

**UCHWAŁA NR IX/81/2015
RADY MIEJSKIEJ INOWROCŁAWIA**

z dnia 29 czerwca 2015 r.

**w sprawie przyjęcia Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia
do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2013 r. poz. 594, 645 i 1318 oraz z 2014 r. poz. 379 i 1072) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Miejską Strategię Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonywanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Inowrocławia.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miejskiej Inowrocławia

Tomasz Marcinkowski

**Miejska Strategia Rozwoju
Transportu dla Miasta Inowrocławia
do 2020 r.
z uwzględnieniem Planu Mobilności
Miejskiej Miasta Inowrocławia**

INOWROCŁAW

CZERWIEC 2015

Opracowanie pt.: „Miejska Strategia Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia” zostało przygotowane przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
00-095 Warszawa Pl. Bankowy 2
tel., fax: +48 22 323 77 44 do 46
www.zgdtor.pl zgdtor@zgdtor.net.pl
NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Przygotował zespół w składzie:

Paweł Rydzyński – kierownik projektu,
Emilia Frąckiewicz
Adrian Nieznalski
Piotr Rydzyński
Marcin Wojtowicz
Adam Piotr Zając



Warszawa-Inowrocław, dnia 31 maja 2015 r.

Spis treści

WSTĘP

1 POWIĄZANIE Z WYBRANYMI AKTAMI NORMATYWNYMI I DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

1.1 Wybrane dokumenty Unii Europejskiej

1.1.1 Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007

1.1.2 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013

1.2 Wybrane dokumenty krajowe

1.2.1 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

1.2.2 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

1.2.3 Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (implementacja z października 2014 r.)

1.3 Dokumenty wojewódzkie

1.3.1 Plan transportowy dla Województwa Kujawsko - Pomorskiego

1.3.2 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego (PZP)

1.3.3 Regionalna Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2020 r.

1.4 Dokumenty lokalne

1.4.1 Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku

1.4.2 Plan transportowy dla Miasta Inowrocławia

1.4.3 Strategia OSI dla Inowrocławia oraz obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie

1.4.4 Miejska Strategia Rozwoju Transportu dla miasta Inowrocławia (MSRT)

2 DIAGNOZA OBECNEGO STANU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA OBSZARZE MIASTA INOWROCŁAWIA.

2.1 Transport drogowy

2.1.1 Infrastruktura drogowa

2.1.1.1 Układ drogowy w rejonie Inowrocławia

2.1.1.2 Natężenie ruchu drogowego

2.1.1.3 Układ drogowy na terenie miasta

2.1.1.4 Stan techniczny dróg

2.1.1.5 Określenie problemów związanych z ruchem drogowym

2.1.2 Motoryzacja indywidualna

2.1.3 Publiczny transport autobusowy

2.1.4 Infrastruktura parkingowa

2.2 Transport kolejowy

2.3 Transport lotniczy

2.4 Transport rowerowy

2.4.1 Znaczenie ruchu rowerowego

2.4.2 Ruch rowerowy w dokumentach strategicznych Inowrocławia

2.4.3	<u>Warunki ruchu rowerowego w Inowrocławiu</u>
2.5	<u>Transport pieszy</u>
2.5.1	<u>Znaczenie ruchu pieszego</u>
2.5.2	<u>Ruch pieszcy w dokumentach strategicznych Inowrocławia</u>
2.5.3	<u>Warunki ruchu pieszego w Inowrocławiu</u>
2.6	<u>Drogi wodne</u>
2.7	<u>Zatwierdzone działania inwestycyjne</u>
3	<u>POWIĄZANIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO Z PROBLEMATYKĄ OCHRONY ŚRODOWISKA</u>
3.1	<u>Główne rodzaje i źródła zanieczyszczeń powietrza przez transport</u>
3.2	<u>Efekty ekologiczne</u>
3.3	<u>Działania w celu osiągnięcia założonego efektu ekologicznego</u>
3.3.1	<u>Prognozowane przedsięwzięcia</u>
3.3.2	<u>Rekomendacje ograniczające wpływ transportu na jakość powietrza i klimat</u>
4	<u>DIAGNOZA PROBLEMÓW</u>
4.1	<u>Analiza SWOT obecnego systemu transportowego Miasta Inowrocław</u>
5	<u>KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU W MIEŚCIE INOWROCŁAWIU</u>
5.1	<u>Rozwój infrastruktury drogowej i parkingowej</u>
5.1.1	<u>Harmonogram zadań inwestycyjnych do 2020 r.</u>
5.2	<u>Rozwój infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym</u>
5.2.1	<u>Harmonogram zadań inwestycyjnych do 2020 r.</u>
5.3	<u>Modyfikacja oferty publicznego transportu zbiorowego</u>
5.3.1	<u>Harmonogram zadań do 2020 r.</u>
6	<u>PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ MIASTA INOWROCŁAWIA</u>
6.1	<u>Cele Planu Mobilności</u>
6.2	<u>Cechy Planu Mobilności</u>
6.3	<u>Związek Planu Mobilności ze Strategią Rozwoju Transportu</u>
6.4	<u>Kierunki działań wynikające z Planu Mobilności</u>
6.5	<u>Harmonogram zadań inwestycyjnych do 2020 r.</u>
7	<u>UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ</u>
8	<u>BIBLIOGRAFIA I WYKAZ DOKUMENTÓW POWIĄZANYCH</u>
9	<u>SPIS TABEL I RYSUNKÓW</u>

Wykaz skrótów i oznaczeń

BDL – Bank Danych Lokalnych
DK – Droga Krajowa
GDDKIA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS – Główny Urząd Statystyczny
IOF - Inowrocławski Obszar Funkcjonalny
KPZK – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
MPK – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (Sp. z o.o. w Inowrocławiu)
MSRT – Miejska Strategia Rozwoju Transportu
OSI – Obszary Strategicznych Interwencji
PKP – Polskie Koleje Państwowe
PKP PLK S.A. - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PR – Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
p.t.z. – publiczny transport zbiorowy
RPO – Regionalny Program Operacyjny
SOSN - Systemem Oceny Stanu Nawierzchni
SRMI - Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia
TEN-T – Transeuropejska sieć transportowa (ang. Trans-European Transport Networks)
TLK – Tanie Linie Kolejowe
UE – Unia Europejska
WE – Wspólnota Europejska
Wozokm - wozokilometr
ZIT - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZDG TOR – Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wstęp

Rozwój alternatywnych form transportu wobec motoryzacji indywidualnej jest jednym z najważniejszych priorytetów w polityce transportowej Unii Europejskiej. Wynika to z obciążenia ogółu społeczeństwa - nie tylko użytkowników transportu, ale także np. pieszych czy osób, mieszkających bezpośrednio przy ruchliwych drogach jego kosztami zewnętrznymi. Występowanie takich kwestii jak: następstwa finansowe śmierci albo zranienia ofiar wypadków komunikacyjnych, bezproduktywne wydłużenia czasu podróży spowodowane kongestią (czyli zjawiskiem „zakorkowania” ulic) lub poszukiwaniem miejsca do zaparkowania, skutków oddziaływania hałasu i spalin, czy wreszcie dewastacja środowiska i krajobrazu naturalnego – przekłada się, tylko na obszarze UE, w koszty liczone w setkach miliardów euro rocznie. Przy czym w ponad 90% za ich generowanie odpowiada ruch drogowych pojazdów niepublicznych (niebędących transportem zbiorowym) oraz samochodowe przewozy towarowe.

Podstawowym środkiem zaradczym w przypadku transportu pasażerskiego jest publiczny transport zbiorowy. Oznacza on podróżowanie w warunkach społecznie znacznie korzystniejszych niż samochodami osobowymi, ponieważ jeden pojazd drogowy przy wykorzystaniu jednego lub, jak w pojazdach szynowych, kilku silników, przewozi dużą (a w przypadku autobusów przegubowych, piętrowych i pojazdów szynowych wieloczlónowych – bardzo dużą) liczbę pasażerów. Zmniejszenie obciążenia szeroko rozumianego środowiska społecznego i naturalnego, w którym porusza się transport, jest więc ewidentne.

Warunkiem powodzenia komunikacji zbiorowej jest nie tylko jej atrakcyjna oferta, ale także określony poziom świadomości społecznej. Transport – z definicji zbiorowy – nie może ani wymieniać pasażerów w dowolnym miejscu, ani kursować o dowolnych porach. Chcąc korzystać z jego ww. zalet, pasażerowie muszą dostosować się do pór kursowania i miejsc zatrzymywania transportu zbiorowego, co jak wiadomo potrafi rodzić nawet konflikty społeczne. Kwestia ta była jedną z przyczyn burzliwego rozwoju transportu indywidualnego: oprócz prestiżu, samochody osobowe dają wolność wyboru trasy, czasu jej pokonania i eliminują przesiadki. A także dają możliwość przywiezienia bagażu „od drzwi do drzwi” – rzecz obecnie coraz bardziej ważna.

Doświadczenia największych aglomeracji zarówno polskich, europejskich jak i światowych pokazują jednak, że gwałtowny i nieuchronny przyrost motoryzacji indywidualnej musi następować równolegle do rozwoju alternatywnych form transportu. I nie chodzi tu tylko o rozwój publicznego transportu zbiorowego, ale o rozwój szeroko pojętej mobilności, czyli zjawiska odbywania podróży, przemieszczania się. Zgodnie z szacunkami Komisji Europejskiej, w perspektywie lat 2000-30 na obszarze „nowych” państw Unii Europejskiej wzrost mobilności wyniesie aż 170%, co oznacza prawie 3-krotny wzrost liczby podróży odbywanych średnio przez 1 osobę.

Na wzrost mobilności składa się wiele czynników. Są nimi np. zmieniająca się kultura pracy (podejmowanie zatrudnienia z dala od miejsca zamieszkania), zjawisko suburbanizacji (wyprowadzania się mieszkańców z centrów miast na peryferia), otwarcie granic państwowych i idąca za tym prozaiczna „ciekawość świata”, ale też np. moda na zdrowy styl życia. Te ostatnie kwestie generują z kolei zwiększone zainteresowanie transportem rowerowym i pieszym, przez lata w Polsce niedocenianymi, a nawet – w dobie boomu samochodowego – często pogardzanymi.

Ciągi rowerowe i piesze w coraz większym stopniu zaczynają spełniać nie tylko rolę rekreacyjną (bądź, w przypadku ciągów pieszych, funkcję umożliwiającą dojście do najbliższego parkingu czy przystanku), ale przeistaczają się w „pełnoprawną” funkcję transportową. Z tego też powodu, w opracowaniach naukowych i eksperckich coraz częściej określenie „transport” zaczyna się zastępować określeniem „mobilność”. Dlatego też, immanentną częścią niniejszego dokumentu, czyli Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r., jest Plan Mobilności Miejskiej. Są to dokumenty nierozzerwalnie ze sobą powiązane, tak samo jak nierozzerwalnie powiązana jest ze sobą tematyka transportu i mobilności.

Jakkolwiek rekomendowane w niniejszym opracowaniu rozwiązania dotyczące rozwoju transportu autobusowego, kolejowego, rowerowego czy pieszego należy uznać za wychodzące naprzeciw nowoczesnemu spojrzeniu na funkcjonowanie miasta, tak samo nie można jednak równolegle zapominać, że działania te mogą co najwyżej spowolnić, ale nie zahamują (a tym bardziej – nie cofną) zjawiska boomu samochodowego. Zawsze bowiem znajdzie się grupa mieszkańców, która – kierując się subiektywnymi odczuciami – uzna, że użytkowanie prywatnych samochodów jest bardziej komfortowe i pożądane niż korzystanie np. z transportu zbiorowego. Dlatego też rozwój infrastruktury dedykowanej samochodom musi być rozpatrywany równolegle do rozwoju alternatywnych form transportu.

Takie też założenie przyjęto w niniejszym dokumencie, który ma przez to charakter komplementarny. Opracowanie zawiera szczegółową diagnozę obecnego stanu transportu w obszarze Inowrocławia, wraz z rekomendowanymi działaniami naprawczo-rozwojowymi w każdym z ww. segmentów.

Opracowanie jest zgodne z wytycznymi aktów normatywnych i dokumentów strategicznych uchwalonych na szczeblu unijnym, krajowym, wojewódzkim i gminnym, podejmujących problematykę transportu. Stanowi ono kontynuację założeń Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla miasta Inowrocławia z 2005 r., w tych segmentach, w których postulaty określone w Strategii z 2005 r. nie zostały zrealizowane. Postulaty zawarte w niniejszym dokumencie są zbieżne z kierunkami działań dwóch dokumentów przyjętych przez Radę Miasta Inowrocławia w 2014 r., tj. z Planem transportowym dla Miasta Inowrocławia i Strategią Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 r.

1 Powiązanie z wybranymi aktami normatywnymi i dokumentami strategicznymi

1.1 Wybrane dokumenty Unii Europejskiej

1.1.1 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007

Jest to zasadniczy dokument, regulujący funkcjonowanie przewozów zbiorowych na obszarze wspólnot europejskich. Ich podstawą są transportowe usługi publiczne, zamawiane przez właściwe organy państw członkowskich, głównie jednostki samorządu terytorialnego. Usługi takie są dotowane ze środków publicznych. Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe nie jest traktowane jako pomoc publiczna ze wszystkimi rygorami z tym związanymi, ale jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione przy świadczeniu niedochodowych usług.

Zasady te zostały nazwane *konkurencją regulowaną* i na poziomie unijnym zostały sformułowane w rozporządzeniu jw., dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Ich zasadniczą przesłanką jest rozdzielenie funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych.

1.1.2 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013

Jednym z celów strategii „Europa 2020” jest wspieranie włączenia społecznego w celu zintensyfikowania tworzenia miejsc pracy. Wymaga to m.in. nowoczesnej i wysoce efektywnej infrastruktury. Synergia ta powinna pomóc w usprawnieniu swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług w całym obszarze UE. Taki jest sens, ustanowionego omawianym rozporządzeniem, instrumentu *Łącząc Europę*, którego celem bezpośrednim powinno być przyspieszenie inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich, nie tylko transportu ale także szerokopasmowego Internetu. Potrzeby inwestycyjne w okresie do 2020 r. w zakresie sieci transeuropejskich w sektorach transportu, telekomunikacji i energii szacowane są na poziomie 970 000 mln euro.

W kontekście niniejszego opracowania, należy podkreślić, że organy Unii Europejskiej dostrzegają w zapisach rozporządzenia 1316/2013 znaczenie transportu publicznego dla rozwoju państw członkowskich UE i wzrostu zasobności ich mieszkańców. Wskazana w dokumencie szacowana wartość inwestycji w naturalny sposób determinuje z kolei wysiłek programów pomocowych UE na wspieranie właśnie m.in. inwestycji w transport (porównaj np. pkt. 7).

1.2 Wybrane dokumenty krajowe

1.2.1 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa określa następujące zadania jednostek samorządu terytorialnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego:

- planowanie, w szczególności opracowywanie *planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, zwanych dalej *planami transportowymi*;
- organizowanie;
- zarządzanie.

Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego, umożliwiającym projektowanie pożądanego stanu docelowego oraz wskazującym mechanizmy, które będą stosowane w celu jego osiągnięcia. Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Miasta Inowrocławia został uchwalony w kwietniu 2014 r. Zapisy niniejszej Strategii ściśle współgrają z postulatami zapisanymi w Planie Transportowym.

1.2.2 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

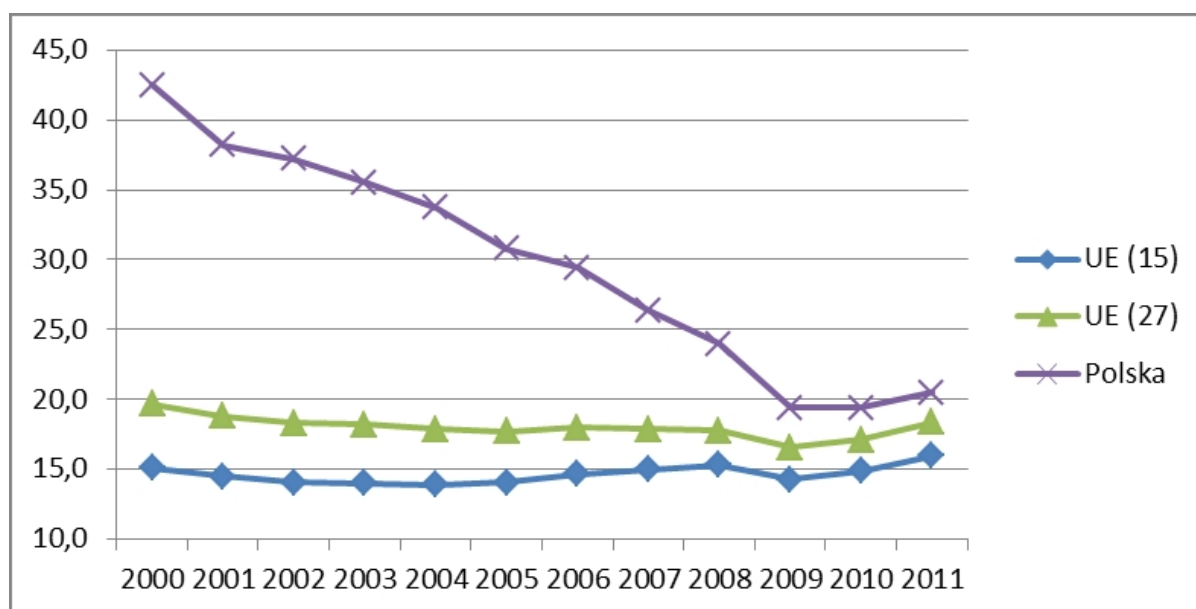
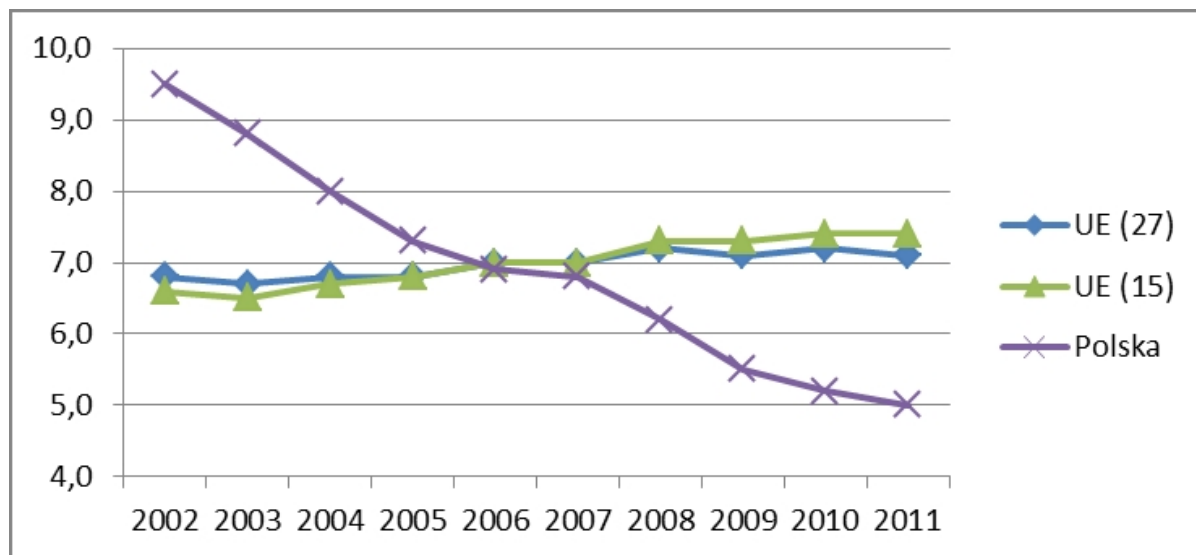
KPZK 2030 definiuje polityki przestrzenne Polski w perspektywie najbliższych 20 lat, łącząc planowanie przestrzenne z planowaniem społeczno-gospodarczym. Jednym z 6 celów strategicznych KPZK jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*.

Z jednej z konkluzji dokumentu wynika, że zjawisku zwiększenia swobody gospodarczej (zwłaszcza po 1989 r.) towarzyszył niekontrolowany wzrost mobilności społeczeństwa przy wykorzystaniu motoryzacji indywidualnej, oraz drogowego transportu towarowego, w tym tranzytowego – z dramatycznymi skutkami w zakresie zewnętrznych kosztów transportu. Państwowa kolej ograniczyła swoją ofertę o ok. 2/3 w transporcie pasażerskim i prawie o połowę w transporcie towarowym.

Na osiach rzędnych na wykresach na kolejnej stronie zaznaczone zostały udziały procentowe przewozów osób albo przewozów towarów koleją – odpowiednio: w Polsce i średnio w krajach UE 27/15. Lewy wykres wskazuje przewozy pasażerskie; prawy – przewozy towarowe.

Wykres 1. Przewozy kolejowe w Polsce na tle UE 27/15

Źródło: Eurostat



KPZK do 2030 r. zakłada następujące, kluczowe działania w zakresie polityki przestrzennej w obszarze transportu (wskazano postulaty istotne z punktu widzenia tego opracowania):

- Poprawę dostępności polskich miast i regionów, m.in. w celu w celu łagodzenia takich patologii społecznych jak bierność czy bezrobocie;
- Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu;

Są to bardzo istotne zapisy z punktu widzenia niniejszego dokumentu, biorąc m.in. pod uwagę fakt bezrobocia na obszarze Inowrocławia, które stanowi zagrożenie zwiększenia się zjawiska trwałego wykluczenia społecznego mieszkańców pozostających długotrwale bez pracy. M.in. dlatego jednym z kluczowych wniosków płynących z niniejszego opracowania jest postulat zwiększenia roli transportu kolejowego w podróżach pomiędzy Inowrocławiem oraz Toruniem i Bydgoszczą (por. pkt. 5.3).

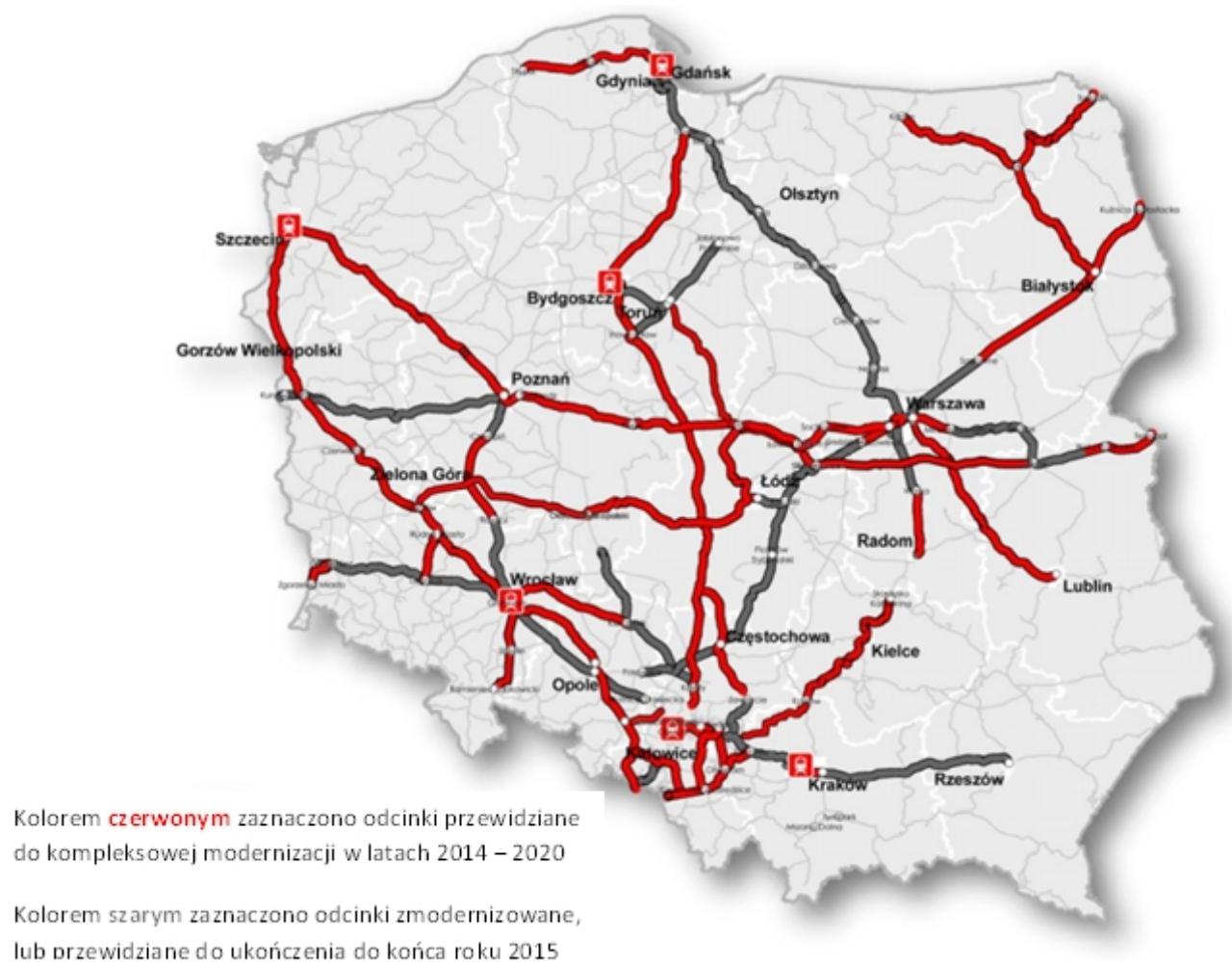
1.2.3 Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (implementacja z października 2014 r.)

