje zadania w zakresie obsługi pasażerów transportu zbiorowego. W ramach unowocześniania rekomenduje się jednak sukcesywną modernizację oraz stopniową rozbudowę, ukierunkowaną na zwiększanie czytelności i dostępności przekazywanych informacji.

W szczególności wskazuje się na potrzebę:

- ❖ wdrożenia tablic informacji pasażerskiej w technologii e-papieru na głównych przystankach (docelowo na wszystkich), co umożliwi poprawę widoczności



komunikatów przy jednoczesnym ograniczeniu zużycia energii oraz nakładów pracy,

- ❖ zwiększenie liczby przystanków wyposażonych w elektroniczne Tablice Informacji Pasażerskiej (TIP), w pierwszej kolejności na przystankach o największym znaczeniu komunikacyjnym (dalszy rozwój systemu),
- ❖ utrzymania i dalszego rozwijania integracji systemu TIP z wyposażeniem pojazdów komunikacji miejskiej (wewnętrzne wyświetlacze LED/LCD oraz system zapowiedzi głosowych),
- ❖ kontynuacji i poszerzania dostępu do informacji pasażerskich w formie elektronicznej, w tym poprzez stronę internetową organizatora, aplikacje mobilne oraz zewnętrzne platformy planowania podróży.

Wskazane działania pozwolą na utrzymanie wysokiego standardu obsługi pasażerów, przyczynią się do poprawy komfortu korzystania z transportu zbiorowego oraz zapewnią dalszą spójność systemu informacji pasażerskiej z nowoczesnymi rozwiązaniami stosowanymi w transporcie publicznym.



14 KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Informacje przedstawione w części diagnostycznej oraz planistycznej wyznaczają główne kierunki rozwoju transportu zbiorowego na terenie Inowrocławia w perspektywie kolejnych lat. Potrzeby transportowe mieszkańców powinny być cyklicznie analizowane w oparciu o badania napełnień autobusów oraz preferencji komunikacyjnych. Umożliwi to lepsze dostosowanie siatki połączeń do realnych potrzeb pasażerów i podnoszenie jakości usług.

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu w Inowrocławiu zgodnie z przedstawioną wizją transportu jest stworzenie atrakcyjnej, dostępnej i ekologicznej komunikacji zbiorowej, stanowiącej realną alternatywę dla transportu indywidualnego.

W tym celu przewiduje się następujące działania:

- ❖ Dalsza wymiana i modernizacja taboru – sukcesywne odnawianie taboru autobusowego z nadrzędnym celem pełnej elektryfikacji pojazdów komunikacji miejskiej. Zastrzega się jednocześnie możliwość zakupu ograniczonej liczby autobusów z silnikiem spalinowym, które będą mogły być wykorzystane w sytuacjach nadzwyczajnych, kryzysowych, np. do ewakuacji ludności w przypadku działań wojennych. Pojazdy te będą równocześnie wykorzystywane do realizacji regularnych kursów w komunikacji miejskiej.
- ❖ Rozwój systemu informacji pasażerskiej – sukcesywne zwiększanie liczby elektronicznych Tablic Informacji Pasażerskiej na przystankach oraz wprowadzanie tablic w technologii e-papieru, zapewniającej energooszczędność i wysoką czytelność informacji. W pojazdach przewiduje się dalszą rozbudowę systemu zapowiedzi głosowych oraz wyświetlaczy LED/LCD.
- ❖ Integracja z przewoźnikami regionalnymi i koleją – rozwijanie współpracy z przewoźnikami pozamiejskimi oraz przewoźnikami kolejowymi w celu synchronizacji rozkładów jazdy. Dążeniem jest stworzenie systemu dogodnych i gwarantowanych skomunikowań między autobusami MPK, autobusami regionalnymi oraz pociągami.
- ❖ Rozwój węzłów przesiadkowych, przystanków węzłowych – tworzenie i modernizacja punktów integrujących różne środki transportu, wyposażonych w miejsca postojowe, parkingi, przystanki oraz systemy informacji pasażerskiej.
- ❖ Zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego – dostosowywanie liczby kursów i siatki połączeń do rozwijających się osiedli i obszarów peryferyjnych miasta, z zapewnieniem odpowiedniej częstotliwości, tak aby zachęcała mieszkańców do rezygnacji z transportu indywidualnego. Dążenie do rozszerzenia,



zawarcia nowych porozumień międzygminnych dotyczących wydłużenia linii komunikacji zbiorowej.

- ❖ Punktualność i częstotliwość – działania na rzecz zwiększania częstotliwości kursów oraz utrzymania punktualności poprzez odpowiednie planowanie rozkładów i zarządzanie taborami (w przypadku wystąpienia faktycznych potrzeb).
- ❖ Ekologia i promocja transportu zbiorowego – stopniowe ograniczanie emisji poprzez elektryfikację taboru, a także kampanie informacyjne i współpracę z mediami w celu promowania transportu zbiorowego, ruchu rowerowego jako nowoczesnego, ekologicznego i wygodnego środka przemieszczania się.

Realizacja działań w ramach wskazanych kierunków ma na celu zapewnienie mieszkańcom Inowrocławia wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, zintegrowanego z innymi formami mobilności i odpowiadającego na wyzwania społeczne, ekologiczne i gospodarcze w perspektywie długoterminowej.



15 MONITORING I EWALUACJA PLANU

Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być – zależnie od istniejących potrzeb – okresowo weryfikowany i w razie konieczności aktualizowany. Na obecnym etapie nie da się jednoznacznie wskazać wszystkich okoliczności, które mogą przesądzić o konieczności dokonania zmian w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Inowrocławia.