Strategia Rozwoju Transportu i jej dokument implementacyjny, omawiają krótszy niż KPZK horyzont czasowy i odnoszą się do konkretnych, szczegółowych przedsięwzięć inwestycyjnych, omawiając zarazem ich kluczowe parametry dla roku 2023. W szczególności, w kolejowym transporcie pasażerskim zakłada się modernizację ok. 86% bazowej i ok. 45% kompleksowej sieci TEN-T (kolejowa sieć TEN-T w Polsce to 7720 km linii kolejowych w tym bazowa sieć pasażerska to ok. 3300 km, a towarowa ok. 3800 km); poprawę przepustowości na wjazdach do aglomeracji; dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych. Rezultatem strategicznym powinno być średnie skrócenie czasu przejazdu pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi o 1 godzinę 50 minut, tj. o ok. 33% w stosunku do stanu obecnego;

Na rysunku poniżej pokazany jest wstępny plan najważniejszych projektów kolejowych, planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020 i współfinansowanych przez UE – bez projektów ujętych w Regionalnych Programach Operacyjnych. Z rysunku wynika wyraźnie, że przewidziany do dalszej modernizacji – mimo dokonanych już w minionych latach prac remontowych (por. pkt. 2.2) – jest m.in. odcinek trasy kolejowej pomiędzy Inowrocławiem i Bydgoszczą. Ten fakt tym bardziej uzasadnia realizację postulowanych w niniejszym dokumencie działań w zakresie zwiększenia udziału transportu kolejowego w obsłudze przewozów pomiędzy Inowrocławiem i Bydgoszczą.

Rysunek 1. Kluczowe projekty kolejowe 2014 - 2020, współfinansowane przez UE.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Dokumentu Implementacyjnego jw.



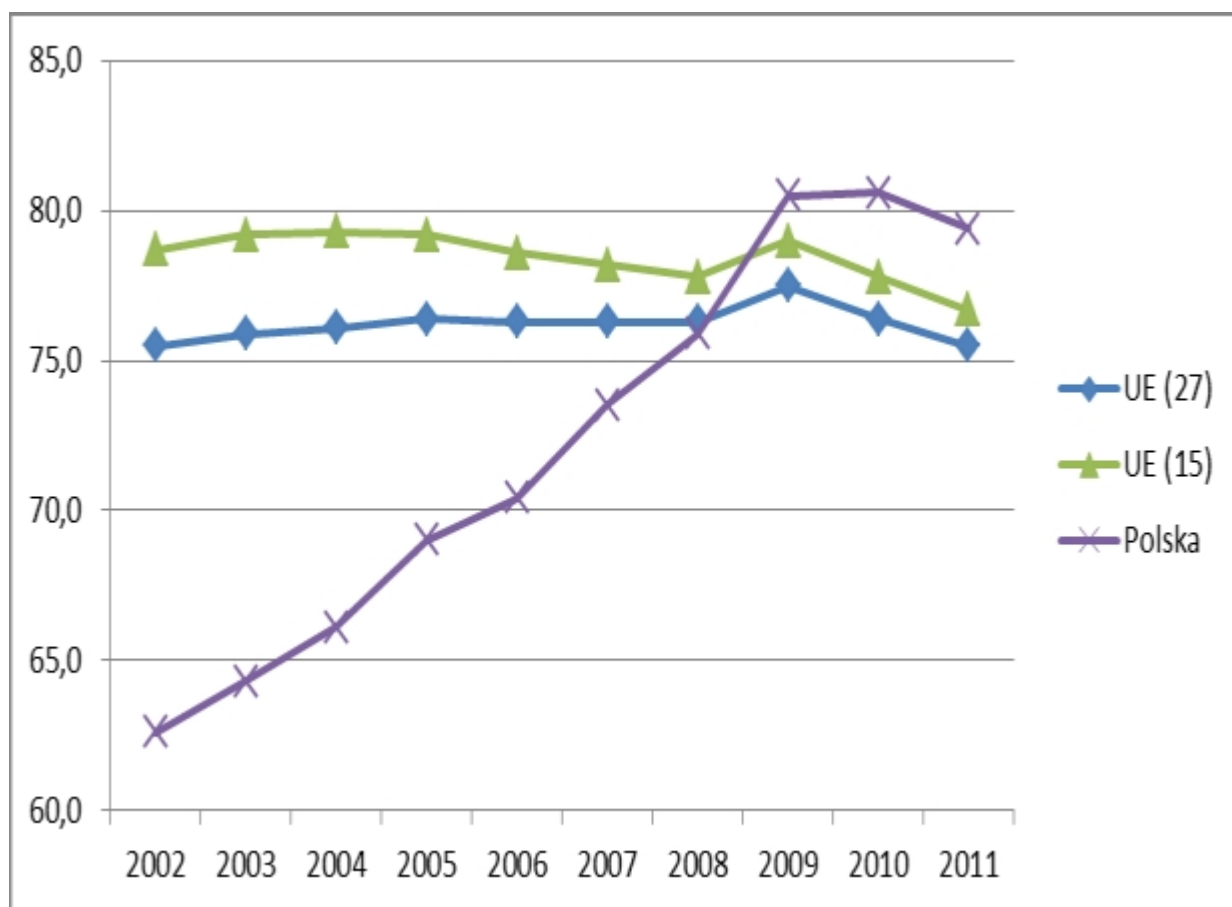
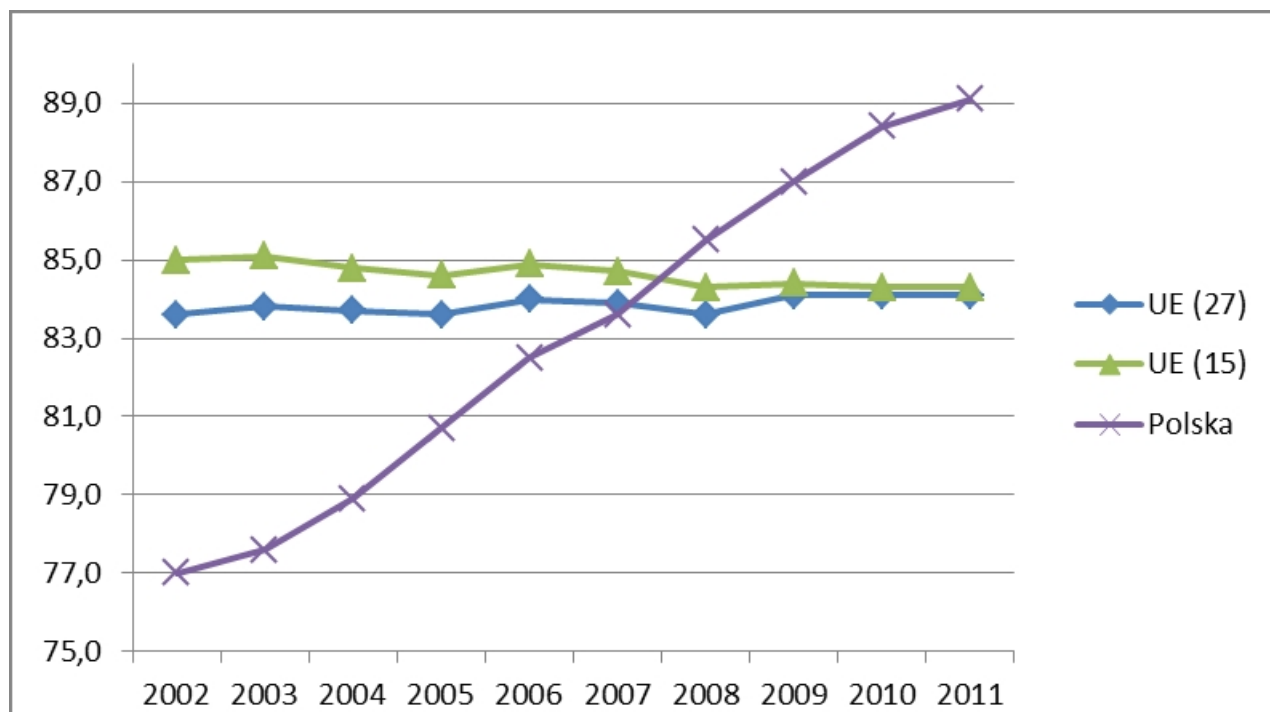
W przewozach drogowych (drogowa sieć TEN-T w Polsce to 7400 km dróg w tym bazowa sieć to ok. 3890 km, kompleksowa ok. 3800 km, a 50 km stanowią łączniki sieci TEN-T) celem operacyjnym jest modernizacja ok. 88% bazowej i ok. 33% kompleksowej sieci TEN-T w tym: uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach; poprawa przepustowości głównych arterii komunikacyjnych, a także, co jest kluczowe z punktu widzenia Inowrocławia, odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego.

Na wykresach poniżej pokazana jest dynamika transportu drogowego w Polsce na tle innych państw UE, a na kolejnym – wstępny plan najważniejszych projektów drogowych, planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020 i współfinansowanych przez UE. W tym zakresie, zauważyć należy, iż w przeciwieństwie do inwestycji w infrastrukturę kolejową, główne (w skali kraju) inwestycje drogowe ominą Inowrocław. Nie zmienia to jednak faktu, że dzięki realizacji omawianych inwestycji, układ drogowy w Inowrocławiu i tak zostanie w znaczący sposób odciążony – choćby poprzez budowę drogi S5, która odciąży drogi krajowe nr 15 i 25 (zobacz więcej – pkt. 2.7).

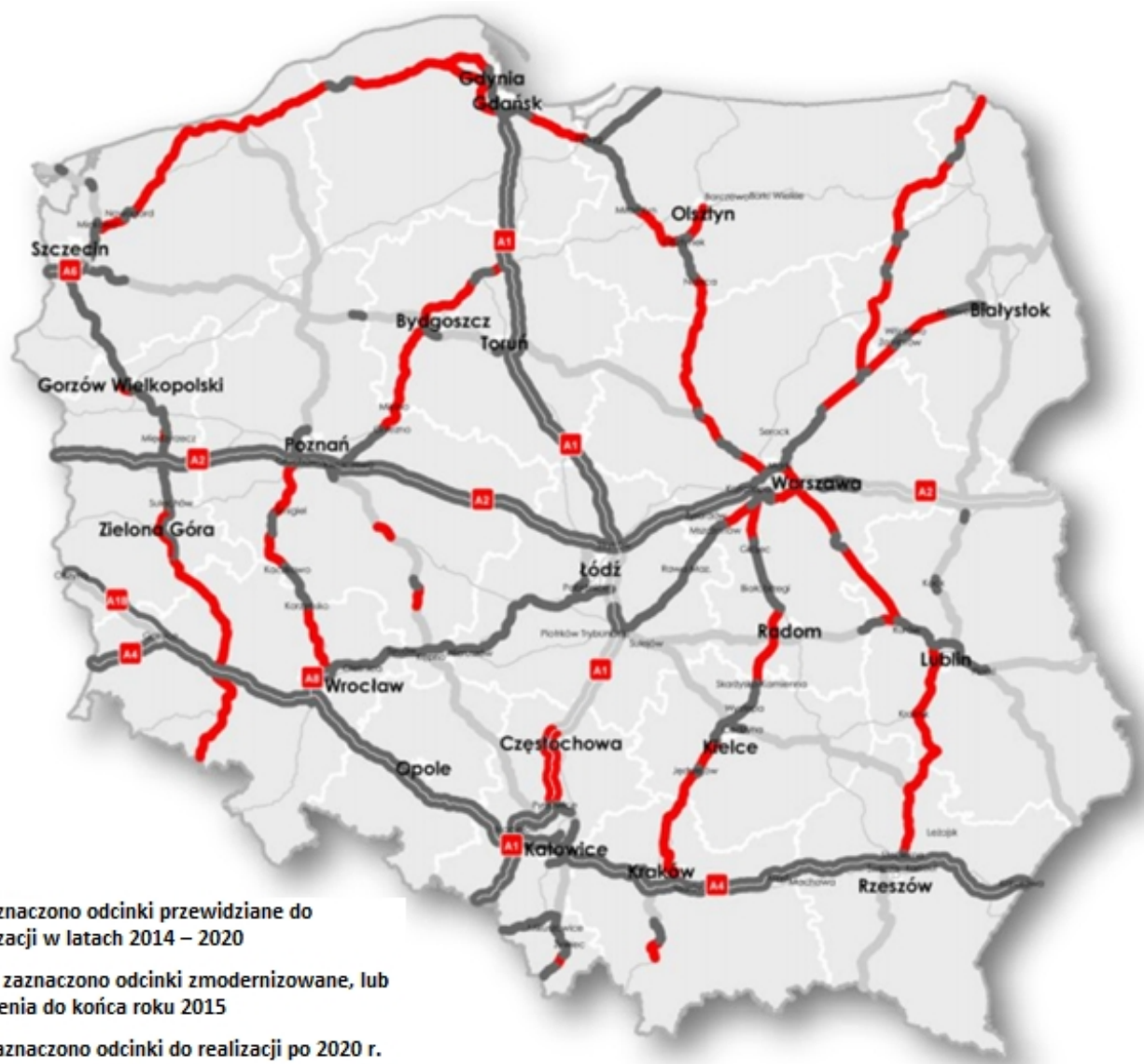
Na osiach rzędnych na wykresach na następnej stronie zaznaczone zostały udziały procentowe przewozów osób albo przewozów towarów transportem drogowym, odpowiednio w Polsce i średnia w krajach UE 27/15. Analogicznie jak w przypadku przewozów kolejowych, lewy wykres wskazuje przewozy pasażerskie; prawy – przewozy towarowe. Na kolejnej stronie zamieszczono natomiast Rysunek 2, na którym pokazany jest wstępny plan najważniejszych projektów drogowych, przewidzianych do realizacji w latach 2014 – 2020 i współfinansowanych przez UE, bez projektów ujętych w Regionalnych Programach Operacyjnych. Z rysunku wynika, że w przeciwieństwie do inwestycji kolejowych – najważniejsze projekty drogowe współfinansowane ze środków UE w ramach środków rozdysponowywanych na szczeblu krajowym ominą Inowrocław. Nie zmienia to jednak faktu, że wskazane na tym rysunku działania i tak powinny przyczynić się, przynajmniej pośrednio, do poprawy warunków podróżowania na terenie Inowrocławia – mowa tu przede wszystkim o planowanej budowie drogi ekspresowej S5 (por. pkt. 2.7).

Wykres 2. Przewozy transportem drogowym w Polsce na tle UE 27/15

Źródło: Eurostat



Rysunek 2. Kluczowe projekty drogowe 2014 - 2020, współfinansowane przez UE. Źródło: Opracowanie własne na podstawie Dokumentu Implementacyjnego jw



1.3 Dokumenty wojewódzkie

1.3.1 Plan transportowy dla Województwa Kujawsko - Pomorskiego

Jedne z najważniejszych wniosków zawartych w wojewódzkim planie transportowym wyznaczające kluczowe postulaty dla niniejszej strategii są następujące:

- Sieć dróg kołowych w regionie jest częściowo w niedostatecznym stanie technicznym (wniosek ten generuje szereg postulatów związanych z remontami istniejącej sieci transportowej na obszarze Inowrocławia – zob. pkt. 5.1 i 5.1.1);
- W województwie (a ściślej: w Inowrocławiu) krzyżują się dwie linie ważne w skali kraju (131 i 353 – por. pkt. 2.2; ten fakt determinuje sporządzony w pkt. 5.3 postulat, by zwiększyła się rola kolei w podróżach regionalnych do i z Inowrocławia).

Plan transportowy wskazuje ponadto m.in. istotne, następujące przedsięwzięcia transportowe w skali województwa, które dotyczą również miasta Inowrocławia:

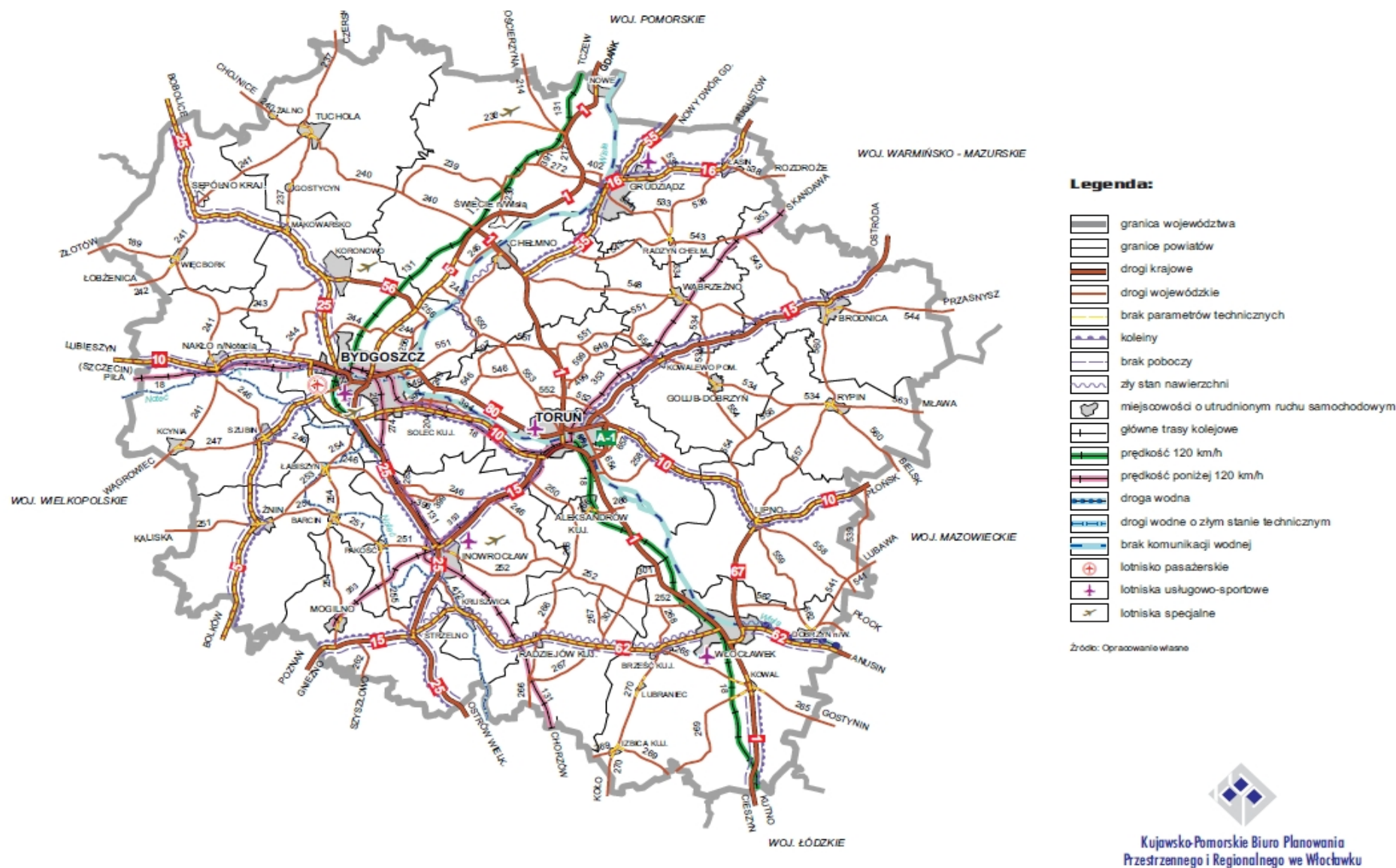
1. Priorytetowym celem jest umożliwienie sprawnego przemieszczania się mieszkańców pomiędzy stolicami powiatów i województwa oraz pomiędzy stolicami i ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi.
2. Trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich w zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być zsynchronizowane z trasami:
 - Międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich – w miastach „prezydenckich” znajdujących się na terenie województwa (tj. w Bydgoszczy, Toruniu, Grudziądzu, Włocławku i Inowrocławiu);
 - Powiatowych przewozów pasażerskich – w miastach powiatowych i dodatkowo zintegrowane z liniami gminnych przewozów pasażerskich.
3. Kolej docelowo pozostanie w województwie decydującym rodzajem transportu. Zakłada się maksymalne wykorzystanie naturalnych zalet przewozów autobusowych (możliwość łatwej zmiany długości linii, wprowadzenie alternatywnych tras).
4. Średni wiek pojazdów publicznego transportu zbiorowego nie powinien przekraczać 10 lat w przypadku pojazdów drogowych.
5. Każdy nowy pojazd drogowy powinien być wyposażony w urządzenia, umożliwiające jego lokalizację (GPS, GPRS). Każdy pojazd pasażerski powinien być wyposażony w pełny system głosowej i optycznej informacji dla pasażerów, w tym dynamicznej (wskazanie kierunku jazdy, informacja o przystankach, plan sieci).
6. Wprowadzony docelowo *zintegrowany bilet wojewódzki* (por. pkt. 5.3.1) powinien być połączony z nowoczesnymi formami płatności i uprawniać do przejazdów różnymi liniami na obszarze województwa.

Powyższe postulaty są ściśle powiązane z wnioskami sporządzonymi w niniejszym dokumencie.

1.3.2 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego (PZP)

Stan „wyjściowy” dla tego dokumentu (rok 2003) transportu w województwie kujawsko – pomorskim zilustrowany jest na rysunku poniżej.

Rysunek 3. Stan infrastruktury w województwie kujawsko-pomorskim, rok 2003. Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego, czerwiec 2003 r.



Docelowe kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w województwie kujawsko – pomorskim, przedstawione w tym opracowaniu, zostały poddane ocenie okresowej w roku 2014. Ocena ta wskazała na następujące, kluczowe kwestie, dotyczące także rozwoju transportu na obszarze Inowrocławia:

- zasady funkcjonowania systemu transportowego nie uległy zasadniczej zmianie, transport wciąż pozostaje dziedziną niedoinwestowaną.
- w niewielkim stopniu zrealizowano prace przy budowie dróg ekspresowych S5 i S10, (obwodnice miast: Szubin, Bydgoszcz, Toruń i Świecie). Lepsza jest natomiast sytuacja w zakresie dróg wojewódzkich: do końca 2014 r. zrealizowano przebudowę prawie 250 km (podniesienie klasy, budowa obwodnic trzech miejscowości, przetrasowanie dróg) i inne prace wykonano na ok. 900 km dróg wojewódzkich i powiatowych;

W tym kontekście należy zauważyć, że brak realizacji inwestycji drogowych – wskazanych w pkt. 5.1.1 – stwarza konieczność bardziej wyężonych działań w najbliższych latach, zwłaszcza w kontekście spodziewanego dalszego lawinowego wzrostu liczby samochodów w perspektywie do 2030 r. (por. pkt. 7). Niezrealizowanie tych inwestycji, a także brak działań związanych z rozwojem alternatywnych form transportu (por. pkt. 5.2, 5.3 i 6), będą prowadzić do gwałtownego nasilenia się zjawiska kongestii drogowej na terenie Inowrocławia – nawet pomimo realizacji inwestycji związanej z budową obwodnicy miasta (por. pkt. 2.7).

1.3.3 Regionalna Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2020 r.

Dla potrzeb przygotowania strategii, zidentyfikowanych zostało 9 *wyzwań rozwojowych województwa*. W obszarze transportu i w zakresie dotyczącym miasta Inowrocławia, są to:

- koncentracja w metropoliach zdecydowanej większości potencjału odpowiedzialnego za kształtowanie innowacyjności, wykształcenie, obsługę biznesu, stan zdrowia, jakość i rozpoznawalność kultury mieszkańców danego regionu, a nawet jego symbolikę i tożsamość. Możliwość wypełniania tych funkcji metropolitalnych wiąże się z rozwojem infrastruktury transportowej służącej umacnianiu spójności wewnętrznej regionu;
- niewłaściwe funkcjonowanie transportu publicznego w obszarach wiejskich, skutkujące ich peryferyjnością nawet wobec siedzib powiatów.

W tym względzie podkreślić należy, że Inowrocław pełni swoistą rolę „małej metropolii”- ośrodka o znaczącej koncentracji różnego rodzaju usług, do którego w naturalny sposób ciążą sąsiadujące ośrodki (zob. pkt. 1.4.1 i dalej np. 2.1.3). Dodając do tego postępujące zjawisko suburbanizacji (wyprowadzania się mieszkańców na tereny peryferyjne), jak również np. wspomnianą na wstępie zmieniającą się kulturę pracy, wszystko to generuje zwiększone zapotrzebowanie na znaczącą i sukcesywną poprawę jakości podróżowania zarówno na terenie samego Inowrocławia, jak i w układzie do i z miasta.

1.4 Dokumenty lokalne

1.4.1 Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku

W obszarze transportu, Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia (SRMI) wskazuje na następujące, zasadnicze problemy. Inowrocław jest węzłem stosunkowo gęstej i zapewniającej dojazd do licznych miejscowości sieci dróg kołowych, ale drogi krajowe nr 15 i nr 25 przechodzą przez miasto i to z decydującym udziałem ruchu tranzytowego, czego konsekwencją jest znaczne zwiększenie w mieście uciążliwości, typowych dla masowego transportu samochodowego. Jednocześnie brak szybkiego dojazdu do autostrady i dróg ekspresowych.

Powyższe wnioski zostały sformułowane w diagnozie sytuacji społeczno-gospodarczej Inowrocławia, która miała formę syntezy pn. *Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej miasta Inowrocławia w latach 2002-2013*, i stanowiła w związku z tym punkt wyjścia do wytyczenia w SRMI kierunków rozwoju. Diagnoza zawierała informacje o uwarunkowaniach demograficznych, gospodarczych, przestrzennych i przyrodniczych, a także rozwoju komunikacji i infrastruktury technicznej.

Poniżej scharakteryzowano kluczowe wnioski postawione w diagnozie, mające wpływ na kierunek formułowania postulatów także w niniejszym opracowaniu. Przytoczono te wnioski wraz z uzasadnieniem, jaki mają one wpływ na system transportowy w mieście:

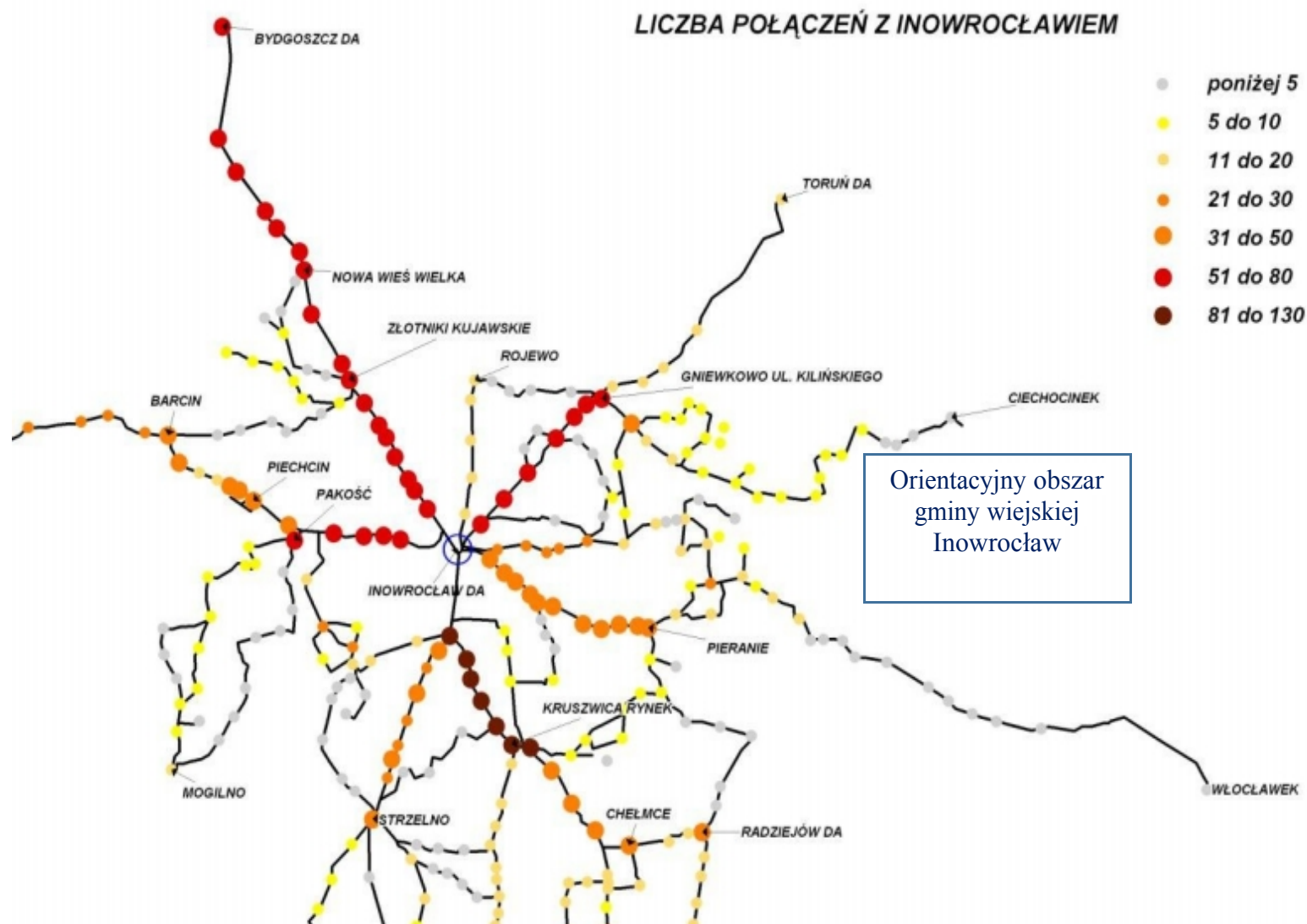
- Wyjątkowym walorem miasta jest jego infrastruktura uzdrowiskowa, rekreacyjna i turystyczna. Jej pełne wykorzystanie wymagałoby, oprócz odpowiednich przedsięwzięć w zakresie transportu drogowego i kolejowego, także dalszej rozbudowy sieci dróg rowerowych i rozbudowy istniejącego lotniska pod kątem sportowym, turystycznym i biznesowym;
- Inowrocław jest jednym z kluczowych w Polsce ośrodków uzdrowiskowych, a także na terenie tego miasta organizowanych jest wiele przedsięwzięć kulturalnych, również o charakterze międzynarodowym i ogólnopolskim, przede wszystkim cykl kilkudziesięciu imprez pn. Inowrocławskie Lato Muzyczne. To wszystko powoduje, iż istnieje zapotrzebowanie zarówno na dużą liczbę miejsc parkingowych na obszarze miasta, jak również m.in. na sprawie funkcjonujący transport zbiorowy (w przypadku turystów/kuracjuszy przyjeżdżających do Inowrocławia zwłaszcza pociągami);
- W związku z niżem demograficznym, znacząco spada liczba uczniów (w perspektywie 10 lat, liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych spadła odpowiednio o 34% i 30%). Jest to istotna uwaga zwłaszcza w kontekście postulatu, jaki został sformułowany w niniejszym dokumencie, by rozwój systemu komunikacji w układzie podmiejskim, pomiędzy Miastem i Gminą Inowrocław, odwrócił obecny trend, zgodnie z którym komunikacja podmiejska koncentruje się praktycznie wyłącznie na zaspokajaniu potrzeb w zakresie dowozu do szkół (por. pkt. 5.3);
- Mimo wysokiego poziomu bezrobocia, Inowrocław, określany mianem „stolicy Kujaw Zachodnich”, jest najważniejszym ośrodkiem gospodarczym w tym regionie, co oznacza, że jego zasięg oddziaływania wykracza daleko poza granice miasta. Skala oddziaływania Inowrocławia może się dodatkowo zwiększać w kolejnych latach gdyż, jak podkreślono w diagnozie, Inowrocław posiada kompleksowo przygotowane tereny inwestycyjne, które zostały przygotowane w ramach unijnego projektu pn. Inowrocławski Obszar Gospodarczy (IOG). Jest to kwestia w kontekście postulatów płynących z niniejszego opracowania, istotna dwojako – zarówno w kontekście postulowanej poprawy oferty komunikacyjnej pomiędzy Miastem Inowrocław i Gminą Inowrocław, jak również w kontekście rekomendowanej do wdrożenia

integracji taryfowej pomiędzy koleją i komunikacją miejską w Inowrocławiu (por. pkt. 5.3).

Z konkluzji dokumentu wynika, że analizując problematykę transportu należy uwzględnić nie tylko obszar w granicach administracyjnych miasta, ale także jego otoczenie. Koresponduje to z aktualnym stanem polityki UE, zakładającej definiowanie tzw. *obszarów funkcjonalnych*, tj. powiązanych ze sobą: wiodącego ośrodka miejskiego (lub lokalnego ośrodka rozwoju w obszarach czysto wiejskich) i otaczających je ośrodków o mniejszym potencjale i wielkości. Wiodącym celem jest tutaj wspólne podejmowanie niezbędnych przedsięwzięć rozwojowych, co ułatwi ich realizację przez ośrodek wiodący jw., a jednocześnie zaktywizuje pozostałe ośrodki z danego obszaru. Z tego też względu, 27 grudnia 2013 r. został podpisany list intencyjny w sprawie utworzenia Inowrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (IOF), obejmującego tereny miasta Inowrocław i gminy wiejskiej Inowrocław. W marcu 2015 przyjęto dokument strategiczny wskazujący główne kierunki rozwoju IOF (por. pkt. 1.4.3).

Rysunek 4. Wojewódzkie połączenia drogowe z Inowrocławiem przechodzące przez gminę wiejską Inowrocław.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Delimitacja i charakterystyka obszaru funkcjonalnego Inowrocławia...”, Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego i Przestrzennego we Włocławku, 2014 r.



Strategia formułuje dwa cele rozwojowe o charakterze ogólnym:

- Pierwszym jest budowa i modernizacja infrastruktury drogowej (obwodnicy, dróg łączących centrum z osiedlami, wyloty z miasta, dróg gminnych ze ścieżkami rowerowymi i ciągami pieszo – jezdniowymi, przebudową DK 15 i DK 25, parkingów rowerowych w pobliżu głównych węzłów publicznego transportu zbiorowego);
- Drugim jest zwiększenie korzystania z komunikacji miejskiej: pozyskanie autobusów najnowszej generacji – hybrydowych, elektrycznych, niskopodłogowych z inteligentnymi systemami transporotowymi.

W zakresie transportu kolejowego strategia miasta zakłada docelowo połączenia o prędkości co najmniej 160 km/godz. łączące Inowrocław z: Bydgoszczą, Toruniem, Warszawą, Trójmiastem, Poznaniem i Szczecinem, a także zwiększenie liczby połączeń bezpośrednich z Berlinem.

1.4.2 Plan transportowy dla Miasta Inowrocławia

Przedmiotowy plan transportowy zwraca uwagę, iż kluczowym problemem transportowym miasta jest przebieg i stan dróg krajowych nr 15 i 25. Podczas ostatnich pomiarów natężenia ruchu (2010), jego wartości większe niż w Inowrocławiu odnotowano w województwie kujawsko – pomorskim tylko na odcinkach bezpośrednio przyległych do obydwu stolic. Natężenie ruchu na DK 15 wzrosło przy tym, w perspektywie lat 2000-2010, o 46,8%, a na DK 25 – o 29,6%.

W tym kontekście należy podkreślić, że w październiku 2013 Rada Ministrów przyjęła uchwałę dokonującą zmian w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015: zdecydowano o budowie obwodnicy Inowrocławia przy koszcie przedsięwzięcia ustalonym ostatecznie na ponad 350 mln zł. Jest to druga, co do ceny, tego rodzaju inwestycja drogową w kraju (po obwodnicy Olsztyna). Umowa na budowę 19-kilometrowej obwodnicy została podpisana w listopadzie 2014 r. Ukończenie I etapu planowane jest na rok 2017 (ostatni odcinek, Sławęcinek – Łatkowo, zostanie wybudowany w późniejszym okresie). Będzie to dwujezdniowa droga ruchu przyspieszonego (klasy GP) a jej przebieg pokazany został na rysunku poniżej.

Rysunek 5. Planowany przebieg i węzły obwodnicy drogowej Inowrocławia.



Jak wynika z ustaleń planu transportowego, komunikacja miejska obejmuje obszar miasta Inowrocławia oraz, na niewielkim obszarze, sąsiadującą z nim gminę wiejską Inowrocław (por. pkt. 2.1.3), przy czym gmina wiejska nie uczestniczy w ustalaniu rozkładu jazdy i taryfy przewozowej, i nie partycypuje w kosztach wykonywania przewozów. Należy w tym miejscu zauważyć, że gmina wiejska Inowrocław posiada swoją komunikację gminną, niezintegrowaną ani rozkładowo, ani taryfowo z komunikacją miejską w Inowrocławiu. „Scalenie” w przyszłości tych dwóch systemów to jeden z kluczowych postulatów przedstawionych w niniejszym dokumencie (zob. pkt. 5.3).

Jedynym sposobem ograniczenia uciążliwości i niebezpieczeństw związanych z motoryzacją indywidualną jest, jak podkreślono w planie transportowym, zwiększenie zainteresowania przejazdami transportem zbiorowym. Jednak w sytuacji, w której wskaźnik motoryzacji indywidualnej jest w Inowrocławiu większy zarówno w województwie, jak i także w całym kraju, komunikacja miejska musi być atrakcyjna dla pasażerów (w ankiecie przeprowadzonej przez ZDG TOR w 2013 r. ponad 60% mieszkańców Inowrocławia informowało, że korzysta z komunikacji miejskiej kilka razy w miesiącu, lub rzadziej). Plan transportowy rekomenduje w tym zakresie:

- utrzymanie atrakcyjnych dla pasażerów zmian systemu taryfowego, wprowadzonych z dniem 1 listopada 2013 r.: obniżki, od ok. 11 do 30%, cen biletów okresowych i zmian cen biletów jednorazowych, preferujących zakup większej liczby biletów;
- pozyskiwanie autobusów nowej generacji;
- uwzględnianie takich aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej, na które respondenci ankiety przeprowadzonej na potrzeby planu transportowego zwracali największą uwagę: zwiększenie częstotliwości kursowania oraz poprawę komfortu podróży.

1.4.3 Strategia OSI dla Inowrocławia oraz obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie

Zgodnie z zapisami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko- Pomorskiego na unijną perspektywę finansową 2014-20, polityka regionalna będzie realizowana na czterech poziomach:

- Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) na poziomie wojewódzkim (Bydgoszcz, Toruń i obszar powiązany z nimi funkcjonalnie);
- Trzech poziomach regionalnych / subregionalnych: obszarów strategicznych interwencji (OSI) dla miast Włocławek / Grudziądz / Inowrocław i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie; Obszarów Rozwoju Społeczno-Gospodarczego odniesionych do każdego powiatu ziemskiego i na poziomie lokalnych realizacji idei rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność (RLKS).

Rysunek 6. Inowrocławski obszar funkcjonalny (IOF) na tle powiatu inowrocławskiego i województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: „Strategia OSI dla Inowrocławia i obszarów powiązanych” jw., miasto i gmina wiejska Inowrocław, marzec 2015 r.



Na istotnym z punktu widzenia Inowrocławia poziomie OSI, strategia realizowana będzie m.in. w takich obszarach jak transport publiczny, środowisko i edukacja. W obszarze transportu, będą to przede wszystkim następujące przedsięwzięcia i kwestie, stanowiące jednocześnie w dużej mierze diagnozę problemów transportowych:

- Ze względu na znaczenie Inowrocławia jako ośrodka subregionalnego, powinien on być dostępny także z terenu powiatów sąsiednich w promieniu ok. 30 km;
- Stworzenie systemu transportu aglomeracyjnego w oparciu o system transportu publicznego, przy maksymalnym wykorzystaniu kolei;
- W opracowaniu wskazano, że większość miejscowości gminnych jest dobrze skomunikowana z Inowrocławiem. Stwarza to duże możliwości rozwoju, powinno zostać wykorzystane jako atut i być impulsem przyciągania inwestorów zewnętrznych;
- Podkreślono również, że większość dróg w IOF nie odpowiada normom technicznym, nawierzchnie nie są przystosowane do występującego natężenia ruchu drogowego, a tym samym nie zapewniają właściwego bezpieczeństwa użytkownikom dróg;
- Problemem jest niewystarczająca liczba miejsc parkingowych w centrum, w rejonie Parku Solankowego oraz na terenie osiedli mieszkaniowych;
- Ze względu na specyfikę miasta jako ośrodka uzdrowskiego i turystycznego zakłada się potrzebę posiadania w mieście ponad 100 km tras rowerowych (zob. pkt. 2.4.2: zgodnie z założeniami koncepcji z 2008 r., na terenie Inowrocławia ma powstać 103,9 km dróg rowerowych).

1.4.4 Miejska Strategia Rozwoju Transportu dla miasta Inowrocławia (MSRT)

Dokument ten został przyjęty w 2005 r. Choć od tego czasu minęła dekada, to ze względu na fakt, iż wiele postulatów założonych w niniejszym dokumencie nie zdezaktualizowało się, jak również na sam charakter Strategii z 2005 r., dokument ten należy traktować w dużej mierze jak punkt wyjścia do przedstawienia postulatów, jakie znalazły się w niniejszej Strategii. W Strategii z 2005 r. zidentyfikowano takie problemy jak m.in.:

- niedostateczne parametry ulic układu podstawowego, które nie są adekwatne do poziomu ruchu (sieć drogowo-uliczną w Inowrocławiu podzielono w Strategii 2005 na układ na układ podstawowy i obsługujący, doprowadzając do zgodności funkcji danej ulicy z jej klasą);
- konieczność odbudowy, modernizacji i remontów istniejącej sieci dróg oraz budowy nowych odcinków dróg w osiedlach mieszkaniowych;
- konieczność rozbudowa sieci dróg rowerowych;
- konieczność odnowienia taboru MPK;
- konieczność poprawy istniejącej organizacji ruchu w celu zwiększenia bezpieczeństwa, w tym „uspokojenie” ruchu poprzez budowę progów zwalniających przed szkołami i na osiedlach mieszkaniowych.

Do wszystkich ww. problemów odniesiono się w niniejszym dokumencie w formie rekomendowanych postulatów inwestycyjnych.

W Strategii z 2005 r. stwierdzono, że polityka transportowa miasta Inowrocławia realizowana będzie w sposób zróżnicowany w poszczególnych obszarach miasta, co uwzględniono, wyróżniając w nim trzy obszary o różnej specyfice:

- Strefa I (priorytet generalny: piesi) – obejmująca najstarszą część miasta, w której zakłada się priorytet ruchu pieszego (w tym tworzenie w najatrakcyjniejszych miejscach pasaży tylko dla ruchu pieszego) i rowerowego, z ograniczeniem do minimum ruchu

samochodowego, szczególnie ciężkiego. Celem nadrzędnym powinna być ochrona występujących w tym obszarze wartości historycznych i kulturowych.

- Strefa II (priorytety generalne: piesi i ochrona środowiska) – obejmująca Uzdrowisko Inowrocław wraz z Parkiem Solankowym, dawne Osiedle Zdrojowe (obecnie: fragment Dzielnicy Uzdrowskiej; por. pkt. 2.1.4) i tereny zielone. Ze względu na specyfikę, dla strefy tej zakłada się: ograniczenie emisji spalin i hałasu, bezwzględny priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego, dopuszczenie do ruchu tylko pojazdów z napędem gazowym (ruch samochodów osobowych z silnikami klasycznymi tylko za specjalnym zezwoleniem), wyznaczenie miejsc postojowych dla autokarów turystycznych.
- Strefa III (priorytety generalne: bezpieczeństwo i płynność ruchu) – pozostały obszar miasta, dla którego zakłada się docelowo priorytet transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego, sprawny przepływ na wybranych ciągach komunikacyjnych ruchu międzyosiedlowego oraz niemożliwego do wyeliminowania ruchu tranzytowego, wyznaczenie miejsc postojowych dla autokarów turystycznych, wprowadzenie stref „ruchu uspokojonego” w obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, ograniczenie do minimum parkowania, na drogach osiedlowych, samochodów ciężarowych > 2,5 tony, egzekwowanie budowy parkingów na własnym terenie i z własnych środków inwestorów.

Także w tym zakresie, postulaty sporządzone w Strategii z 2005 r. zostały w niniejszym dokumencie zweryfikowane i częściowo zaktualizowane. Kluczowe w powyższym kontekście są m.in. zapisy Planu Mobilności Miejskiej (zob. pkt. 6), który wskazuje konkretne działania mające pomóc w ograniczeniu roli tradycyjnych form transportu w obsłudze komunikacyjnej zwłaszcza takich obszarów jak Strefa I i II.

2 Diagnoza obecnego stanu systemu transportowego na obszarze Miasta Inowrocławia

2.1 Transport drogowy

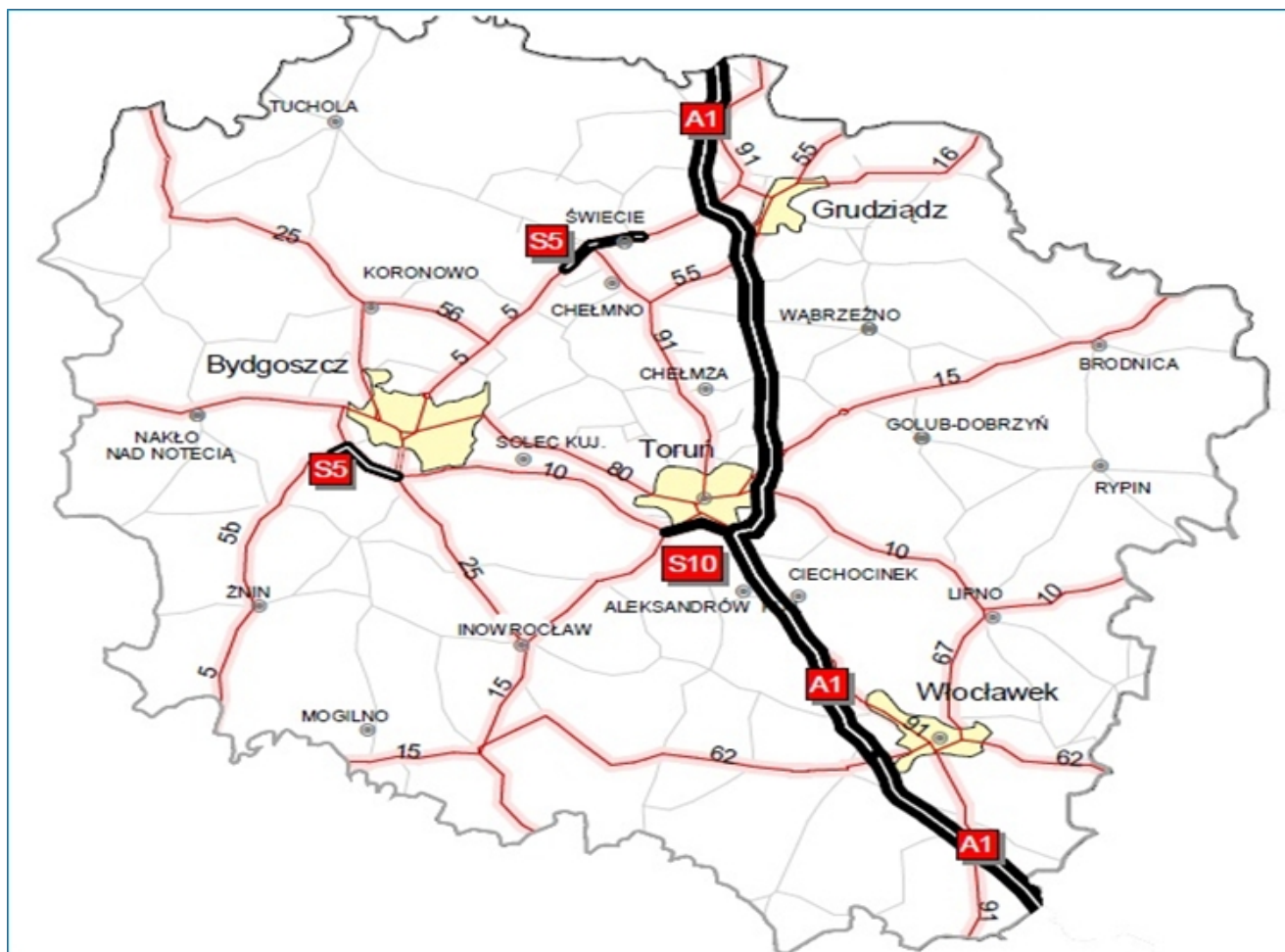
2.1.1 Infrastruktura drogowa

2.1.1.1 Układ drogowy w rejonie Inowrocławia

Inowrocław jest zlokalizowany w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego na skrzyżowaniu dróg krajowych (dalej DK) nr 15 i nr 25. DK 15 (Trzebnica-Ostróda) łączy Dolny Śląsk, poprzez centralną Polskę z województwem warmińsko-mazurskim, a DK 25 (Bobolice-Oleśnica) łączy Dolny Śląsk z Pomorzem. Przez województwo kujawsko-pomorskie w kierunku północ-południe biegnie autostrada A1, na którą najbliższy wjazd znajduje się w węźle Lubicz w odległości około 40 km od centrum Inowrocławia.

Rysunek 7. Mapa województwa kujawsko-pomorskiego z zaznaczeniem dróg wyższych kategorii

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (www.gddkia.gov.pl)

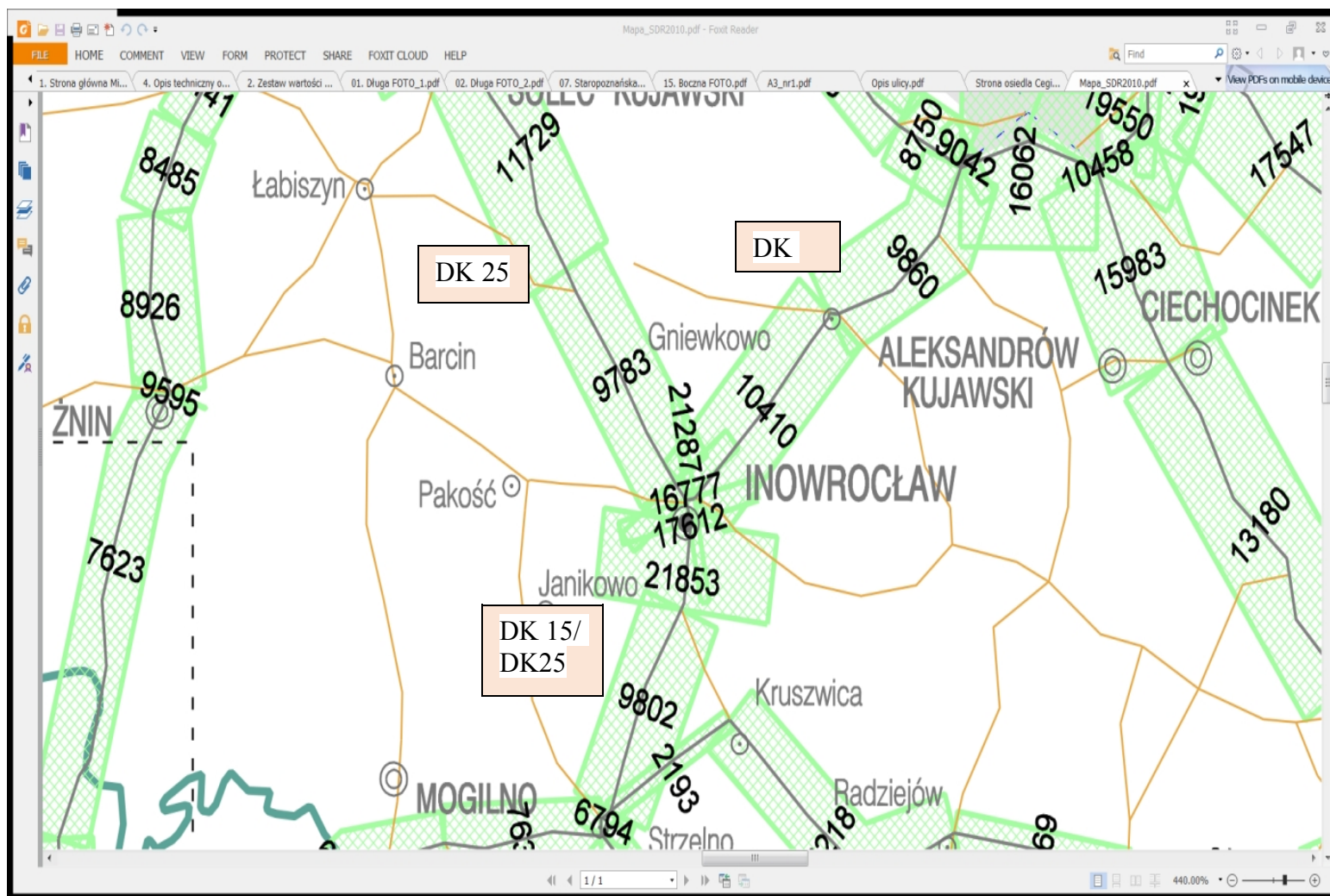


2.1.1.2 Natężenie ruchu drogowego

Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 obie drogi krajowe w okolicy Inowrocławia były obciążone ruchem na poziomie 10 tys. pojazdów silnikowych na dobę, natomiast na odcinkach przebiegających przez obszar Inowrocławia natężenie wzrastało do ponad 21 tys. pojazdów silnikowych na dobę.