W praktyce, przyjmując zarówno zalecenia teoretyczne, jak i doświadczenia z zakresu planowania transportu, zakłada się regularną analizę i ocenę zapisów niniejszego dokumentu. Wyniki tej oceny będą stanowić podstawę do podjęcia decyzji o ewentualnej aktualizacji Planu. Należy jednocześnie pamiętać, że każda zmiana Planu transportowego wymaga – zgodnie z obowiązującymi przepisami – podjęcia odpowiedniej uchwały przez Radę Miejską Inowrocławia.



16 SPIS TABEL, WYKRESÓW, FOTOGRAFII, MAP

Spis tabel

Tabela 1. Stan liczby ludności w miastach na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w latach 2020–2024.....	16
Tabela 2. Liczba zameldowań i wymeldowań, saldo migracji na terenie Inowrocławia w latach 2020–2024.....	17
Tabela 3. Gęstość zaludnienia na terenie Inowrocławia w latach 2020–2024.....	18
Tabela 4. Zmiany liczby osób pracujących i bezrobotnych w Inowrocławiu w latach 2020–2024.....	21
Tabela 5. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w Inowrocławiu.....	21
Tabela 6. Liczba samochodów osobowych w powiecie inowrocławskim w latach 2019–2023.....	22
Tabela 7. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie kujawsko-pomorskim oraz powiecie inowrocławskim w latach 2019–2023.....	22
Tabela 8. Urzędy i instytucje publiczne w Inowrocławiu.....	31
Tabela 9. Placówki oświatowe w Inowrocławiu.....	32
Tabela 10. Największe placówki służby zdrowia w Inowrocławiu.....	36
Tabela 11. Największe zakłady pracy na terenie miasta Inowrocławia.....	37
Tabela 12. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w Inowrocławiu.....	37
Tabela 13. Struktura taboru autobusowego MPK Inowrocław według normy EURO i udziału pojazdów elektrycznych.....	55
Tabela 14. Charakterystyka linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie miasta Inowrocław.....	59
Tabela 15. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w mieście Inowrocław zgodnie z zawartą umową.....	67

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba zameldowań i wymeldowań na terenie Inowrocławia w latach 2020–2024.....	17
Wykres 2. Liczba mieszkańców Inowrocławia w podziale na grupy wiekowe w latach 2020–2024.....	18
Wykres 3. Wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w powiecie inowrocławskim, województwie kujawsko-pomorskim i Polsce w latach 2020–2024 (w zł).....	19



Wykres 4. Dynamika zmian stopy bezrobocia w powiecie inowrocławskim na tle województwa kujawsko-pomorskiego i Polski w latach 2020–2024.....	20
Wykres 5. Tendencja wzrostowa wskaźnika motoryzacji w powiecie inowrocławskim na tle województwa kujawsko-pomorskiego i całej Polski w latach 2019–2023	23
Wykres 6. Miejsce zamieszkania (n=1128)	41
Wykres 7. Podział respondentów ze względu na płeć (n=1128)	41
Wykres 8. Wiek respondentów (n=1128).....	42
Wykres 9. Wykształcenie respondentów (n=1128)	42
Wykres 10. Aktywność zawodowa (n=1128).....	43
Wykres 11. Czy posiada Pan / Pani prawa jazdy kategorii B (na samochód osobowy)? (n= 1128).....	44
Wykres 12. Czy posiada Pan / Pani samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n= 798).....	44
Wykres 13. W jaki sposób najczęściej dociera Pan / Pani do wyżej wymienionych miejsc? (n=5640)	45
Wykres 14. Jak często podróżuje Pan / Pani do wyżej wymienionych miejsc? (n=5640)	46
Wykres 15. Czy ma Pan / Pani możliwość dojazdu ze swojego miejsca zamieszkania do pracy / szkoły komunikacją miejską? (n=1128)	47
Wykres 16. Obecnie czas dojazdu z Pana / Pani miejsca zamieszkania do pracy / szkoły wynosi: (n=1128).....	47
Wykres 17. Czym przede wszystkim kieruje się Pan / Pani, wybierając środek transportu? (n=1128).....	48
Wykres 18. Z jakiego rodzaju biletów Pan / Pani korzysta? (n=1128).....	48
Wykres 19. Gdzie dostępne według Pana / Pani są rozkłady jazdy komunikacji miejskiej? (n=2168).....	49
Wykres 20. Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan / zaczęła Pani korzystać / częściej korzystać z transportu zbiorowego? (n=1128).....	50
Wykres 21. Czy aktualnie funkcjonująca komunikacja miejska jest: (n=1128).....	50
Wykres 22. Struktura pojazdów w taborze MPK Inowrocław według typu napędu	55

Spis fotografii

Fotografia 1. Autobus elektryczny Volvo 7900 Electric należący do MPK Inowrocław podczas ładowania pantografowego.....	56
Fotografia 2. Tablica Informacji Pasażerskiej (TIP) na przystanku autobusowym w Inowrocławiu	75



Spis map

Mapa 1. Granice Gminy Miejskiej Inowrocław na tle Gminy Wiejskiej i Powiatu Inowrocławskiego.....	15
Mapa 2. Mapa układu drogowego miasta Inowrocławia – załącznik do Uchwały nr XI/79/2025 Rady Powiatu Inowrocławskiego.....	26
Mapa 3. Układ linii kolejowych i stacji węzła Inowrocław.....	28
Mapa 4. Schemat sieci komunikacyjnej na poszczególnych liniach komunikacyjnych.....	61
Mapa 5. Izochrony piesze wokół stałych przystanków autobusowych – Miasto Inowrocław	69