Rysunek 8. Natężenie ruchu na drogach krajowych w rejonie Inowrocławia

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2010, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



Warunki techniczne badanych odcinków DK 15 i DK 25, a także rejestrowane na nich wartości natężenia sprawiają, że warunki ruchu samochodowego są na tych odcinkach trudne, w szczególności na obszarze ścisłego centrum miasta Inowrocławia. Oznacza to niski poziom swobody ruchu, który przy odpowiednich warunkach generuje zatłoczenie na ulicach miasta, jak również niesatysfakcjonujący poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy jednak pamiętać, że od 2010 roku nastąpiły istotne zmiany w infrastrukturze drogowej na obszarze całego kraju, a także odnotowywany jest stały wzrost wskaźnika motoryzacji (por. pkt. 2.1.2 i 2.1.4). Te czynniki z pewnością mają odzwierciedlenie w rozkładzie natężeń na sieci drogowej wokół Inowrocławia. W szczególności oczekiwane jest przejście dużej części ruchu dalekobieżnego w relacji północ-południe przez nowo wybudowaną autostradę A1. W 2015 roku odbędzie się kolejny Generalny Pomiar Ruchu, którego pełne wyniki zostaną opublikowane w drugiej połowie 2016 roku.

2.1.1.3 Układ drogowy na terenie miasta

W granicach miasta Inowrocławia znajdują się drogi będące w zarządzie czterech podmiotów:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Bydgoszczy zarządza odcinkiem DK 15 (w ciągu ulic: ul. Poznańskiej, ul. Stanisława Staszica, ul. Bpa Antoniego Laubitza, ul. Toruńskiej) oraz odcinkiem DK 25 (w ciągu ulicy Dworcowej i Szosy Bydgoskiej) o łącznej długości 10,62 km,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy – Rejon Dróg w Inowrocławiu zarządza odcinkiem DW 251 (w ciągu ul. Pakoskiej i ul. Kruśliwieckiej) oraz odcinkami DW 252 (w ciągu ulic: ul. Jacewskiej, ul. Działowej, ul. Św. Ducha) o łącznej długości 3,86 km,
- Zarząd Dróg Powiatowych w Inowrocławiu zarządza 31 drogami, które w całości lub w części przebiegają przez obszar miasta Inowrocław, a ich łączna długość wynosi 34,46 km,
- Prezydent Inowrocławia zarządza około 280 drogami, których łączna długość wynosi 105,49 km.

Łączna długość dróg wszystkich kategorii na terenie Inowrocławia wynosi 154,43 km.

2.1.1.4 Stan techniczny dróg

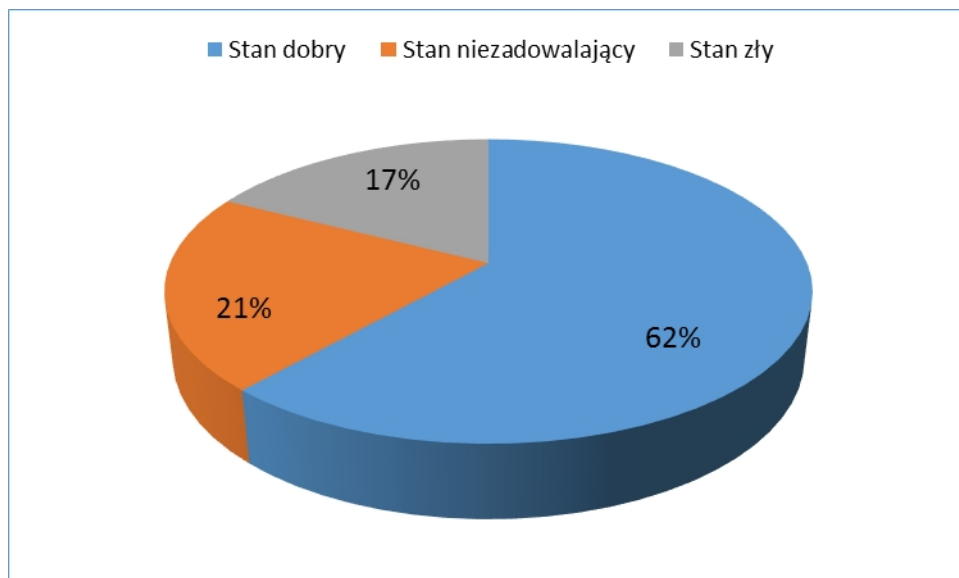
W Polsce stan techniczny nawierzchni dróg krajowych jest oceniany według wytycznych Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zgodnie z opracowanym Systemem Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN). Używa się czterostopniowej skali, według której nawierzchnie posiadające:

- Stan dobry (klasa A) - są nowe i nie wymagają remontów,
- Stan zadowalający (klasa B)- są nowe i nie wymagają remontów,
- Stan niezadowalający (klasa C)- są uszkodzone, ale remonty można odłożyć w czasie,
- Stan zły (klasa D)- wymagają natychmiastowych remontów.

Zarządcy dróg kategorii niższych niż krajowa nie są zobligowani do używania metody SOSN, ale jest ona w powszechnym użyciu w całym kraju i zgodnie z nią były oceniane drogi gminne, powiatowe i krajowe na terenie Inowrocławia.

Zagregowany wykres obejmujący drogi wszystkich kategorii przedstawiono na rysunku poniżej

Rysunek 9. Stan techniczny nawierzchni dróg wszystkich kategorii na terenie Inowrocławia

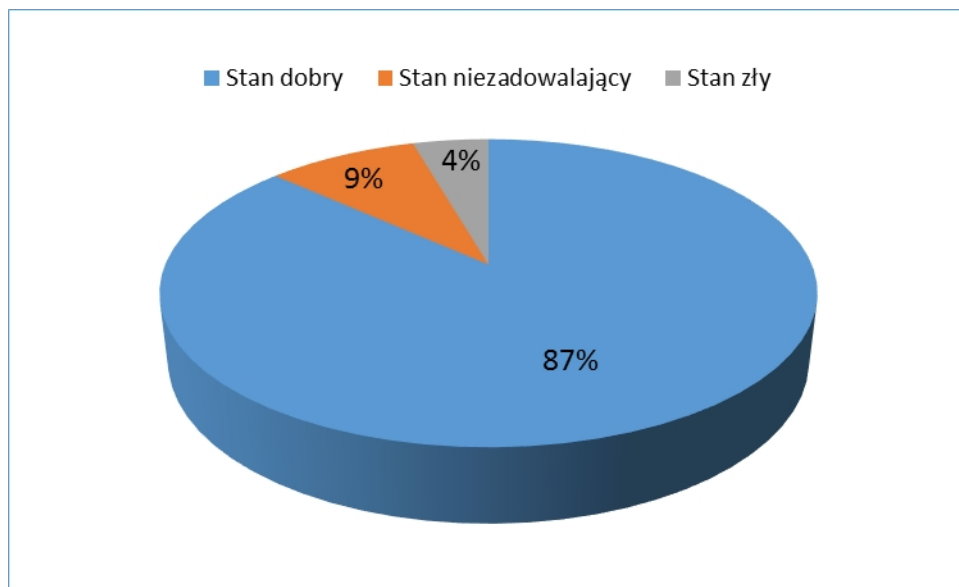


Źródło: Opracowanie własne

A. Drogi krajowe

Na podstawie informacji przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad przygotowano wykres stanu nawierzchni dróg krajowych. Oznacza on, że 87% długości dróg krajowych na terenie Inowrocławia ma nawierzchnię w stanie dobrym.

Rysunek 10. Stan techniczny nawierzchni dróg powiatowych na terenie Inowrocławia



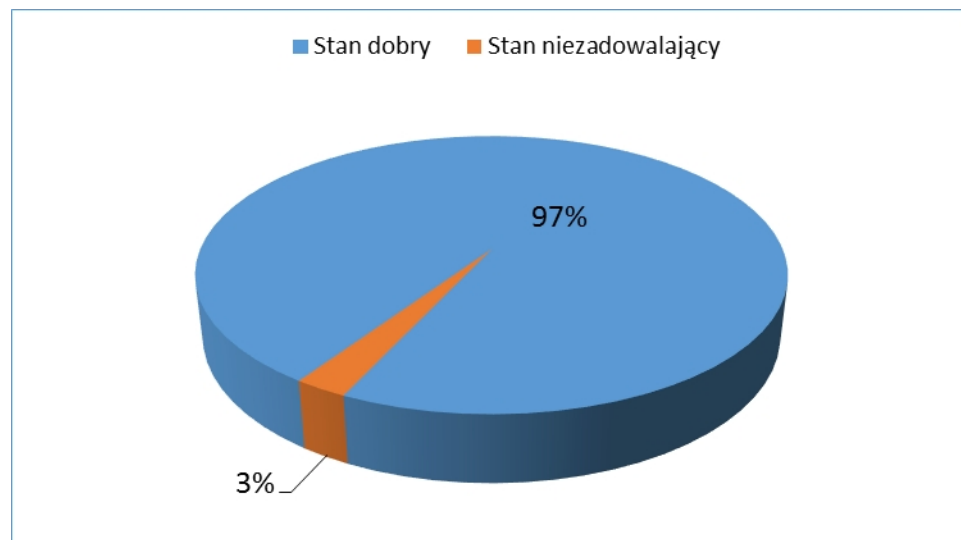
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad

Prowadzone w ostatnich latach działania utrzymaniowe i inwestycyjne na drogach krajowych zapewniły ogólny dobry stan nawierzchni drogowej na ich przeważającej części.

B. Drogi wojewódzkie

W oparciu o dane przekazane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy opracowano wykres stanu dróg wojewódzkich na terenie Inowrocławia.

Rysunek 11. Stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich na terenie Inowrocławia



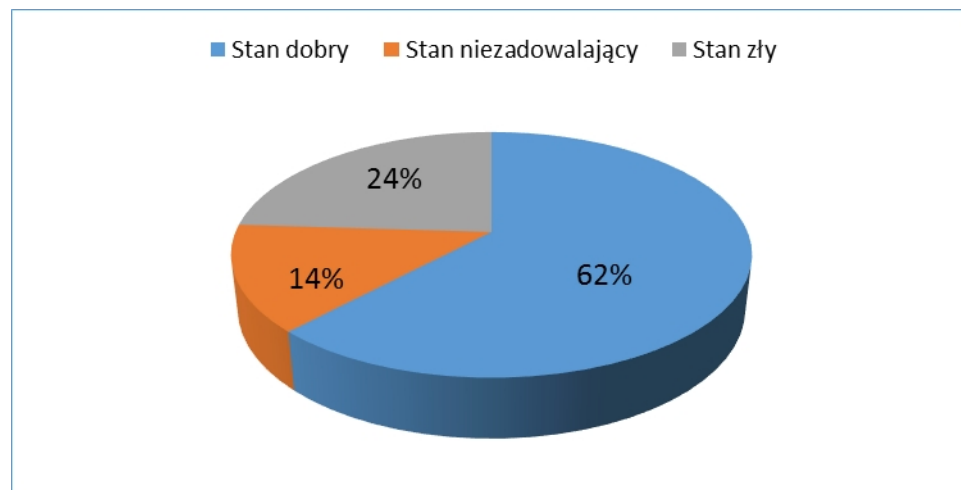
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

Prawie cała sieć dróg wojewódzkich na terenie Inowrocławia jest w stanie dobrym i nie wymaga remontów. Jednocześnie drogi wojewódzkie są w najlepszym stanie spośród wszystkich kategorii dróg na terenie miasta.

C. Drogi powiatowe

Na podstawie informacji przekazanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Inowrocławiu przygotowano zagregowany wykres stanu nawierzchni dróg powiatowych.

Rysunek 12. Stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich na terenie Inowrocławia



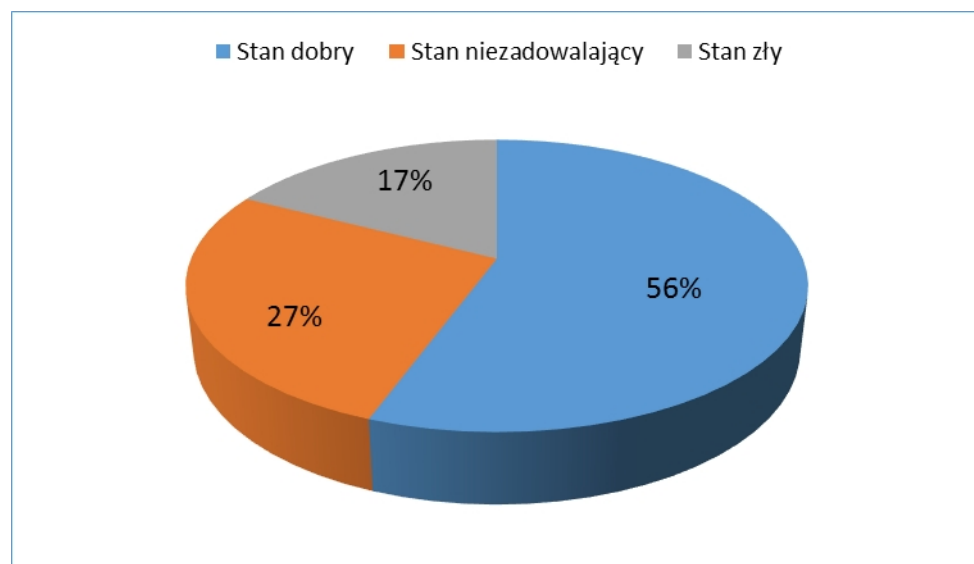
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Inowrocławiu

Drogi powiatowe są obecnie w znacząco gorszym stanie technicznym niż drogi krajowe i wojewódzkie.

D. Drogi gminne

Na terenie miasta w latach 2010-2011 została przeprowadzona kontrola stanu technicznego nawierzchni dróg należących do kategorii gminnych. Badaniem objęto 198 dróg z 283, co stanowi około 70% całkowitej liczby dróg będących w zarządzie Prezydenta Miasta Inowrocławia. Wyniki kontroli przedstawiono na poniższym wykresie.

Rysunek 13. Stan techniczny nawierzchni dróg gminnych na terenie Inowrocławia



Źródło: Opracowanie własne ZDG TOR na podstawie: Ocena stanu technicznego dróg gminnych w Inowrocławiu 2010, 2011.

Z ogólnej liczby 78 km dróg objętych badaniem ponad połowa jest w stanie dobrym i nie wymaga remontu.

W poniższej tabeli przedstawiono drogi kategorii gminnej wymagające przebudowy lub remontów nawierzchni. W następnej tabeli zestawiono z kolei drogi gruntowe kategorii gminnej wymagające utwardzenia.

Tabela 1. Drogi kategorii gminnej wymagające przebudowy lub remontów nawierzchni

Lp	Nazwa ulicy	Uwagi
1	3 Maja	
2	6 Stycznia	
3	Andrzeja	
4	Bagienna	
5	Błonie	
6	Boczna	
7	Bolesława Chrobrego	Druga warstwa mieszanki mineralno-asfaltowej
8	Władysława Broniewskiego	
9	Budowlana (do budowy – również odcinek gruntowy)	
10	Chemiczna	
11	Cicha	
12	Daniela Rakowicza	
13	Ignacego Daszyńskiego	
14	Dąbrówki	
15	Długa	Opracowano projekt przebudowy

16	Farna	
17	Genowefy Jaworskiej	Prace kontynuowane w 2015 r.
18	Glinki	
19	Górnicza	
20	Harcerstwa Polskiego	
21	Władysława Hermana	
22	Jana III Sobieskiego	
23	Jana Karola Maćkowskiego	
24	Jana Kasprowicza	
25	Jana Kilińskiego	
26	Kasztanowa	Opracowano projekt przebudowy
27	Kasztelańska (odc. Wałowa- Rybnickiej)	
28	Kolejowa	
29	Królowej Jadwigi (odc. Narutowicza-Bpa Laubitz)	
30	Krótką	
31	Józefa Krzywińskiego	
32	Ks. Zientarskiego	Chodnik
33	Ks. Bogdana Gordona	
34	Kurowa	
35	Kwiatowa	
36	Lipowa (odc. Kątna-Długa)	Opracowano projekt przebudowy
37	Magazynowa (odc. Wawrzyniaka-Dworcowa i odc. Narutowicza – przejazd kolejowy)	
38	Maksymiliana Gruszczyńskiego	Prace kontynuowane w 2015 r.
39	Metalowców (odc. Marcinkowskiego - Dworcowa)	Opracowano projekt remontu
40	Młyńska	Projekt budowlany w przygotowaniu
41	Najświętszej Marii Panny	
42	Okrężna (odc. Naturowicza – Wawrzyniaka)	
43	Pawła Cymśa	Prace kontynuowane w 2015 r.
44	Piękna	
45	Plebanka	Projekt budowlany w przygotowaniu
46	Polna	Do budowy – również odc. do ul. Wiejskiej
47	Poprzeczna	Projekt budowlany w przygotowaniu
48	Franciszka Posadzego	

49	Powstańca Kwiatkowskiego	Druga warstwa mieszanki mineralno-asfaltowej
50	Przypadek	Projekt budowlany w przygotowaniu
51	Składowa	
52	Spokojna	
53	Spółdzielców	
54	Stare Miasto	Projekt budowlany w przygotowaniu
55	Staropoznańska (odc. Popowicka - Budowlana)	
56	Stefana Batorego	
57	Szeroka	
58	Szklarska	
59	Św. Mikołaja	
60	Transportowca	Opracowano projekt przebudowy
61	Warsztatowa	
62	Władysława Jagiełły	Opracowano projekt przebudowy, wykonano pierwszy etap- chodnik po prawej stronie od ul. Marulewskiej
63	Zapadłe	
64	Zygmunta Kurka	

Źródło: opracowanie własne

Tabela 2. Drogi gruntowe kategorii gminnej wymagające utwardzenia

l.p.	Nazwa ulicy	Długość drogi o danym rodzaju nawierzchni [m]		
		Nawierzchnia twarda nieulepszona	Naw. gruntowa ulepszona (żwirem, żużlem)	Nawierzchnia gruntowa
1	Adama Znanieckiego	0	236	0
2	Aleksandra Fredry	172	0	94
3	Andrzeja Rakoczego	91	0	0
4	Bluszczowa	303	113	13
5	Brodnickiego Bolesława	0	317	0
6	Jana Brzechwy	81	67	134
7	Brzozowa	136	0	11
8	Budowlana	0	441	0
9	Chabrowa	140	0	0
10	Czarna Droga	0	271	0
11	Józefa Dankowskiego	79	0	0
12	Dedała	76	0	0
13	Droga do Lotniska	203	0	0
14	Droga koło Lidla (przy ul. Jacewskiej)	0	0	43
15	Fiołkowa	58	0	109
16	Gdyńska	142	166	541
17	Tomasza	0	0	104

	Graczykowskiego			
18	Ikara	255	0	0
19	Ikara-sięgacz	35	0	0
20	Bolesława Jaśkowskiego-sięgacz	59	0	0
21	Jęczmienna	116	0	0
22	Juliusza Trzcńskiego	167	0	0
23	Kolejowa	120	0	0
24	Konwaliowa	260	0	0
25	Kruczkowskiego -sięgacz	46	0	0
26	Kujawska	0	303	433
27	Karola Libelta - sięgacz	31	0	0
28	Mikorzyńska	0	505	0
29	Niezapominajki	29	0	30
30	Notecka	0	152	0
31	Nowa – sięgacz	169	0	237
32	Nowa – sięgacz 2	0	0	338
33	Obwodowa	0	460	0
34	Pokojowa	0	767	496
35	Polna	348	0	0
36	Polskich Saperów	0	74	0
37	Adama Poszwińskiego	0	0	280
38	Radosna	102	56	438
39	Rolna	0	190	0
40	Rzemieślnicza	190	74	16
41	Rzepakowa	104	0	0
42	Izydora Sobeckiego	73	0	0
43	Stanisława Sroczyńskiego	128	0	0
44	Stefana Knasta	0	421	90
45	Stolarska	86	0	0
46	Sylwestra Ranusa	181	0	0
47	Szparagowa	0	0	110
48	Szczęśliwa	41	153	0
49	Szybowcowa	0	270	0
50	Tadeusza Śliwaka	151	0	0
51	Torowa	0	686	0
52	Wiejska	719	106	0
53	Wierzbowa	125	0	0
54	Wiktora Spornego	1034	0	0
55	Jerzego Wróblewskiego	0	178	0
56	Wrzosowa	100	0	0
57	Wspólna-sięgacz	121	0	0
58	Gustawa Zielińskiego	0	40	58
59	Żytnia	0	157	0

Źródło: opracowanie własne

2.1.1.5 Określenie problemów związanych z ruchem drogowym

W wyniku wieloaspektowej analizy transportu drogowego w Inowrocławiu zidentyfikowano następujące problemy w jego funkcjonowaniu:

1. Duże natężenie ruchu drogowego generowane zarówno przez ruch tranzytowy jak i lokalny.
2. Na wielu odcinkach dróg poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest niezadawalający, w szczególności w odniesieniu do pieszych i rowerzystów.
3. Na osiedlach gęstej zabudowy mieszkaniowej występują stałe problemy związane z niedoborem ilości miejsc parkingowych.
4. Ze względu na stan nawierzchni wiele odcinków dróg wymaga remontu, bądź też całkowitej przebudowy.

Największy wpływ na jakość ruchu drogowego w mieście ma sieć dróg układu podstawowego, który w Inowrocławiu tworzą przed wszystkim dwie drogi krajowe DK15 (w ciągu ulic: ul. Poznańskiej, ul. Stanisława Staszica, ul. Bpa Antoniego Laubitza, ul. Toruńskiej) i DK25 (w ciągu ulicy Dworcowej i Szosy Bydgoskiej). Wymienione ulice nie zabezpieczają potrzeb obecnego obciążenia ruchem (por. np. pkt. 2.1.1.2).

W efekcie, warunki ruchu samochodowego na tych odcinkach są trudne, a duża liczba samochodów generuje zjawisko kongestii. Największe ograniczenia swobody ruchu występują skrzyżowaniach ulic (oraz na ciągach drogowych prowadzących do tych skrzyżowań):

- Al. Mikołaja Kopernika – Dworcowej – Jana Kasprzowicza;
- Stanisława Staszica – Górniczej – Poznańskiej;
- Poznańskiej – Miechowskiej;
- Świątokrzyskiej – Prezydenta Franklina Roosevelta – al. Niepodległości;
- Al. Mikołaja Kopernika – Prezydenta Gabriela Narutowicza – Prezydenta Franklina Roosevelta.

Wspomniane ograniczenia występujące na podstawowej sieci układu drogowego są dużym problemem dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, mają bowiem wpływ na komfort podróżowania oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego (zob. pkt. 2.5.3 – średnio co 5-6 dni na terenie Inowrocławia dochodzi do wypadku drogowego).

Biorąc pod uwagę stale rosnący wskaźnik motoryzacji w mieście – przedstawione problemy, a zwłaszcza zagadnienia dotyczące parkowania, będą się nasilać. Z drugiej strony, realizacja obwodnicy miejskiej w pewnym stopniu odciąży główne arterie poprzez przejęcie części ruchu tranzytowego, choć biorąc pod uwagę spodziewany dalszy wzrost liczby samochodów w Polsce (zob. pkt. 7), nie rozwiąże problemu całkowicie.

2.1.2 Motoryzacja indywidualna

Na terenie Inowrocławia, podobnie jak na terenie kraju czy województwa, zauważalny jest w ostatnich latach wzrost liczby prywatnych samochodów. W szczególności możemy mówić zarówno o zwiększającej się ich ogólnej liczbie, jak i rosnącym wskaźniku motoryzacji, czyli liczby prywatnych samochodów w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców.

Tabela 3. Motoryzacja indywidualna w mieście Inowrocławiu oraz w porównaniu do powiatu, województwa i kraju w latach 2002 – 2013

Parametry (lata)	Liczba samochodów (w tys.)				Wskaźnik motoryzacji			
	Polska	Woj. kujawsko-pomorskie	Powiat Inowrocławski	Miasto Inowrocław	Polska	Woj. kujawsko-pomorskie	Powiat Inowrocławski	Miasto Inowrocław
2002	11 029	582	39	b.d.	288,6	281,0	b.d.	b.d.
2003	11 244	593	b.d.	b.d.	294,4	286,6	b.d.	b.d.
2004	11 975	629	b.d.	b.d.	313,7	304,2	b.d.	b.d.
2005	12 339	596	b.d.	31	323,4	288,1	b.d.	395,7
2006	13 384	661	b.d.	32	351,1	319,7	b.d.	410,3
2007	14 589	734	b.d.	33	382,7	355,2	b.d.	433,8
2008	16 080	849	b.d.	35	421,6	410,4	b.d.	463,9
2009	16 494	883	63	37	432,2	426,8	381,3	483,7
2010	17 240	926	67	38	447,4	441,1	402	506,6
2011	18 126	968	70	40	470,3	461,4	424,3	523,9
2012	18 744	1 001	73	41	486,4	477,6	443,3	545,6
2013	19 389	1 036	76		503,7	495,0	464,1	
2002/ 2013 (%)	+75,8%	+78,0%	+94,9%	b.d.	+74,5%	+76,1%	b.d.	b.d.
2009/ 2013 (%)	+17,6%	+17,3%	+20,6%		+16,5%	+16,0%	+21,7%	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS i danych przekazanych przez Urząd Miasta Inowrocław.

Jak widać z powyższej tabeli, wskaźnik motoryzacji w Inowrocławiu jest wyższy niż w skali całego kraju. Odmienna sytuacja występuje natomiast w stosunku do powiatu inowrocławskiego, dla którego wskaźnik ten jest wyraźnie niższy w porównaniu z wielkościami dla województwa kujawsko-pomorskiego czy całej Polski, oraz oczywiście Miasta Inowrocław. Stan taki przekłada się na sytuację, że zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu zbiorowego w relacjach między miastem Inowrocław, a poszczególnymi miejscowościami z powiatu inowrocławskiego jest relatywnie większe niż w obrębie samego miasta. Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że może się to zmienić, zwłaszcza biorąc pod uwagę, iż tempo przyrostu liczby samochodów w powiecie inowrocławskim jest wyższe niż w innych analizowanych przypadkach.

Wzrastająca liczba samochodów może, ale nie musi przekładać się na zwiększanie liczby podróży odbywanych prywatnymi samochodami. Działaniem hamującym wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej jest zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego, jak również inne działania związane z rozwojem szeroko pojętej mobilności, które zostaną opisane w dalszej części opracowania.

2.1.3 Publiczny transport autobusowy

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4 i 7), samorząd gminny/miejski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych bądź sieci komunikacyjnej zawierającej się w obszarze jednej gminy. Dla linii przechodzących przez więcej niż jedną gminę w jednym powiecie jest to także zadanie powiatu; analogicznie, jeżeli dana linia komunikacyjna przechodzi przez więcej niż jeden powiat, staje się to zadaniem województwa.

Jednocześnie, jeżeli dana linia/sieć komunikacyjna obejmuje obszar kilku gmin bądź kilku powiatów, wówczas obowiązki organizatora przewozów, drogą odpowiedniego porozumienia zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, mogą być powierzone jednej z nich. I taki model jest praktykowany najczęściej: duże, zasobne miasto („centralny” ośrodek aglomeracji, do którego ciążą mniejsze ośrodki zlokalizowane w tejże aglomeracji), dysponujące zarówno własnym przedsiębiorstwem komunikacyjnym, jak i odpowiednim „aparatem organizacyjnym”, przyjmuje na siebie obowiązki organizatora przewozów również od sąsiednich jednostek terytorialnych, otrzymując w zamian od obsługiwanych innych gmin rekompensatę w postaci np. ustalonej opłaty za wozokilometr.

Taki model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest korzystny dla mieszkańców całej aglomeracji (obszaru funkcjonalnego): zwiększa bowiem dostępność do rynku usług, który w centralnym mieście aglomeracji co do zasady jest najbardziej rozwinięty, jak również obniża w większości wypadków koszty podróży (ze względu na funkcjonowanie wspólnej taryfy). W przypadku obszaru Inowrocławia, mechanizm ten wdrożony jest tylko w bardzo ograniczonym zakresie.

Na obszarze Miasta Inowrocławia obowiązki w zakresie realizacji zadań publicznego transportu zbiorowego pełni powołana w 2003 r. spółka Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., w której Miasto Inowrocław posiada 100% udziałów (kapitał zakładowy spółki wynosi 12.771.000 zł). MPK jest dla organizatora podmiotem wewnętrznym.

Według stanu na marzec 2015 r., MPK realizuje przewozy na 13 liniach komunikacyjnych, których łączna długość tras (w wariantach podstawowych) wynosi 103,2 km, natomiast długość pojedynczych obsługiwanych odcinków wynosi 41,7 km, biorąc pod uwagę tylko obszar Miasta Inowrocławia.

Źródło: MPK Inowrocław



Ponadto, na mocy porozumienia zawartego pomiędzy Miastem Inowrocław i Gminą Inowrocław, Gmina powierzyła Miastu organizację lokalnego transportu zbiorowego na odcinku od granicy miasta do pętli „Stacja Chemia” (do tej pętli dojeżdża autobus MPK 28, wykonujący jedynie pojedyncze kursy w dni robocze w godzinach szczytu, zapewniający tym samym obsługę zakładów Transoda; sam zakład znajduje się na terenie Miasta Inowrocławia, natomiast przystanek końcowy znajduje się na terenie Gminy Inowrocław). Na obszar Gminy Inowrocław wjeżdżają także autobusy linii 1 i 10 dojeżdżające do pętli „Szosa Bydgoska Działki”, co ma na celu umożliwienie mieszkańcom Inowrocławia dojazd do ogródków działkowych, zlokalizowanych na obszarze miejscowości Sławęcinek. Lokalizacja tej pętli de facto nie umożliwia jednak obsługi samej miejscowości.

Tabela 4. Wykaz linii MPK Inowrocław (stan na 1.04.2015 r.)

Nr	Przebieg linii	Przeciętna częstotliwość kursowania (biorąc pod uwagę trasę, na której wykonywane jest najwięcej kursów)	Ramowe godz. kursow.
1	DWORZEC PKP (wybrane kursy: SZOSA BYDGOSKA DZIAŁKI/OSIEDLE BYDGOSKIE) – al. 800-lecia Inowrocławia – DWORZEC PKP (linia Jednokierunkowa)	60-80 minut	5-20
3	DWORZEC PKP – Prezydenta Gabriela Narutowicza – POZNAŃSKA	30-60 minut. O 6 rano 3 kursy co ok. 15 minut.	5-20
4	DWORZEC PKP – Władysława Łokietka – POZNAŃSKA	30-60 minut. W dni wolne co 60 minut.	5-20
7	DWORZEC PKP – Karola Marcinkowskiego – MARULEWSKA	Kursuje tylko 31.X-1.XI Co 60 minut 31 października i 2 listopada, co 30 minut 1 listopada	9-15 31 października i 2 listopada, 9-18 1 listopada
10	DWORZEC PKP – 800-lecia Inowrocławia – DWORZEC PKP (wybrane kursy: SZOSA BYDGOSKA DZIAŁKI/OSIEDLE BYDGOSKIE) – linia jednokierunkowa	60 minut	5-20
12	BOLESŁAWA KRZYWOUSTEGO – Kopernika – POZNAŃSKA	30-60 minut	5-20
13	MARULEWSKA – al. 800-lecia Inowrocławia – MARULEWSKA	Kursuje tylko 31.X-1.XI: Co 20-60 minut 31 października i 2 listopada, co 15-35 minut 1 listopada	9-16 w dn. 31 października i 2 listopada, 9-19 1 listopada
16	DWORZEC PKP – al. 800-lecia Inowrocławia – POZNAŃSKA	30-60	5-22
19	DWORZEC PKP – al. 800-lecia Inowrocławia – DWORZEC PKP - linia Jednokierunkowa	30-60, w soboty 4 kursy od 4 do 7 co 60 min, w niedzielę jeden kurs o 4.	4-20
20	BOLESŁAWA KRZYWOUSTEGO – Galeria Solna – KS. DOBROMIRA ZIARNIAKA (linia jednokierunkowa)	60 minut	10-18
21	WŁADYSŁAWA ŁOKIETKA PĘTLA – al. 800-lecia Inowrocławia – WŁADYSŁAWA ŁOKIETKA PĘTLA (linia	15-20 minut do godz. 20, wieczorem 30-40 minut	5-22

	Jednokierunkowa)		
27	BOLESŁAWA KRZYWOUSTEGO – al. 800-lecia Inowrocławia – KS. DOBROMIRA ZIARNIAKA (linia jednokierunkowa)	15-30 minut	5-22
28	DWORZEC PKP – al. 800-lecia Inowrocławia – TRANSODA	Wykonuje 2 kursy dziennie, ok godz. 6 i 15.	6 i 15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK Inowrocław

MPK posiada 37 autobusów przeznaczonych do obsługi linii regularnych, w tym 16 autobusów niskopodłogowych, przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Park maszyn MPK stanowią następujące typy pojazdów:

- Jelcz 120 MM/2 (rok produkcji 1998) – 8 sztuk, wszystkie pojazdy po remoncie kapitalnym – stan dobry;
- Jelcz 120 M CNG (2000) – 2 sztuki, stan zadowalający;
- Jelcz 120 M/3 (2004) – 5 sztuk, stan dobry;
- Solbus B 9,5 (2004) – 2 sztuki, stan dobry;
- Solbus SN 11 (2006) – 4 sztuki, stan dobry;
- MAN NM283F, A76, A70 (2002/2003) – 4 sztuki, stan dobry;
- Solaris Urbino 12 (2006) – 3 sztuki, stan dobry;
- Solaris Urbino 10 (2010/2011/2013) – 5 sztuk, stan bardzo dobry;
- IVECO 65Curbus CNG (2010) – 4 sztuki, stan bardzo dobry.

7 autobusów jest wyposażonych w klimatyzację (są to 4 autobusy MAN oraz 3 Solaris Urbino 12). Dodatkowo 10 autobusów (5 pojazdów Jelcz 120 M/3 oraz 5 pojazdów Solaris Urbino 10) posiada klimatyzację tylko w kabinie kierowcy. W monitoring wyposażone są 22 autobusy. W 31 pojazdach znajdują się silniki spełniające normy EURO, w tym w 18 – EURO 2, 6 – EURO 3 i 7 – EURO 5. W 8 autobusach zamontowany jest system głosowej zapowiedzi przystanków.

Według stanu na marzec 2015 r., realizowany jest obecnie projekt związany w istotny sposób z poprawą jakości oferty MPK Inowrocław. „Zakup nowych ekologicznych autobusów oraz montaż Inteligentnego Systemu Transportowego w mieście Inowrocławiu”. Projekt jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, w ramach perspektywy 2007-2013, z Działania 1.2. „Infrastruktura transportu publicznego” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Dofinansowanie UE wynosi 83,87%, a łączna wartość projektu to 21 705 883,00 zł. Na projekt składa się montaż elektronicznych tablic informacyjnych na przystankach cechujących się największym natężeniem ruchu, a także zakup nowego taboru autobusowego.

Tablice elektroniczne pokazywać będą rzeczywisty czas przyjazdu autobusów, uwzględniający sytuację na drogach. Planowane rozpoczęcie działania tablic to przełom II i III kwartału 2015 r., a zainstalowane zostaną one na następujących przystankach:

- Kopernika/Wawrzyniaka;
- Kopernika/Dworcowa;
- Krzywoustego/Św. Ducha 2;
- Wojska Polskiego/kościół;
- Wojska Polskiego/Kusocińskiego;
- Niepodległości/Krzywińskiego 2;

- Łokietka początkowy;
- 800-lecia/59 Pułku Piechoty;
- 800-lecia/Niepodległości;
- Mątwy pętla.

Zakres projektu obejmuje również zakup 2 autobusów elektrycznych i 10 autobusów z napędem hybrydowym, wyposażonych w m.in.: w niską podłogę wraz z platformą do wjazdu wózka inwalidzkiego, elektroniczne tablice kierunkowe, system głosowej zapowiedzi przystanków, kasowniki elektroniczne, system monitoringu. Autobusy będą wyposażone m.in. w klimatyzację, porty USB umożliwiające ładowanie przez pasażerów w czasie jazdy np. telefonów komórkowych oraz urządzenia umożliwiające dostęp do bezprzewodowego Internetu Wi-Fi. Nowe pojazdy ułatwią także pracę kierowców, bo znajdzie się tam system wspomagający cofanie, urządzenie pozwalające dobrać kierowcy właściwe parametry jazdy (przyspieszanie, hamowanie).

Większy komfort podróżowania zostanie zapewniony poprzez obniżenie o nawet 40% poziomu hałasu, dzięki wykorzystaniu silników o napędzie elektrycznym oraz hybrydowym. W przeciwieństwie do obecnie posiadanych pojazdów MPK, nowe autobusy wyposażone będą w elektroniczny system EBS (system realizujący funkcje systemu wspomagającego hamowanie ABS i systemu zapobiegającemu poślizgowi ASR) znacznie podwyższający bezpieczeństwo. Takie wyposażenie pojazdów zapewnia bardzo wysoki standard usług – także patrząc na to przez pryzmat gwałtownie poprawiającej się jakości publicznego transportu zbiorowego w największych miastach Polski i innych państw Unii Europejskiej.

Należy podkreślić, że w „Badaniu preferencji komunikacyjnych mieszkańców Inowrocławia” które przeprowadził ZDG TOR wiosną 2013 r. (w ramach przygotowań do sporządzenia „Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Miasta Inowrocławia”), respondenci w zdecydowanej większości (85 %) sceptycznie odnieśli się do pomysłu ewentualnego utworzenia nowego bezpośredniego połączenia nową linią miejską. Domniemywać należy zatem, że mieszkańcy Inowrocławia oczekują od władz poprawy istniejącej sieci/oferty transportowej, nie zaś kreowania nowych linii. Tezę tę potwierdza analiza zgłaszanych, na etapie ww. badań, przez mieszkańców propozycji tras przebiegu ewentualnych nowych linii. Wynika z niej jednoznacznie, że propozycje miały charakter indywidualny, zaś zgłaszający kierowali się własnymi potrzebami w tym zakresie i nie znajdowało to odzwierciedlenia w uśrednionych rekomendacjach zmian.

Do największych mankamentów transportu publicznego na obszarze Inowrocławia należą:

- brak kursów MPK w porze późnowieczornej (ostatnie kursy realizowane są ok. godz. 22.30-23; dla porównania, w największych polskich miastach standardem w ostatnich latach staje się sytuacja, w której komunikacja miejska, przynajmniej na liniach o charakterze priorytetowym, kursuje do godz. 23.30-24 lub nawet nieco dłużej);
- brak wspólnych rozwiązań taryfowych pomiędzy MPK i przewoźnikiem obsługującym Gminę Inowrocław (zob. poniżej);
- brak wspólnych rozwiązań taryfowych pomiędzy pociągami i autobusami, brak synchronizacji rozkładów jazdy pomiędzy pociągami i autobusami.

Na terenie Gminy Inowrocław realizacja zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego nie jest powierzana w trybie zlecenia bezpośredniego podmiotowi wewnętrznemu, lecz jest rozstrzygana w ramach postępowania przetargowego.

W 2013 r. przetarg na obsługę linii komunikacyjnych organizowanych przez Gminę Inowrocław wygrało prywatne przedsiębiorstwo Kujawy-Trans z siedzibą w Pakości. Wartość zamówienia wynosi 4 730 704,18 zł brutto, kontrakt obowiązuje do 30 czerwca 2016 r. Przewoźnik dysponuje 15 autobusami zaangażowanymi do realizacji kontraktu, na co składa się:

- 5 autobusów dużych (łączna liczba miejsc stojących i siedzących – zgodnie z zapisami kontraktu: nie mniejsza niż 75);
- 6 autobusów średnich (39);
- 4 autobusy małe (20).

Na zlecenie Gminy Inowrocław uruchamianych jest 15 linii komunikacyjnych.

Tabela 5. Wykaz linii uruchamianych na zlecenie Gminy Inowrocław (stan na 1.04.2015 r.)

Nr	Przebieg linii	Przeciętna częstotliwość kursowania (biorąc pod uwagę trasę, na której wykonywane jest najwięcej kursów)	Ramowe godz. kursow.
D	Sławęcinek – Sławęcinek przez: Marulewy, Dziennice, Balczewo, Marcinkowo, Turzany (linia okrężna dwukierunkowa)	Dni robocze: 60-90 min, dni wolne: po 3 kursy dziennie (biorąc pod uwagę oba kierunki)	5-16 w kierunku Marulwy, Jaroty, Balczewo i 7-19 w kierunku przeciwnym
G	Piotrkowice – Karczyn-wieś przez Żalinowo, Sikorowo, Łojewo, Góra	Dni robocze: 30-60 min w godzinach szczytu, dni wolne: 1-2 kursy dziennie	6-19 w kierunku Karczyna, 7-16 w kierunku przeciwnym
G1	Inowrocław - Karczyn przez Komarzyce, Górę	Dni robocze: 2 kursy dziennie w kierunku Karczyna, 3 kursy w kierunku przeciwnym; soboty: po 1 kursie	
K	Inowrocław – Kościelec p. Sójkowo, Cieślin	Kursuje wyłącznie w dni świąteczne (niedziele i święta), po 2 kursy w każdą ze stron co ok. 90 min	7-10
L	Tupadły – Ludzisko przez Żalinowo	Kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, po 2 kursy w każdym kierunku	8 i 14
O	Inowrocław, ul. Dworcowa/Szklarska – Inowrocław, ul. Dworcowa/Szklarska, p. Orłowo, Gnojno (linia okrężna dwukierunkowa)	Kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, w godz. 7 i 12-15; łącznie 7 kursów (w 7 wariantach)	
P	Jaksice – Jaksice p. Inowrocław, Piotrkowice (linia okrężna dwukierunkowa)	Dni robocze: 90-120 min; dni wolne: po 2-3 kursy dziennie	Dni robocze: 5-21, soboty: 8-18, niedziele: 8-10
P1	Jaksice – Inowrocław przez Niemojewo, Piotrkowice	W dni nauki szkolnej 7 kursów w 6 różnych wariantach, w niedziele i święta z kursy w 2 wariantach	W dni nauki szkolnej: 6-9 i 13-16; w niedziele i święta: 9, 12
P2	Inowrocław – Żalinowo p. Ludzisko	Kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, 1 kurs dziennie w godzinach porannych	Godzina 6
P3	Tupadły – Jaksice p. Żalinowo, Inowrocław	Kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, 1 kurs dziennie w godzinach popołudniowych	Godzina 13
R	Inowrocław, ul. Dworcowa/Szklarska – Sławęcinek p. Jaksice, Pławin, Radłówek, Sójkowo	Kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, 4 kursy w kierunku Jaksic i 2 w kierunku Inowrocławia	6, 13 i 15-16 w kierunku Jaksic: 7, 13-16 w kierunku Inowrocławia: 7, 14

T	Turzany-pętla – Sławęcinek Gimnazjum, p. Słońsko	Kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, po 9 kursów w każdą ze stron, co 20-40 minut w godzinach kursowania	7, 12-15 w kierunku Sławęcinka oraz 7-8, 12-16 w kierunku Turzan
T1	Inowrocław, ul. Dworcowa/Szklarska – Turzany-Petla, p Balin	Kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, 3 kursy w kierunku Turzan i 1 kurs w kierunku Inowrocławia	W kierunku Turzan godz. 7-12, w kierunku Inowrocławia 16
T2	Inowrocław, ul. Dworcowa/Szklarska – Inowrocław, ul. Dworcowa/Szklarska p. Słońsko, Turzany	Kursuje w dni robocze od poniedziałku do piątku, po 1 kursie w każdą ze stron	7 w kierunku p. Słońsko-Turzany, 15 w kierunku przeciwnym
X	Inowrocław, ul. Dworcowa/Szklarska – Sławęcinek Gimnazjum	Kursuje w dni nauki szkolnej; po 2 kursy w każdą stronę	W kierunku Sławęcinka: 7, 15; w kierunku Inowrocławia: 15, 16

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Inowrocław

Trasy 13 z 15 linii uruchamianych na zlecenie Gminy Inowrocław łączą Miasto Inowrocław z miejscowościami na terenie Gminy (na teren Inowrocławia nie wjeżdżają tylko linie L i T). Spośród nich, 9 linii obsługuje obszar ścisłego centrum Inowrocławia; wyjątkami w tym względzie są tylko linie G, K, R i O.

Obszar Gminy Inowrocław jest dobrze powiązany z Miastem Inowrocław jeśli chodzi o sieć komunikacji gminnej – w sieci komunikacyjnej zawierają się m.in. wszystkie miejscowości wskazane w Strategii OSI (por. pkt. 1.4.3) jako ośrodki o względnie największej koncentracji zróżnicowanych usług. Są to następujące miejscowości: Jaksice, Sławęcinek, Żalinowo, Góra, Orłowo, Tupadły, Turzany. Mankamentem oferty komunikacji gminnej/podmiejskiej jest natomiast niska częstotliwość kursowania większości linii.

Oferta komunikacji gminnej jest dedykowana w pierwszej kolejności dojazdowi dzieci i młodzieży do szkół: aż 8 z 15 linii kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, w przypadku pozostałych linii kursujących w dni robocze, częstotliwość kursowania w dni robocze wolne od nauki szkolnej jest znacznie niższa niż w dni nauki szkolnej – wyjątkiem jest linia T2, realizująca kurs we „wszystkie” dni robocze. W tabeli powyżej podano częstotliwość kursowania linii dla dni roboczych z nauką szkolną. Dowodem na to jest również np. zjawisko wariantowania tras poszczególnych linii.

W przypadku niektórych linii (np. O, P1) każdy lub prawie każdy kurs realizowany jest w innym wariantcie. Jest to naturalnie powszechna praktyka, by uruchamiać kursy wariantowe, dedykowane konkretnym grupom podróżnych, jednak charakter tego zjawiska w przypadku komunikacji uruchamianej na zlecenie Gminy Inowrocław pokazuje, że w tym przypadku „wariantowanie” tras oznacza praktycznie wyłącznie uruchamianie pojedynczych kursów zapewniających transport pomiędzy konkretną szkołą lub szkołami, a miejscowościami, z których pochodzą dzieci i młodzież uczęszczająca do tych szkół.

Nie kwestionując ustawowego obowiązku zapewnienia dojazdów do szkół należy podkreślić, że w pozostałych porach dnia (także biorąc pod uwagę okres porannego i popołudniowego szczytu przewozowego poza porami kursowania autobusów dowożących i odwożących ze szkół) oferta połączeń jest uboga. Zaledwie pojedyncze kursy – biorąc pod uwagę całą sieć komunikacji gminnej – realizowane są w godzinach wieczornych czy w dni wolne od pracy (np. w niedziele kursowanie komunikacji gminnej sprofilowane jest praktycznie wyłącznie pod zapewnienie dojazdów i powrotów mieszkańców z kościołów). W efekcie, skoncentrowanie się komunikacji gminnej na realizacji

jedynie podstawowych potrzeb komunikacyjnych (dowozy do szkół) utrudnia mieszkańcom Gminy Inowrocław nie tylko dostęp do usług wyższego rzędu zlokalizowanych na terenie Inowrocławia, ale nawet, w pewnym stopniu, dojazdy i powroty z pracy.

Warto w tym kontekście zaznaczyć, że omówiona w pkt. 1.3.3 Strategia OSI podkreśla, iż nietypowy charakter Gminy Inowrocław bierze się stąd, że „funkcje siedziby i faktycznego centrum społeczno-gospodarczego gminy, pełni miejscowość leżąca poza jej granicami”, czyli Inowrocław, a spośród miejscowości zlokalizowanych na terenie gminy, jedynie Jaksice charakteryzują się względną wysoką koncentracją sektora usług. To wszystko w naturalny sposób determinować powinno konieczność utworzenia rozbudowanej sieci połączeń pomiędzy Inowrocławiem a miejscowościami leżącymi na terenie Gminy Inowrocław.

Wielkość pracy eksploatacyjnej MPK Inowrocław w roku 2014 r. wyniosła 1,59 mln wozokm, natomiast wielkość pracy eksploatacyjnej komunikacji organizowanej przez Gminę Inowrocław – 0,52 mln wozokm.

W latach 2005-2014 znacząco spadła liczba pasażerów MPK – zmniejszyła się ona z 6,70 do 4,55 mln osób rocznie, czyli aż o 32%. Tendencja spadkowa w tym zakresie jest charakterystyczna dla całej Polski, jednak trend jest bardziej niekorzystny w porównaniu ze wskaźnikami ogólnokrajowymi: w latach 2004-2013, liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Polsce spadła średnio o 11,2%.

W aglomeracjach, w których wskaźniki dotyczące liczby pasażerów są odmienne od danych ogólnokrajowych, zazwyczaj znacząco pogłębiona została w minionych latach integracja taryfowa w układzie pomiędzy miastem centralnym aglomeracji a sąsiadującymi gminami. Np. w Lublinie (+51,7% liczby pasażerów w perspektywie lat 2009-13) objęto jednolitym systemem biletowym podmiejskich przewoźników prywatnych, którzy wcześniej wykonywali przewozy na podstawie własnej działalności gospodarczej. W Lublinie wdrożono również „program lojalnościowy” dla posiadaczy biletów okresowych: mogą oni liczyć na zniżki u kilkudziesięciu partnerów akcji, m.in. w sklepach, restauracjach czy prywatnych placówkach medycznych.

Z kolei w aglomeracji warszawskiej (+18,9% w latach 2004 -2013) bardzo rozbudowany został system „wspólnego biletu” obowiązującego w pojazdach komunikacji komunalnej (ZTM Warszawa) i w pociągach, pełniących w przypadku aglomeracji stołecznej bardzo istotną rolę w jej obsłudze. Na mocy porozumienia zawartego pomiędzy ZTM, częścią gmin wchodzących w skład aglomeracji (obecnie stronami porozumienia jest 31 gmin) oraz spółkami Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa, w pociągach tych przewoźników, na wybranych trasach zawierających się w obrębie aglomeracji, honorowane są wszystkie bilety długookresowe (od dobowego wzwyż) oraz ulgi ustawowe, jakie obowiązują w stołecznej komunikacji – bez żadnych dodatkowych opłat. Aglomerację warszawską obsługuje jeszcze trzeci przewoźnik kolejowy, SKM Warszawa, jednak z racji tego, iż jest to „wewnętrzny” warszawski przewoźnik (właścicielem spółki SKM jest Miasto Stołeczne Warszawa), honorowane są wszystkie bilety emitowane przez ZTM, na identycznych zasadach, jak w tramwajach, autobusach i metrze.

Naturalnie kluczem do sukcesu publicznego transportu zbiorowego w tych miastach są również m.in. działania, które należy w dzisiejszych czasach traktować już jako oczywistość, takie jak inwestycje w tabor i infrastrukturę, atrakcyjne rozkłady jazdy (wysoka częstotliwość kursowania) czy rozbudowane systemy informacji pasażerskiej. Jednak nie ma żadnych wątpliwości, że miarą sukcesu jest również stopniowy rozwój integracji taryfowej.

Przedsiębiorstwo Kujawy-Trans Sp. z o.o. realizuje również przewozy poza strukturą publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Inowrocław. W obszarze będącym przedmiotem niniejszego opracowania, szczególną rolę pełni obsługa przez tego przewoźnika trasy Inowrocław – Jaksice, w przypadku której częstotliwość kursowania wynosi 30-40 min w szczycie i 30-60 min poza szczytem w dni robocze (linia kursuje w godz. 5-18 w dni robocze i 5-16 w soboty, kiedy to częstotliwość kursowania wynosi ok. 60 min). Oprócz tego, przewoźnik obsługuje połączenia do Barcina, Pakości, Złotnik Kujawskich, Kościelca, Markowic, Piechcina, Strzelna

i Tuczna.

Przewoźnicy pełniący istotną rolę w obsłudze analizowanego obszaru to m.in.:

- Krzysztof Borkowski z siedzibą w Inowrocławiu. Osoba fizyczna, wykonująca przewozy w komunikacji miejskiej na linii nr 26, kursującą w obrębie Miasta Inowrocławia na trasie: ul. Prezydenta Gabriela Narutowicza (wiadukt) – Rąbin. Linia 26 jest przedsięwzięciem całkowicie komercyjnym;
- Kujawsko – Pomorski Transport Autobusowy SA z siedzibą we Włocławku, powstały w 2012 r. z połączenia 4 oddziałów PKS: we Włocławku, Brodnicy, Inowrocławiu i Lipnie. Pełni istotną rolę w połączeniach Inowrocławia z regionem: obsługuje relacje do Bydgoszczy, Torunia, Kruszwicy, Strzelna, Barcina, Żnina, Radziejowa. Uruchamia połączenie do Warszawy;
- Przedsiębiorstwo prywatne Nadgoplańska Komunikacja Autobusowa w Kruszwicy. Zapewnia połączenia przez Inowrocław do Torunia, Kruszwicy, Brześcia Kujawskiego i Radziejowa, połączenia dalekobieżne do Warszawy, Katowic oraz (w sezonie letnim) Gdyni i Zakopanego;
- Przedsiębiorstwo prywatne Jan – Trans z siedzibą w Janikowie obsługuje dwie trasy pomiędzy Inowrocławiem i Janikowem;
- Przedsiębiorstwo prywatne Tomasz Sternal z siedzibą w Rojewie obsługuje dwie trasy (w obu przypadkach, z połączeniami wariantowymi) łączące Inowrocław z miejscowościami położonymi na terenie gminy Dąbrowa Biskupia.

Oprócz ww. przewoźników, obsługę komunikacyjną Inowrocławia zapewniają również m.in., w zakresie pojedynczych kursów dalekobieżnych: PKS Polonus Warszawa (relacja Warszawa – Inowrocław), PKS Ostrołęka/Grupa Mobilis (Ostrołęka – Poznań), PKS Suwałki (Suwałki – Poznań) i PKS Bytów (Ustka – Wisła).

2.1.4 Infrastruktura parkingowa

Według danych na 11 sierpnia 2014 r. (Program ograniczenia niskiej emisji dla Miasta Inowrocławia), liczba pojazdów silnikowych wszystkich rodzajów zarejestrowanych na terenie Inowrocławia wynosiła 42 324, z czego ponad 80% stanowiły samochody osobowe. W porównaniu do roku 2005 stanowi to ponad dwukrotny przyrost liczby pojazdów, który stale utrzymuje tendencję wzrostową na poziomie 5-10 % w skali roku.

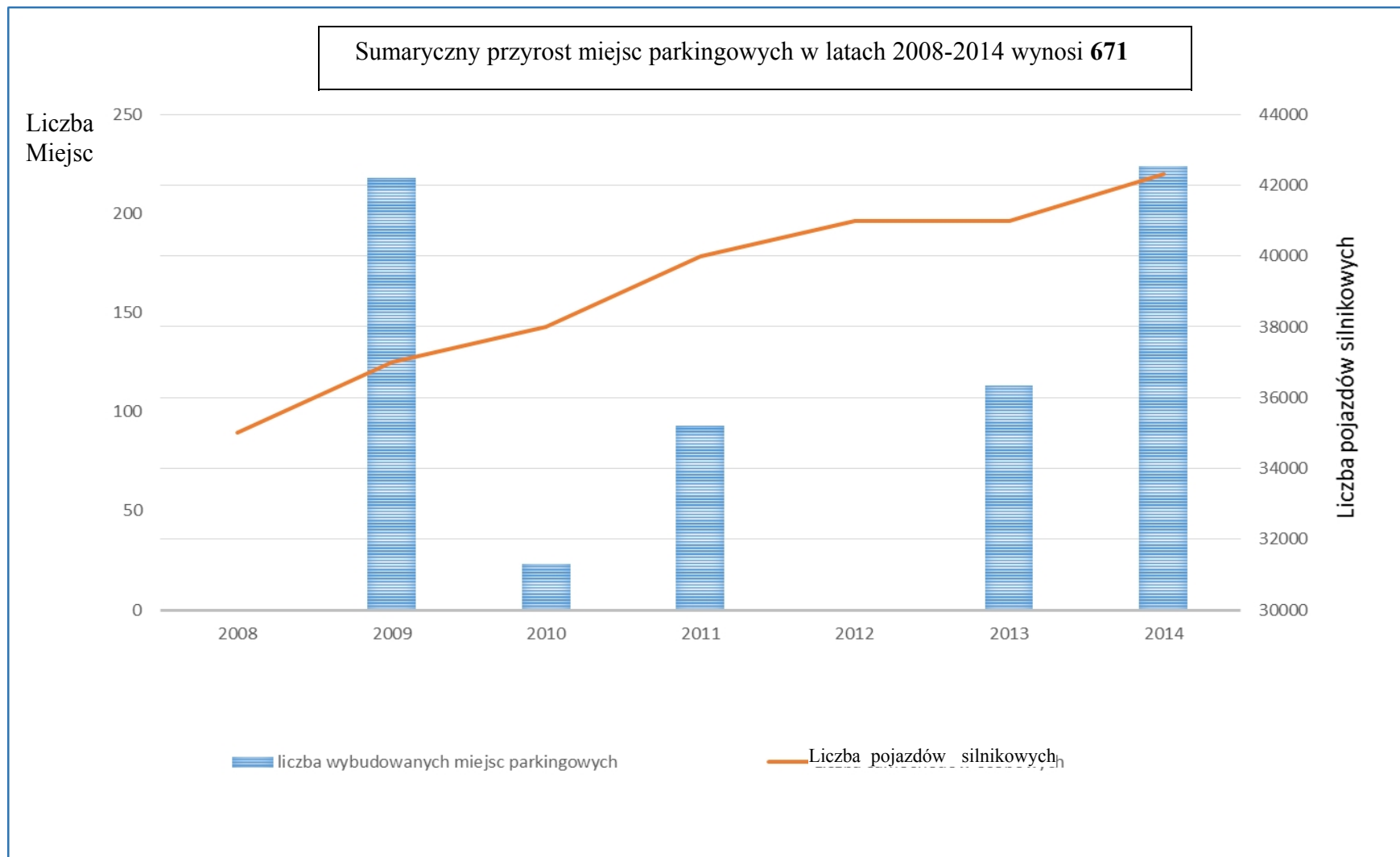
W analizowanym okresie miasto wybudowało 617 miejsc parkingowych oraz wydierzało teren pod 3 parkingi prywatne: przy ul. Kątnej, ul. Toruńskiej, al. Niepodległości (łącznie na 180 miejsc parkingowych). W roku 2014 łączna liczba samodzielnych miejsc postojowych na terenie Inowrocławia wyniosła ok. 8 800 (w roku 2005 w mieście było ok. 8 tys. samodzielnych miejsc postojowych). Poczynione działania nie rozwiązały jednak w pełni problemów z parkowaniem sygnalizowanych już m.in. w Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu z 2005 roku – szczególnie na osiedlach zabudowy wielorodzinnej. W efekcie niektóre ulice są obustronnie zastawione zaparkowanymi pojazdami, co utrudnia dojazd np. pojazdom służb komunalnych, czy ratunkowych oraz dużym pojazdom Straży Pożarnej. Za szczególnie problematyczne zostały uznane ulice: Cegielna, Marulewska, Mieszka I oraz całe dawne osiedle Rąbin (stanowiące obecnie fragment Dzielnicy Uzdrowskiej) i dawne osiedle Śródmieście (stanowiące obecnie fragment osiedla Stare Miasto).

W Inowrocławiu funkcjonuje strefa płatnego parkowania, obejmującą swoim zasięgiem odcinki ulic znajdujących się na terenie śródmieścia. Zgodnie z Uchwałą Rady Miejskiej Inowrocławia nr VII/60/2015 z dnia 27 kwietnia 2015 r., opłata pobierana jest w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 10 do 18. Za wyjątkiem rejonu ul. Grodzkiej, al. Henryka Sienkiewicza na odcinku od ul. Prezydenta Franklina D. Roosevelta do ul. Grodzkiej, w rejonie ul. Solankowej na odcinku od ul. Stanisława Staszica do ul. Prezydenta Franklina D. Roosevelta w rejonie ul.

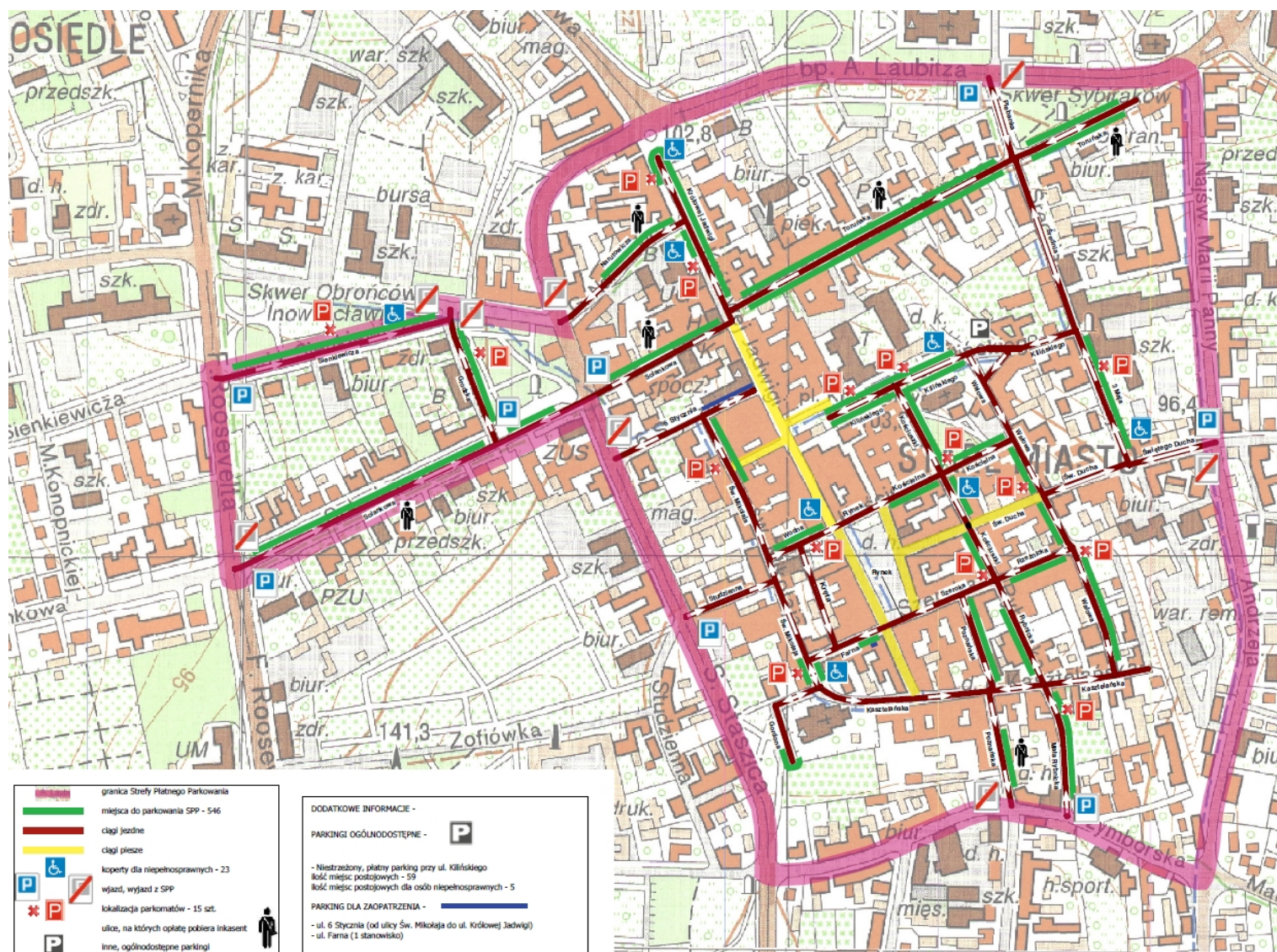
Toruńskiej na odcinku zamkniętym od ul. Średniej do ul. Bpa Antoniego Laubitza, na których opłata pobierana jest w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 8 do 16. Powyższe regulacje dotyczące godzin obowiązywania opłat, przyjęte ww. uchwałą, weszły w życie z dniem 19 maja 2015 r.

Wykres 3. Roczny przyrost ilości miejsc parkingowych oraz liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych na obszarze Inowrocławia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez UM Inowrocław



Rysunek 15. Zasięg Strefy płatnego parkowania w Inowrocławiu



Źródło: Urząd Miasta Inowrocław

Ustalone stawki za parkowanie są znacznie niższe niż maksymalne stawki, o których mowa w Ustawie o drogach publicznych i wynoszą:

- 2,00 zł za pierwszą godzinę,
- 2,40 zł za drugą godzinę,
- 2,80 zł za третią godzinę,
- 2,00 zł za czwartą i każdą kolejną.

Powstanie strefy ograniczyło problem długotrwałego parkowania i zwiększyło rotację samochodów w centrum miasta, w efekcie czego zmniejszył się ruch samochodowy i zatłoczenie w dzielnicy o charakterze rekreacyjno-handlowym. Zaobserwowane w praktyce pozytywne oddziaływanie strefy na mobilność mieszkańców sugeruje, że poprzez zwiększenie jej zasięgu terytorialnego lub poprzez podniesienie godzinowej opłaty osiągnięte skutki zostaną zintensyfikowane.

Miejska polityka parkingowa powinna rozwijać się w dwóch kierunkach:

- W centrum miasta, a zwłaszcza w okolicy Rynku i sąsiednich ulic, a także w rekreacyjnych oraz uzdrowiskowych częściach miasta powinna zostać ograniczona indywidualna motoryzacja, zarówno w zakresie ruchu samochodowego, jak i możliwości parkowania. Należy mieć na uwadze ograniczenia parkowania wprowadzone w strefach ochronnych uzdrowiska A i B, które limitują pojemność pojedynczego parkingu do 50 miejsc. Jednocześnie trzeba wprowadzić atrakcyjną ofertę komunikacji publicznej (por. pkt. 5.3), pozwalającą mieszkańcom na sprawne i wygodne dotarcie do tych obszarów.
- W dzielnicach mieszkalnych, a w szczególności na osiedlach o gęstej zabudowie, należy dostosować liczbę miejsc parkingowych do liczby samochodów. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych będzie wymagało przebudowy ulic, stworzenia parkingów strzeżonych oraz narzucania na inwestorów nowobudowanych bloków mieszkalnych obowiązku zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych.

2.2 Transport kolejowy

Inowrocław jest jednym z najważniejszych węzłów kolejowych w północnej Polsce. Krzyżują się tu dwie dwutorowe linie zelektryfikowane, o znaczeniu krajowym:

- 131: Chorzów Batory – Tczew, kluczowa z punktu widzenia przewozów towarowych w układzie północ-południe Polski, łącząca Inowrocław m.in. z konurbacją górnośląską, Bydgoszczą i aglomeracją trójmiejską. W przewozach pasażerskich, pełni ona istotną rolę na odcinku Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew; na odcinku na południe od Inowrocławia, kursuje tylko 1 pociąg pasażerski (TLK spółki PKP Intercity, w relacji Terespol – Warszawa – Inowrocław – Bydgoszcz – Piła);
- 353: Poznań Wschód – Skandawa/granica polsko-rosyjska (dwutorowa i zelektryfikowana na odcinku Poznań Gł. – Korsze (za wyjątkiem kilkusetmetrowego jednotorowego odcinka na terenie Torunia, pomiędzy stacjami Toruń Miasto i Toruń Wschodni), której znaczenie w przewozach towarowych spadło po 1989 r., kiedy to zmniejszyła się wymiana handlowa z Rosją, a także zlikwidowano transporty wojskowe, natomiast linia ta pełni bardzo istotną rolę w ruchu pasażerskim: łączy Inowrocław m.in. z Poznaniem, Toruniem i Olsztynem.

Sieć kolejową na terenie węzła inowrocławskiego uzupełniają następujące linie:

- Linia nr 741, Mimowola – Jaksice. Jest to linia dwutorowa zelektryfikowana, dedykowana przewozom towarowym. Liczy 8,2 km, z obu stron łączy się z linią 131, pozwala ominąć pociągom towarowym stację pasażerską w Inowrocławiu;
- Linia nr 742, Inowrocław – Inowrocław Rąbinek. Jest to linia jednotorowa zelektryfikowana,

prowadząca równolegle do linii 131 pozwalająca na wyprowadzenie ruchu ze stacji Inowrocław w kierunku południowym (na linię 131 w kierunku konurbacji górnośląskiej). W związku z faktem, iż linia 131 na południe od Inowrocławia jest obecnie wykorzystywana marginalnie w ruchu pasażerskim – marginalne jest obecnie również znaczenie linii nr 742;

- Linia nr 206, Inowrocław Rąbinek – Żnin, jednotorowa niezelektryfikowana, wyłącznie z ruchem towarowym, realizowanym na odcinku Inowrocław – Barcin (odcinek Barcin – Żnin został wyłączony przez PKP PLK z użytkowania);
- Linia nr 231 Inowrocław Rąbinek – Kruszwica, jednotorowa niezelektryfikowana, wyłącznie z ruchem towarowym.

Obsługę pasażerską Inowrocławia zapewnia trzech przewoźników kolejowych:

- PKP Intercity S.A.;
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- Arriva RP Sp. z o.o.

PKP Intercity realizują przewozy o charakterze dalekobieżnym, Przewozy Regionalne – przede wszystkim połączenia o charakterze regionalnym (i, w niewielkim stopniu, o charakterze dalekobieżnym), natomiast Arriva RP – wyłącznie o charakterze regionalnym. Należy podkreślić, że fakt obsługi części połączeń przez Arriva RP wynika wyłącznie z ustaleń pomiędzy przewoźnikami (PR i Arrivy) dotyczących wymiany pracy eksploatacyjnej.

Pomiędzy obu przewoźników jest bowiem podzielona obsługa zelektryfikowanych linii kolejowych na terenie woj. kujawsko-pomorskiego (zgodnie z wynikami przetargu na obsługę tych linii w okresie od grudnia 2013 do grudnia 2015 r.), a na liniach obsługiwanych przez Arrivę część przewozów, w ramach podwykonawstwa, realizowana jest przez Przewozy Regionalne, celem utrzymania (mimo zmiany przewoźnika w grudniu 2013 r.) bezpośrednich relacji międzywojewódzkich (m.in. Bydgoszcz – Gdynia czy Bydgoszcz – Olsztyn). W zamian, Arriva wykonuje, w ramach podwykonawstwa, część przewozów na liniach obsługiwanych przez PR, tj. na odcinkach Toruń – Inowrocław, Bydgoszcz – Inowrocław i Toruń – Bydgoszcz. Reasumując, przewoźnikiem świadczącym usługi w zakresie przewozów kolejowych o charakterze regionalnym na liniach wychodzących z węzła inowrocławskiego są PR.

Liczba pociągów PR (pociągów osobowych, kategorii Regio, zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach; licząc łącznie z podwykonawstwem Arrivy) odjeżdżających z Inowrocławia wynosi:

- Na linii Inowrocław – Bydgoszcz: 11 pociągów w dni robocze, 10 pociągów w soboty, 7 pociągów w niedziele;
- Na linii Inowrocław – Toruń: 9 pociągów w dni robocze, 8 pociągów w dni wolne;
- Na linii Inowrocław – Poznań: 9 pociągów w dni robocze, 7 pociągów w dni wolne (do Mogilna: 10 pociągów w dni robocze, 8 pociągów w soboty, 9 pociągów w niedziele).

Ofertę PR uzupełniają pociągi dalekobieżne kategorii InterRegio. W Inowrocławiu zatrzymują się następujące pociągi kategorii IR:

- Jelenia Góra – Olsztyn – Jelenia Góra: 1 pociąg dziennie;
- Poznań – Olsztyn – Poznań: 1 pociąg od poniedziałku do soboty w kierunku Olsztyna, 1 pociąg od poniedziałku do piątku i w niedziele w kierunku Poznania;
- Poznań – Bydgoszcz – Poznań: 1 pociąg kursujący w piątki i niedziele.

PKP Intercity zapewniają połączenie Inowrocławia m.in. z Poznaniem (11 pociągów dziennie), Bydgoszczą (8), Gdańskiem i Gdynią (7), Wrocławiem (4), Warszawą, Berlinem, Katowicami,

Zieloną Górą, Piłą i Terespołem (po 1).

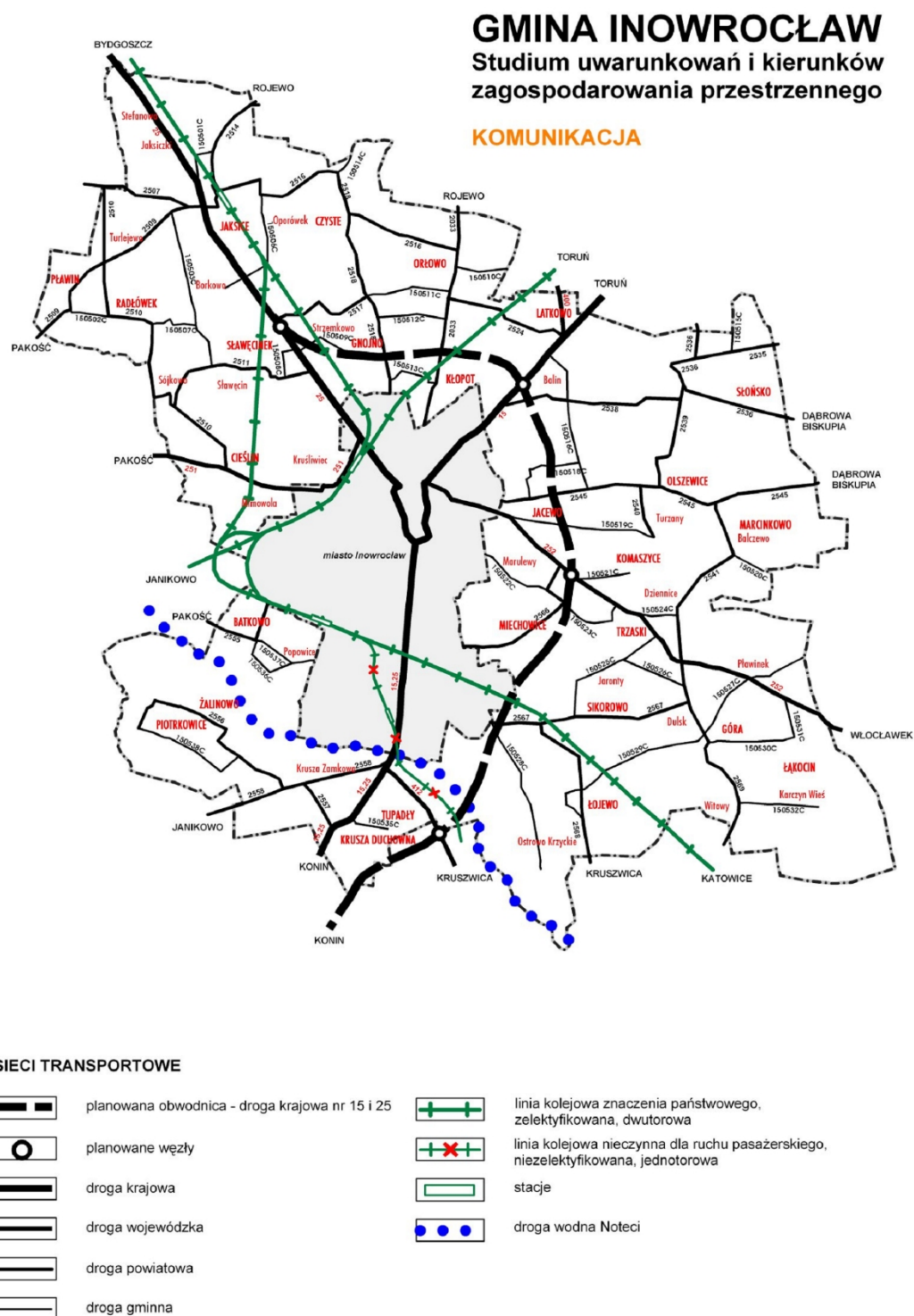
Transport kolejowy w Inowrocławiu posiada duży potencjał jeśli chodzi o obsługę miasta w ujęciu regionalnym i ponadregionalnym. Jest to związane przede wszystkim z dobrym stanem technicznym linii wychodzących z węzła inowrocławskiego – zwłaszcza jeśli chodzi o stan techniczny linii 353 na odcinku Poznań – Inowrocław i 131 na odcinku Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew. Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich praktycznie na całym przebiegu ww. odcinka wynosi 120-160 km/godz., co wpływa pozytywnie na czas przejazdu pociągów (remont ww. trasy odbył się przed piłkarskimi mistrzostwami Euro 2012). Np. czas przejazdu na trasie do Poznania (106 km) w przypadku pociągu dalekobieżnego wynosi 70-80 min, a w przypadku pociągu osobowego (Regio) 100 min. W przypadku połączenia do Bydgoszczy, czas przejazdu wynosi ok. 30 min w przypadku pociągów dalekobieżnych i ok. 45 min w przypadku pociągów osobowych. Rewitalizacja linii 353 na odcinku Inowrocław – Toruń, z planowanym zakończeniem w maju 2015 r. ma prowadzić do podniesienia prędkości do 100-120 km/godz., również w tym przypadku skróci się czas przejazdu, wynoszący obecnie ok. 40 min w przypadku pociągów osobowych.

Zrewitalizowany, do prędkości 100-120 km/godz., został już też odcinek linii nr 131 na południe od Inowrocławia, jednak ta inwestycja jest dedykowana przede wszystkim przewozom towarowym. Obecnie ww. odcinek jest wykorzystywany tylko przez 1 pociąg pasażerski w dobie (TLK Terespol – Warszawa – Inowrocław – Bydgoszcz – Piła). Należy podkreślić, że w perspektywie do 2020 r. planuje się dalszą modernizację linii nr 131.

Kolej nie spełnia żadnej roli, jeśli chodzi o obsługę przewozów wewnątrzmijskich w Inowrocławiu – z racji faktu, że w ruchu pasażerskim czynna jest tylko jedna stacja (Inowrocław). Dwie pozostałe stacje (Inowrocław Rąbinek, położona na linii 131 – na stacji tej rozpoczynają się linie 206 i 231) oraz Inowrocław Mątwy (na linii 206) nie obsługują ruchu pasażerskiego. Transport kolejowy spełnia również niewielką rolę jeśli chodzi o przewozy pomiędzy miastem Inowrocław i gminą Inowrocław, na terenie której znajduje się tylko 1 stacja (Jaksice; jest to stacja położona na linii 131 pomiędzy Inowrocławiem i Bydgoszczą). Zaprezentowany poniżej schemat obrazuje układ linii kolejowych (kolor zielony) wychodzących z węzła inowrocławskiego.

Rysunek 16. Schemat linii kolejowych w węźle inowrocławskim

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Inowrocław, Wójt Gminy Inowrocław, sierpień 2010.



2.3 Transport lotniczy

Najbliższym dla mieszkańców Inowrocławia portem lotniczym jest Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy (z racji położenia na terenie bydgoskiej dzielnicy Szwederowo funkcjonujący pod nazwą port lotniczy Bydgoszcz-Szwederowo).

Jest to lotnisko które systematycznie się rozwija, posiada ciągle rozszerzaną siatkę połączeń i spełnia swoją rolę jako regionalnego lotniczego portu międzynarodowego odpowiednio do wymagań mieszkańców i potencjalnych pasażerów, w tym z Inowrocławia.

W zakresie skomunikowania z Inowrocławiem, port lotniczy leży w odległości około 39 km, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 25, łączącej Bydgoszcz z Inowrocławiem. W zakresie komunikacji zbiorowej zapewniającej dojazd do bydgoskiego lotniska, istnieje połączenie autobusowe łączące port z Dworcem Głównym PKP i centrum Bydgoszczy (linia autobusowa nr 80, uruchamiana w ramach publicznego transportu zbiorowego przez Zarząd Dróg i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy). Można więc mówić o dobrej dostępności lotniska z punktu widzenia mieszkańców Inowrocławia.

Należy także w tym miejscu wskazać (w kontekście proponowanych w dalszej części dokumentu różnorodnych działań), że w przypadku utworzenia zintegrowanego biletu obejmującego pociągi oraz komunikację miejską w Inowrocławiu i w Bydgoszczy, mieszkańcy Inowrocławia uzyskają możliwość dojechania na „jednym bilecie” do Portu Lotniczego Bydgoszcz-Szwederowo.

Dla całości przedstawianej informacji należy wspomnieć, iż w Inowrocławiu, we wschodniej części miasta przy ulicy Toruńskiej, zlokalizowane jest cywilne lotnisko sportowo-usługowe, należące do Aeroklubu Kujawskiego im. Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Na lotnisku kilkanaście razy do roku są organizowane zawody szybowcowe, paralotniowe i samolotowe.

2.4 Transport rowerowy

2.4.1 Znaczenie ruchu rowerowego

Wraz z rosnącą popularnością transportu rowerowego, niezbędnym działaniem staje się zapewnienie odpowiednich warunków dla rozwoju ruchu rowerowego, zwłaszcza w zakresie codziennych dojazdów do szkoły czy pracy. Największym wyzwaniem jest zapewnienie odpowiednich warunków do przemieszczania się oraz do parkowania jednośladów w okolicy najważniejszych celów podróży. Z tego powodu niezbędne jest podejmowanie kompleksowych działań w zakresie wyznaczania nowych odcinków wyznaczonych dróg rowerowych oraz bezpiecznych parkingów rowerowych.

Inowrocław ma duży potencjał rozwoju transportu rowerowego. Rower w Inowrocławiu może pełnić zarówno ważną funkcję w codziennych dojazdach mieszkańców do szkoły oraz pracy jak i może poprawiać atrakcyjność turystyczną miasta. Powierzchnia miasta, rozciągniętego na ok. 8 km w relacji północ-południe, oraz 5,3 km w relacji wschód-zachód, a także płaskie ukształtowanie terenu, czynią z Inowrocławia dobre miejsce do popularyzacji ruchu rowerowego.

O niewykorzystanym potencjale rozwoju ruchu rowerowego może świadczyć także fakt, iż w przeprowadzonym przez ZDG TOR w 2013 roku „*Badaniu preferencji komunikacyjnych mieszkańców Inowrocławia*” jedynie 2% badanych wskazało, że nie korzysta z komunikacji miejskiej, gdyż porusza się rowerem. Jednocześnie w tym samym badaniu 60% badanych wskazało, iż wolą korzystać z prywatnej motoryzacji niż komunikacji miejskiej. Należy podkreślić, że przynajmniej część z ankietowanych mogłaby przesiąść się w codziennych podróżach na rowery, co jest możliwe w przypadku zapewnienia dobrych warunków do jazdy rowerem na terenie całego miasta, w tym także w relacjach obsługiwanych przez główne ciągi komunikacyjne.

Dla oceny warunków ruchu rowerowego przyjąć należy następujące wskaźniki:

- Długość dróg i pasów rowerowych na 1 km² powierzchni miasta ;

- Udział podróży rowerem w ogóle podróży wykonywanych na terenie Inowrocławia;
- Liczba stojaków rowerowych na 100 mieszkańców;
- Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na 100 zdarzeń drogowych.

2.4.2 Ruch rowerowy w dokumentach strategicznych Inowrocławia

Zagadnienia związane z ruchem rowerowym znajdują się w większości dokumentów wyznaczających ramy rozwoju Inowrocławia. W *Strategii Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku* (uchwała nr XLVI/625/2014) zapisano postulat rozbudowy infrastruktury rowerowej w ramach działań związanych zarówno z rozwojem infrastruktury transportowej, jak i turystycznej. W ramach Priorytetu II *Infrastruktura* sformułowano zaś cel rozwojowy *Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej*, gdzie jako jedno z działań wymieniono przebudowę dróg gminnych wraz z uzupełnieniem uzbrojenia i drogami rowerowymi oraz ciągami pieszo-jezdnymi. W ramach Priorytetu V *Rozwój infrastruktury pro-turystycznej i różnych form turystyki* sformułowano z kolei cel rozwojowy *Rozwój infrastruktury pro-turystycznej i różnych form turystyki*, gdzie jako jedno z działań wymieniono budowę, rozbudowę dróg rowerowych i ciągów pieszo-jezdnych. Co istotne, działania związane z drogami rowerowymi są komplementarne wobec działań podejmowanych na rzecz infrastruktury pieszej.

W obowiązującej dotychczas *Miejskiej Strategii Transportu Inowrocławia* z 2005 roku przewidywano utworzenie sieci dróg rowerowych, które będą miały znaczenie przede wszystkim turystyczno-rekreacyjne. Z dzisiejszej perspektywy, biorąc pod uwagę gwałtowny wzrost zainteresowania Polaków korzystaniem z komunikacji rowerowej (w Polsce w 2013 r. sprzedano ponad 1,1 mln rowerów – o ćwierć miliona więcej niż w 2008), istotne wydaje się uzupełnienie tych działań przede wszystkim o drogi o funkcji komunikacyjnej, które pozwolą na codzienne dojazdy do najważniejszych obszarów i generatorów ruchu w mieście. W Strategii z 2005 r. zdefiniowano także główne kierunki ruchu rowerowego:

- Śródmieście – osiedle Mątwy, osiedle Mątwy – Śródmieście;
- osiedle Rąbin (Zgodnie z obecnym podziałem Inowrocławia na jednostki pomocnicze, dawne osiedle Rąbin wchodzi obecnie w skład Dzielnicy Uzdrowskiej) – osiedle Mątwy, osiedle Mątwy – osiedle Rąbin;
- Śródmieście (Obecnie: dawne osiedle Śródmieście jest fragmentem osiedla Stare Miasto) – osiedle Rąbin, osiedle Rąbin – Śródmieście.

Z dzisiejszej perspektywy, na podstawie analizy istniejącego układu komunikacyjnego (w tym – analizy sieci dróg), zasadnym wydaje się być uwzględnienie relacji obejmujących wszystkie dzielnice poprzez wskazanie następujących osi komunikacyjnych:

- osiedle Stare Miasto – śródmieście – osiedle Uzdrowskie – osiedle Mątwy i osiedle Szymborze;
- osiedle Solno i osiedle Piastowskie – śródmieście – osiedle Uzdrowskie.

Zagadnienia związane z ruchem rowerowym znalazły się także w *Programie Ograniczenia Niskiej Emisji dla Miasta Inowrocławia* z 2014 roku. Tworzenie dróg rowerowych i ciągów ruchu pieszego jest jednym z działań planowanych w celu poprawy jakości powietrza na terenie miasta. Ponadto uznano za istotne propagowanie ruchu rowerowego (obok ruchu pieszego i transportu zbiorowego) jako sposobu na zmniejszenie liczby pojazdów na drogach Inowrocławia.

W 2008 roku sporządzono *Projekt koncepcji ruchu rowerowego na terenie miasta Inowrocławia*, który zakłada powstanie łącznie 103,9 km dróg rowerowych na terenie miasta. Rysunek poniżej prezentuje zakładane do realizacji odcinki na terenie Inowrocławia. Warto zaznaczyć, że koncepcja przewiduje kompleksowy rozwój dróg rowerowych na terenie całego miasta. W ramach dokumentu

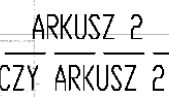
dokonano podziału planowanych tras rowerowych na 3 grupy:

- Drogi rowerowe główne w relacji północ-południe (dwukierunkowe, minimalna szerokość 2 m),
- Drogi rowerowe główne w relacji wschód – zachód (dwukierunkowe, minimalna szerokość 2 m),
- Drogi rowerowe lokalne (dwukierunkowe, minimalna szerokość 1,7 m).

Należy zaznaczyć, że nie wszystkie ulice wymagają istnienia wydzielonej infrastruktury rowerowej. W przypadku dróg gminnych, zwłaszcza zaś w sytuacji zastosowania środków uspokojenia ruchu (np. progi zwalniające i miejscowe zawężenia jezdni), optymalnym rozwiązaniem jest dopuszczenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych bezpośrednio na jezdni.

Ponadto, w przypadku ulic jednokierunkowych o małym natężeniu ruchu, wskazane jest dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd za pomocą oznakowania pionowego, poprzez dodanie tabliczki T-22 (*nie dotyczy rowerów jednośladowych*) pod znakami B-2 (*zakaz wjazdu*) oraz znakami D-3 (*droga jednokierunkowa*); potocznie jest to określane mianem „kontrapasów rowerowych”. Jest to proste rozwiązanie pozwalające na znaczącą poprawę warunków ruchu rowerowego zwłaszcza na obszarach śródmiejskich. Obecnie w Polsce w kilkunastu miastach dużej i średniej wielkości funkcjonują „kontrapasy”. Np. w Gdańsku w perspektywie lat 2012-14 ich długość zwiększyła się z 12 do 25 km.

Źródło: Urząd Miasta Inowrocław



2.4.3 Warunki ruchu rowerowego w Inowrocławiu

Jednym z najważniejszych czynników wpływających na popularność przejazdów rowerem jest istnienie dedykowanej jednośladowi infrastruktury. W ostatnich latach na terenie Inowrocławia szybko przybywało nowych odcinków dróg rowerowych. Poniższa tabela prezentuje odcinki dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych według stanu na 1 stycznia 2015 r.

Tabela 6. Drogi rowerowe i ciągi pieszo – rowerowe na terenie Inowrocławia

Lp.	Lokalizacja	Trasa przejazdu	Długość w metrach
1.	Zapadłe	Świętokrzyska - al. Niepodległości	924
2.	Stanisława Staszica	Świętokrzyska - Poznańska	396
3.	Poznańska 1	Stanisława Staszica - Wspólna (kier. Mątwy)	1 606
4.	Poznańska 2	Adama Mickiewicza - Górnicza (kier. Centrum)	1 154
5.	Miechowska	al. Niepodległości - Poznańska – Szymborska	550
6.	Gwarków	al. Niepodległości - Poznańska	349
7.	Obszar dawnego os. Rąbin – Dzielnica Uzdrowskowa/ Budowlana	1. Wojska Polskiego - al. Okrężna	1 752
		2. Budowlana - 800-lecia Inowrocławia - Szarych Szeregów	1 356
8.	800-lecia Inowrocławia	al. Niepodległości - Wojska Polskiego	700
9.	Ludwika Błażka	al. Niepodległości - Stanisława Kielbasiewicza	648
10.	Wojska Polskiego	Marszałka Józefa Piłsudskiego - Bł. Jerzego Popiełuszki	650
11.	Bł. Jerzego Popiełuszki		300
12.	Grochowa		500
13.	Orląt Lwowskich		250
14.	al. Niepodległości - Prezydenta Fr. Roosevelta	800-lecia Inowrocławia - Prezydenta Gabriela Narutowicza	2 900
15.	Os. Rąbin KAULA		267
16.	Janusza Kusocińskiego	Szarych Szeregów - al. Niepodległości	432
17.	Park Solankowy	Rąbińska - Macieja Wierzbńskiego	3 521
18.	Rąbińska	Wierzbńskiego - Wojska Polskiego	1 350
19.	Staropoznańska	Fabryczna - Popowicka	1 200
20.	Pakoska	Kładka Pakoska	191
21.	Szymborska	Miechowska - Bolesława Chrobrego	1 015
22.	Zofiówka	Studzienna - Prezydenta Fr. Roosevelta	700
23.	Św. Ducha	Glinki - do granicy miasta	1 040
24.	Bolesława Krzywoustego	Lipowa - Św. Ducha	646
25.	Metalowców, Rtm. Witolda Pileckiego	Dworcowa - Karola Marcinkowskiego - Toruńska	1 967
26.	Przy Stadionie	Orłowska - Henryka Czamana	189
27.	Lotnicza	Piotra Bartoszcze - Bartka Nowaka	131

28.	Leona Czarlińskiego	Szyborska - Jesionowa	250
29.	Bolesława Chrobrego	Kasztanowa - Marulewska	150
30.	Okrężek	Marii Skłodowskiej - Curie do Szkoły Podstawowej nr 16	500
31.	Karola Marcinkowskiego	Przypadek - Młyńska	400

Źródło: Urząd Miasta Inowrocław

Według stanu na dzień 1 stycznia 2015 roku, w granicach miasta Inowrocławia było 31 odcinków dróg rowerowych o łącznej długości 27,984 km. 21 odcinków posiadało długość mniejszą niż 1 km, a 10 odcinków – długość ponad 1 km. Najkrótszy fragment, *Lotnicza* (nr 27), ma długość 131 m, zaś najdłuższy odcinek *al. Niepodległości – Prezydenta Fr. Roosevelta*, ma długość 2900 m. Położenie tras rowerowych na tle układu drogowego (stan na wrzesień 2013 r.) prezentuje kolejny rysunek. Drogi rowerowe zlokalizowane są przede wszystkim w zachodniej części miasta, na terenie Dzielnicy Uzdrowskiej. Zdecydowanie mniej infrastruktury rowerowej znajduje się na terenie osiedli Stare Miasto, Piastowskiego oraz na osiedlach Solno i Mątwy. Dróg rowerowych nie ma natomiast w ogóle na terenie osiedla Szymborze oraz dawnego osiedla Śródmieście (obecnie: fragment os. Stare Miasto).

Rysunek 18. Istniejące i projektowane drogi rowerowe na terenie miasta Inowrocław według stanu na 7.04.2015 r.

Źródło: Urząd Miasta Inowrocław

ŚCIEŻKI ROWEROWE NA TERENIE MIASTA INOWROCŁAWIA



Ruch rowerowy w Inowrocławiu ma kluczowe znaczenie dla rozwoju turystyki. Na terenie Inowrocławia wytyczony jest fragment krajowego szlaku rowerowego Toruń – Barcin (zielonego); jego długość na terenie miasta wynosi 8 km. Prowadzi on drogami asfaltowymi i pozwala jego użytkownikom zobaczyć większość atrakcji turystycznych miasta. Do najważniejszych punktów tej trasy należy zaliczyć następujące atrakcje turystyczne:

- bazylikę romańską pw. NMP, zbudowana na przełomie XII/XIII wieku;
- kościół pw. św. Mikołaja;
- kościół pw. Zwiastowania NMP;
- kościół pw. św. Krzyża;
- fragmenty gotyckich murów miejskich;
- zespół obiektów sanatoryjnych w parku zdrojowym, których budowę zainicjowano w 1875 roku - tężnia uzdrowiskowa;
- Pijalnię wód i Palmiarnię „Inowrocławianka”;
- Kujawskie Centrum Kultury.

Istotnym elementem polityki rowerowej, realizowanym do tej pory w Inowrocławiu w niewystarczającym stopniu, jest montaż stojaków rowerowych w niezbędnych lokalizacjach. W tym kontekście podkreślić należy, że na przełomie lutego i marca 2015 roku w Inowrocławiu przeprowadzono *Pomiary natężenia ruchu rowerowego oraz pojazdów korzystających z parkingów rowerowych i samochodowych*. Dokonano pomiarów w odniesieniu do infrastruktury rowerowej wykonanej w 2013 i 2014 roku: na drodze rowerowej przy al. 800-lecia Inowrocławia oraz w 8 lokalizacjach parkingów rowerowych. Pomiary wykazały niewielkie potoki ruchu, jednak, jak wskazano w analizie, na wyniki wpływ w dużej mierze miał okres wykonywania badań (przedwiośnie, sucha nawierzchnia, temperatura w przedziale -5 do +5 stopni Celsjusza).

Z tego też względu, w celu zdiagnozowania stanu istniejącego wskazane jest zinventaryzowanie istniejących obecnie stojaków rowerowych, zarówno należących do miasta, jak i innych właścicieli (w tym sklepy i centra handlowe, szpitale, szkoły itd.) wraz z ich charakterystyką. W miejscach generujących duży ruch należy zapewnić w odpowiedniej liczbie bezpieczne stojaki rowerowe.

Mając na uwadze wszystkie powyższe czynniki, do głównych problemów ruchu rowerowego – Problemy te zostały zdiagnozowane na podstawie analizy dokumentów podejmujących tematykę ruchu rowerowego (por. pkt. 2.4.2) oraz obserwacji własnych wybranych odcinków dróg rowerowych – w Inowrocławiu należy zaliczyć:

- brak spójności istniejących odcinków dróg rowerowych, w tym brak przejazdów przez jezdnię łączących poszczególne odcinki dróg,
- brak dróg rowerowych na obszarze śródmiejskim,
- brak dróg rowerowych w miejscach istotnych z punktu widzenia funkcji komunikacyjnej, na przykład w pobliżu szkół, szpitala, węzłów przesiadkowych,
- brak wystarczającej liczby stojaków rowerowych w miejscach generujących duże potoki ruchu, w tym dworców PKP i PKS,
- niewystarczającą ilość działań promocyjnych w zakresie ruchu rowerowego, w tym kampanii zachęcających do korzystania z rowerów w codziennych dojazdach,
- niepełne oznakowanie dróg rowerowych, w tym odcinków o charakterze rekreacyjno-turystycznym.

2.5 Transport pieszy

2.5.1 Znaczenie ruchu pieszego

Ruch pieszy jest podstawowym rodzajem transportu na obszarach zurbanizowanych. Jest to związane z faktem, że każda podróż, nawet wykonywana samochodem, musi rozpocząć się i zakończyć fragmentem trasy pokonywanym pieszo. Przemieszczanie się na piechotę towarzyszy zatem również innym rodzajom transportu i jest ponadto dostępne dla wszystkich osób, także tych nie posiadających prawa jazdy oraz nie umiejących jeździć na rowerze.

O potencjale ruchu pieszego w Inowrocławiu może świadczyć także fakt, iż w przeprowadzonym przez ZDG TOR w 2013 roku *Badaniu preferencji komunikacyjnych mieszkańców Inowrocławia* 5% badanych wskazało, że nie korzysta z komunikacji miejskiej, gdyż porusza się pieszo.

Piesi są grupą mocno zróżnicowaną pod względem możliwości poruszania się. Oprócz osób zdrowych, niemających problemów w korzystaniu z istniejącej infrastruktury, można zaliczyć do zbiorowości pieszych także osoby z ograniczoną sprawnością ruchową (w tym osoby niepełnosprawne oraz osoby poruszające się z wózkami dziecięcymi) oraz osoby z ograniczoną percepcją (z zaburzeniami narządów wzroku i słuchu). Poszczególne grupy różnią się zapotrzebowaniem jeśli chodzi o zajmowaną przestrzeń.

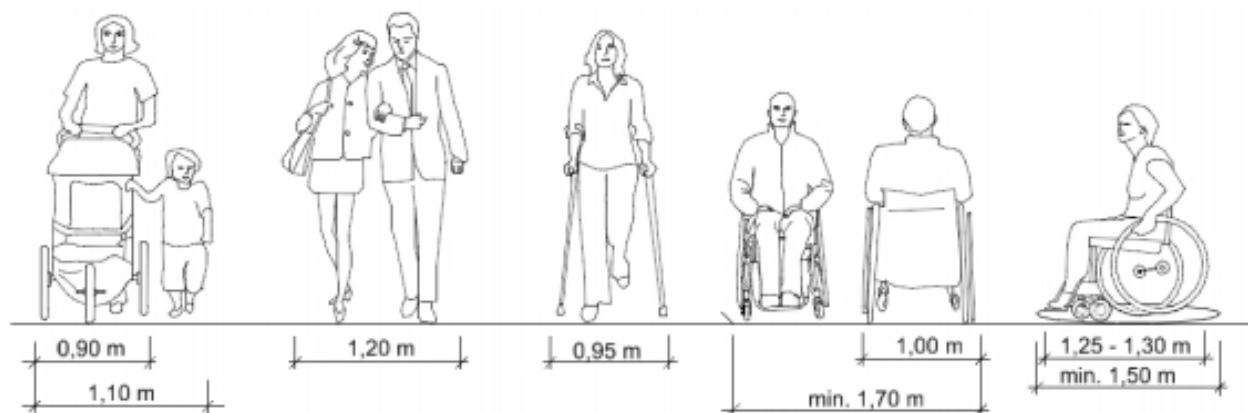
Poniższy rysunek prezentuje zapotrzebowanie poszczególnych grup pieszych na przestrzeń. Należy pamiętać, że poza osobami niepełnoprawnymi ruchowo, także inne grupy potrzebują określonych dostosowań przestrzeni miejskiej. Opracowane do tej pory rozwiązania przestrzenne pozwalają na zapewnienie możliwie szerokiej dostępności przestrzeni publicznej dla wszystkich poruszających się pieszo.

Dla oceny warunków ruchu pieszego wprowadzono następujące wskaźniki:

- długość dróg i pasów rowerowych w przeliczeniu na 1 km² powierzchni miasta;
- długość dróg o ruchu uspokojonym (strefa Tempo 30 lub strefa zamieszkania)
- udział podróży pieszych w ogóle podróży wykonywanych na terenie Inowrocławia;
- liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych na 100 zdarzeń drogowych;

Rysunek 19. Wymiary przestrzeni niezbędne dla różnych grup pieszych.

Źródło: Poradnik Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (2013): Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich, s. 17.



Wymiary przestrzeni niezbędnej dla różnych grup pieszych.

2.5.2 Ruch pieszy w dokumentach strategicznych Inowrocławia

Zagadnienia związane z ruchem pieszych można znaleźć w większości dokumentów wyznaczających ramy rozwoju Inowrocławia. W *Strategii Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku* rozbudowę infrastruktury pieszej uwzględniono w ramach działań poświęconych zarówno rozwojowi infrastruktury transportowej, jak i turystycznej. W ramach Priorytetu II *Infrastruktura* sformułowano cel rozwojowy *Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej*, gdzie jako jedno z działań wymieniono przebudowę dróg gminnych wraz z uzupełnieniem uzbrojenia i drogami rowerowymi oraz ciągami pieszo-jezdnymi. W ramach Priorytetu V *Rozwój infrastruktury pro-turystycznej i różnych form turystyki* sformułowano natomiast cel rozwojowy *Rozwój infrastruktury pro-turystycznej i różnych form turystyki*, gdzie jako jedno z działań wymieniono budowę, rozbudowę dróg rowerowych i ciągów pieszo – jezdnych.

W obowiązującej dotychczas *Miejskiej Strategii Transportu Inowrocławia* z 2005 roku określono problemy ruchu pieszego, w tym ograniczoną dostępność architektoniczną ciągów pieszych dla osób niepełnosprawnych ruchowo. Zdefiniowano ponadto istnienie na terenie miast 5 obiektów inżynierskich: mostu, 3 wiaduktów drogowych oraz kładki dla pieszych nad torami kolejowymi. Powyższe miejsca powinny zostać ocenione pod kątem występowania barier architektonicznych oraz należy zaproponować działania mające na celu poprawy dostępności. Ponadto postulowano w powyższym dokumencie szereg działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych. Należały do nich budowa azylów dla pieszych, montaż progów uspokajających oraz wprowadzanie stref ruchu uspokojonego. Działania te powinny być kontynuowane w kolejnych latach ze względu na ich efektywność.

Zagadnienia związane z ruchem pieszym znalazły się także w *Programie Ograniczenia Niskiej Emisji dla Miasta Inowrocławia* z 2014 roku. Tworzenie dróg rowerowych i ciągów ruchu pieszego uznano za jedno z działań planowanych w celu poprawy jakości powietrza. Ponadto uznano za istotne propagowanie ruchu pieszego obok ruchu rowerowego i transportu zbiorowego, jako sposobu na zmniejszenie liczby pojazdów na drogach Inowrocławia.

2.5.3 Warunki ruchu pieszego w Inowrocławiu

Duże zróżnicowanie urbanistyczne Inowrocławia sprawia, że warunki ruchu pieszego na poszczególnych osiedlach także są mocno zróżnicowane. Na terenie miasta można wyróżnić obszary zabudowy jednorodzinnej, obszar z zabudową historyczną oraz osiedla z zabudową wielorodzinną (bloki mieszkalne). Zróżnicowana szerokość oraz nawierzchnia chodników, odległości pomiędzy przejściami dla pieszych czy też parkowanie aut na ciągach pieszych mają istotny wpływ na warunki poruszania się pieszych. Poszczególne osiedla mogą wymagać indywidualnych rozwiązań w celu poprawy warunków ruchu pieszego, uwzględniających rodzaj nawierzchni, szerokość ciągu pieszego, a także przylegających do chodnika budynków. Jak w każdym mieście, ruch pieszy napotyka na liczne trudności, które związane są przede wszystkim z istniejącą infrastrukturą oraz jej stanem. Do głównych problemów pieszych w Inowrocławiu można zaliczyć:

- zły stan nawierzchni części ciągów pieszych;
- bariery architektoniczne, w tym wysokie krawężniki, progi;
- miejscowe zwężenia ciągów pieszych;
- trudności w przekraczaniu głównych ciągów komunikacyjnych, Drogi Krajowej nr 15, 25 oraz Drogi Wojewódzkiej nr 252;

- samochody parkujące na chodnikach, bez zapewnienia warunków ruchu pieszego;
- zdarzenia drogowe (wypadki i potrącenia) z udziałem pieszych.

Ze względu na rozwiniętą funkcję sanatoryjną na terenie miasta Inowrocławia, należy podkreślić, że ruch pieszego ma dla Inowrocławia równocześnie znaczenie komunikacyjne jak i turystyczne (zarówno w zakresie rekreacyjnym, jak i uzdrowiskowym). Z tego też względu, poprawa warunków ruchu pieszego istotna jest ważna zarówno dla codziennego funkcjonowania miasta i jego mieszkańców, jak i poprawy atrakcyjności turystycznej regionu. Należy pamiętać, że w przypadku podróży na nieduże odległości ruch pieszego jest w stanie przejąć część zadań transportowych wykonywanych obecnie za pośrednictwem innych środków transportu, w tym transportu samochodowego.

Poniższa tabela, obrazująca wypadki drogowe na terenie Inowrocławia wskazuje, że odsetek wypadków drogowych, w których winnym jest pieszy, stanowi stosunkowo niewielki odsetek wszystkich tego rodzaju wypadków (13% w 2011 r., 10% w 2013 r.). Jednocześnie jednak, liczba zdarzeń drogowych jest stosunkowo wysoka: dochodzi do nich średnio co 5-6 dni.

Tabela 7. Statystyka zdarzeń drogowych

Przyczyny	Wypadki		
	2011	2012	2013
Z winy kierującego	57	86	63
Z winy pieszego	10	7	7
Z innych przyczyn	8	5	0
Współwina kierującego i pieszego	1	0	0
Ogółem	76	98	70

Źródło: KPP Inowrocław

Na podstawie danych dot. zdarzeń drogowych z lat 2012-2014 w rozbiciu na konkretne lokalizacje, przygotowanych na potrzeby niniejszego opracowania przez Komendę Powiatową Policji w Inowrocławiu, można wskazać ciągi komunikacyjne o największej liczbie wypadków i kolizji. W przeciągu 3 lat miało miejsce na drogach Inowrocławia łącznie 1868 kolizji oraz 73 wypadki, w których zginęło 11 osób a 80 zostało rannych.

Do najniebezpieczniejszych ciągów można zaliczyć Aleję Niepodległości (9 wypadków oraz 148 kolizji, 3 zabitych oraz 10 rannych), ul. Wojska Polskiego (7 wypadków oraz 110 kolizji, 7 rannych), ul. Świętego Ducha (6 wypadków oraz 63 kolizje, 3 zabitych oraz 5 rannych), ul. Dworcowa (5 wypadków oraz 211 kolizji, 1 zabity oraz 4 rannych), ul. Stanisława Staszica (5 wypadków oraz 148 kolizji, 1 zabity oraz 4 rannych), ul. Poznańska (4 wypadki oraz 356 kolizji, 1 zabity oraz 6 rannych), ul. Toruńska (4 wypadki oraz 74 kolizje, 7 rannych), ul. Prezydenta Franklina Roosevelta (4 wypadki oraz 62 kolizje, 6 rannych), Aleje Kopernika (3 wypadki oraz 37 kolizji, 4 rannych), ul. Miechowska (3 wypadki oraz 50 kolizji, 3 rannych) oraz ul. Cegielna (3 wypadki oraz 23 kolizje, 3 rannych).

Do głównych przyczyn wypadków i kolizji w analizowanym okresie, zgodnie z danymi KPP Inowrocław, zalicza się przede wszystkim nieodpowiednie zachowania kierowców. Należą do nich: nieudzielenie pierwszeństwa pieszo (34 wypadki oraz 53 kolizje), nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (27 wypadków i 803 kolizje), przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych w momencie, gdy znajdują się na nich piesi (7 wypadków i 7 kolizji) oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (6 wypadków i 193 kolizje).

Na podstawie analizy danych przedstawionych przez Komendę Powiatową Policji w

Inowrocławiu na temat liczby wypadków należy zauważyć, że zadania związane z poprawą ruchu bezpieczeństwa pieszych powinny być kontynuowane ze zwiększoną intensywnością. Można do nich zaliczyć zarówno miejscowe interwencje (poprawa widoczności, montaż dodatkowego oznakowania), jak i zadania inwestycyjne (budowa progów zwalniających, instalacja sygnalizacji świetlnej czy też budowa azylów pieszych). Wszelkie działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych powinny zostać przeprowadzone po analizie dostępnych danych na temat zdarzeń drogowych z udziałem pieszych, w tym przede wszystkim wypadków z udziałem pieszych.

Należy dodać, że w Polsce z 8% procent mieszkańców wśród krajów UE, ginie rocznie 14% mieszkańców w wypadkach drogowych, w UE – zajmujemy smutne, drugie miejsce w tej statystyce. Jednym z istotnych elementów poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach są ich parametry. Według danych Komendy Głównej Policji, zdecydowana większość wypadków ma miejsce na drogach jednojezdniowych i dwukierunkowych: w roku 2011, w 82,9% wypadków zginęło na takich drogach 89,3% ogółu zabitych, a 82,9% poszkodowanych osób zostało rannych. Na dwukierunkowych drogach szybkiego ruchu udział wypadków wyniósł: 0,6% na autostradach, a na drogach ekspresowych 0,3%. Udział ich ofiar to odpowiednio: zabici na autostradach 0,9%, ranni 0,7% i odpowiednio 0,6% i 0,4% na drogach ekspresowych. Ze względu na powyższe wskaźniki, tj. odniesiona do długości dróg, liczba zabitych i rannych jest tu porównywalna z liczbą ofiar wypadków na drogach niższych kategorii, a z uwagi na prędkość są to zazwyczaj wypadki ciężkie – tyle że na autostradzie i drodze ekspresowej znacznie łatwiej jest w ogóle nie dopuścić do powstania niebezpiecznych sytuacji.

2.6 Drogi wodne

Noteć jest główną rzeką w dorzeczu Odry na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego i jedyną rzeką na terenie powiatu inowrocławskiego. Powstała ona z połączenia dwóch cieków: Noteci Wschodniej przepływającej przez jezioro Gopło oraz Noteci Zachodniej, która płynie przez Zbiorniki Pakoskie. Całkowita długość rzeki wynosi 391 km (jest to siódma pod względem długości rzeka w Polsce); a w granicach województwa kujawsko - pomorskiego 127 km.

Noteć jest w przeważającej części biegu rzeką uregulowaną. Także na większości długości jest drogą wodną. Rzeką, zgodnie z rządowym wykazem śródlądowych dróg wodnych, podzielona jest na dwa odcinki: Noteć Górną – od źródeł do Nakła o długości (204 km) oraz Noteć Dolną – od Nakła do ujścia do Warty (187 km).

W zakresie dróg wodnych, podział wygląda następująco:

- Rzeką Noteć Dolną o długości 187,2 km:
 - Skanalizowana od K. Bydgoskiego do Krzyża – długość odcinka 138,3 km;
 - Nieskanalizowana od Krzyża do Santoku – długość odcinka 48,9 km;
- Rzeką Noteć Górną skanalizowaną o długości 62,1 km.

Inowrocław, a ściślej: dzielnica miasta Mątwy leży nad Notecią Górną.

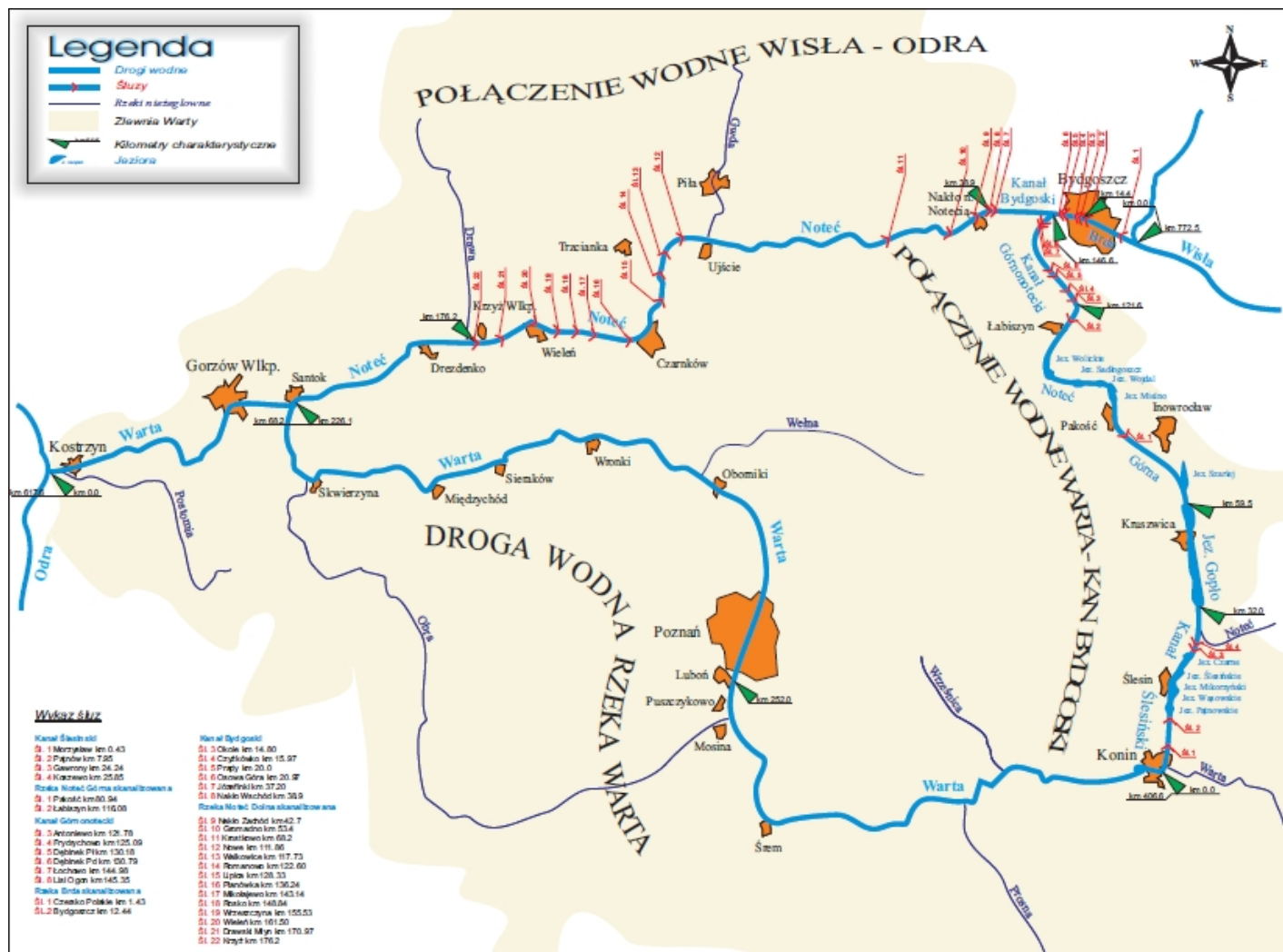
Rzeką Noteć posiada bardzo duży potencjał turystyczny. Oprócz malowniczego otoczenia i niezwykłych walorów przyrodniczo-krajoznawczych, bardzo duże znaczenie ma możliwość uprawiania sportów wodnych, w szczególności kajakarstwa. W tym kontekście wspomnieć należy o dużym atucie z punktu widzenia Inowrocławia, w postaci usytuowania i połączenia z innymi rzekami i drogami wodnymi. Noteć stanowi fragment Wielkiej Pętli Wielkopolski: szlaku żeglownego o łącznej długości 687,9 km, obejmującego Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Kanał Górnonotecki, ponownie Noteć i Kanał Ślesiński. Szlak przebiega przez tereny województw: wielkopolskiego (najdłuższy odcinek 356,5 km, stąd nazwa), lubuskiego (167,9 km) i kujawsko-pomorskiego (153,5 km). Trasa obfituje w wiele atrakcji turystycznych:

malownicze widoki oraz liczne zabytki.

Te atuty powodują, iż w ostatnich latach znacząco wzrosło zainteresowanie zwiększeniem wykorzystania turystycznego rzeki, zwłaszcza poprzez rozbudowę infrastruktury, prace regulacyjne oraz promocję jej walorów.

Rysunek 20. Drogi wodne znajdujące się w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu

Źródło: strona internetowa Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu



2.7 Zatwierdzone działania inwestycyjne

W rejonie Inowrocławia rozpoczęta jest realizacja wielu inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej zarówno o znaczeniu regionalnym jak i ogólnokrajowym. Inwestycje prowadzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad mają na celu nie tylko poprawę dostępności analizowanego obszaru, ale też wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu Inowrocławia. Do najistotniejszych należą budowa obwodnicy Inowrocławia (w ciągu drogi krajowej nr 15)

W listopadzie 2014 r. podpisano umowę na realizację obwodnicy Inowrocławia w ciągu DK 15. Inwestycja jest kluczowa i ma za zadanie odciążać drogi przelotowe biegnące przez jego obszar. Licząca około 19 km trasa o dwóch dwupasowych jezdniach będzie omijać Inowrocław od strony wschodniej, łącząc się z DK 15/DK 25 w pobliżu miejscowości Markowice na południu (węzeł „Tupadły”) oraz z DK 15 w węźle „Łatkowo” na północy. Wybudowany zostanie także węzeł „Jacewo”, który stanowić będzie połączenie z DW 252. Otwarcie obwodnicy jest planowane na drugą połowę 2017 roku, a w dalszej perspektywie czasowej zakłada się jej „domknięcie” od północy i połączenie z drogą wylotową na Bydgoszcz (DK 25) w węźle „Sławęcinek”.

- Przebudowa drogi krajowej nr 15

Planowana jest przebudowa drogi krajowej nr 15 do drogi klasy GP 2/2 na odcinku Inowrocław-Toruń, a także budowa obwodnic Brodnicy, Strzelna, Kowalewa Pomorskiego. Realizacja inwestycji ma zapewnić dogodny dojazd z Inowrocławia do Torunia, a dalej do drogi ekspresowej S10 i autostrady A1, a także przepustowość i bezpieczeństwo ruchu w miejscowościach dla których planowana jest budowa obejść drogowych.

- Budowa drogi ekspresowej S5 (Wrocław-Poznań-Bydgoszcz-Grudziądz)

W 2014 r. rozpoczęto postępowania przetargowe na budowę odcinków S5 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Zgodnie z założeniami, budowa drogi klasy technicznej S, składającej się z dwóch dwupasowych jezdniach wraz z węzłami i niezbędną infrastrukturą techniczną, zostanie zakończona w 2019 roku.

- Budowa drogi ekspresowej S10 (Szczecin-Warszawa)

Zgodnie z planami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wybudowana ma zostać droga ekspresowa klasy technicznej S biegnąca równolegle do autostrady A2, której zadaniem będzie przejęcie części ruchu w kierunku wschód-zachód. W ramach realizacji tej inwestycji w województwie kujawsko-pomorskim wybudowano dotychczas łącznik Toruń-Autostrada A1 oraz liczący 12 km odcinek na południe od Bydgoszczy. Ze względu na brak finansowania inwestycji zakończenie realizacji planowane jest po 2020 r.

Pozostałe inwestycje planowane przez GDDKiA na obszarze miasta Inowrocławia zostały przedstawione w tabeli w punkcie 5.1.1.

Rysunek 21. Mapa stanu budowy dróg na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (www.gddkia.gov.pl)



Wraz z postępowaniem realizacji wymienionych inwestycji zmniejszać się będzie ruch tranzytowy przez centrum Inowrocławia, tym samym poprawiając warunki ruchu drogowego dla mieszkańców miasta i otaczającej go gminy. Niewątpliwie największy wpływ na tę poprawę przyniesie obwodnica miasta, a także droga S5, która odciąży DK15 i DK25 poprzez przejęcie części ruchu pomiędzy autostradą A2 w okolicach Poznania, a Toruniem (DK15) i Bydgoszczą (DK25). Jednocześnie Inowrocław znajdzie się poza siecią dróg najwyższych klas, co może przynieść niekorzystne skutki ekonomiczne w postaci ograniczenia wpływów z obsługi ruchu tranzytowego. Tego typu przychody obejmują m.in. wpływy z tankowania, usług naprawczych, a także noclegów i wyżywienia kierowców oraz pasażerów przejeżdżających pojazdów. Z drugiej strony, zmniejszona emisja spalin oraz hałasu spowoduje wzrost atrakcyjności turystycznej miasta i możliwość popularyzacji jego funkcji uzdrowiskowej.

Na poziomie regionalnym należy wymienić przede wszystkim dwie inwestycje prowadzone przez Zarząd Dróg Powiatowych w Inowrocławiu:

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2518C w ciągu ulicy Karola Marcinkowskiego w Inowrocławiu;
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3416C – ulica Marii Skłodowskiej-Curie w Inowrocławiu.

Obie inwestycje mają na celu usprawnienie ruchu w Inowrocławiu przy jednoczesnej poprawie jego bezpieczeństwa, a także estetyzację przestrzeni miejskiej.

Działania zatwierdzone przez Urząd Miasta Inowrocławia zostały przedstawione w Harmonogramie zadań inwestycyjnych z podaniem Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Inowrocławia jako dokumentu źródłowego.

3 Powiązanie systemu transportowego z problematyką ochrony środowiska

Najpoważniejszym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest tzw. *niska emisja zanieczyszczeń*, których źródła znajdują się na wysokości do 40 m. Są to przede wszystkim najbardziej szkodliwe, bo gromadzące się blisko ziemi, pochodzące z przypadkowych materiałów opałowych i w większości nieoczyszczone spaliny z lokalnych kotłowni i pieców domowych. Pomimo rozpowszechnienia się nowoczesnych silników, paliw i katalizatorów, istotnym źródłem zanieczyszczeń, z uwagi na swoją masowość, jest nadal transport samochodowy.

W roku 2014 opracowany został przez firmę EKOSTANDARD Pracownia Analiz Środowiskowych „Program Ograniczenia Niskiej Emisji dla Miasta Inowrocławia”. Poniżej scharakteryzowane zostały główne rodzaje i źródła zanieczyszczeń emitowanych przez transport samochodowy oraz sposoby neutralizacji ich szkodliwego oddziaływania.

3.1 Główne rodzaje i źródła zanieczyszczeń powietrza przez transport

Przy dzisiejszym stanie techniki w ponad 95% są to zanieczyszczenia pochodzące z silników spalinowych pojazdów drogowych, zasilanych paliwami ropopochodnymi, głównie: tlenki azotu (NO_x) decydujące o rozpiętości obszarów ponadnormatywnych zanieczyszczeń w pobliżu dróg; różne węglowodory (emitowane głównie przez silniki wysokoprężne, HC); tlenek węgla (czad, CO); tlenki siarki; ozon; ołów i jego związki, emitowane przez silniki z zapłonem iskrowym; cząstki stałe (sadze i pyły, PM). Ponadto pojazdy drogowe mogą emitować do powietrza atmosferycznego drobinki pyłu pochodzące ze ścierania materiału okładzin hamulcowych i tarcz sprzęgłowych, ścierania opon i nawierzchni jezdni.

Ze względu na małe wymiary, cząstki stałe utrzymują się długo w atmosferze i rozprzestrzeniają się na dużych obszarach.

Substancje szkodliwe emitowane przez układ wydechowy stanowią ok. 65% ogólnej ilości emitowanych zanieczyszczeń. Pozostała ilość substancji zanieczyszczających pochodzi do ok. 20% ze skrzyni korbowej, 9% to węglowodory odparowane w gaźniku silników gaźnikowych 6% węglowodorów ze zbiornika paliwa. Ww. substancje są w większości trujące, niektóre z nich (dwutlenek azotu, tlenek węgla) należą do silnie toksycznych.

Należy zwrócić uwagę także na silniki kolejowych pojazdów trakcji spalinowej. Z uwagi na swoją wielkość i należąc w większości do konstrukcji obecnie przestarzałych, emitują one spaliny w ilości i o składzie, które obecnie nie są już akceptowane.

3.2 Efekty ekologiczne

W analizowanym dokumencie wskazano, że współczesne silniki spalinowe mają jednak szereg możliwości łagodzenia problemów negatywnego oddziaływania na środowisko. Ich konstrukcja jest tak elastyczna, że w miejsce klasycznych cieczy napędowych (benzyn i oleju napędowego), których spaliny sprawiają dużo kłopotów środowiskowych jw., silniki spalinowe wewnętrznego spalania mogą być łatwo zasilane różnymi postaciami ciekłych lub sprężonych gazów opałowych (LPG, CNG), spalających się do znacznie mniej szkodliwych odpadów. Bardzo istotne były miniaturyzacja i radykalne zmniejszenie kosztów produkcji reaktorów katalitycznych, zewnętrznych elementów zmniejszania ilości szkodliwych składników spalin, stosowanych obecnie powszechnie w nowych pojazdach drogowych. Elementem sprzyjającym ochronie środowiska jest także napęd hybrydowy, łączący w jednym pojeździe zalety trakcyjne napędu spalinowego i elektrycznego.

Wszystkie ww. elementy umożliwiają przestrzeganie coraz bardziej restrykcyjnych norm UE w zakresie składu i ilości spalin. Pierwsze regulacje (tzw. „Euro 1”) pojawiły się w roku 1993, następne cztery („Euro 2” do „Euro 5”) w latach 1996 do 2009, ostatnia („Euro 6”) w roku ubiegłym. Dopuszczalne wartości emisji spalin w gramach / km uległy przy tym zmniejszeniu:

- W silnikach benzynowych: CO z 2,72 do 1; HC z 0,2 do 0,1; NO_x z 0,15 do 0,06; HC+ NO_x z 0,97 do 0,5; PM 0,005 (od „Euro 5”);
- W silnikach wysokoprężnych: CO z 3,16 do 0,05; HC z 0,2222 do 0,05; NO_x z 0,2222 do 0,08; HC+ NO_x z 1,13 do 0,17; PM z 0,14 do 0,05.

Obciążenie środowiska spalinami i innymi szkodliwymi produktami pracy spalinowych silników samochodowych można oszacować obliczając tzw. *efekt ekologiczny*: przyjmując jako horyzont prognozowania rok 2024, a jako rok bazowy 2014, efektem ekologicznym możliwym do osiągnięcia w 2024 r. będzie różnica pomiędzy sumaryczną emisją w roku 2014, a emisją w roku 2014, wyrażona w Mg (tonach) / rok, dla zanieczyszczeń takich jak: spaliny, opary, wycieki i pyły jw. i dla różnych rodzajów pojazdów drogowych. Wyniki ujemne oznaczają zmniejszenie się ilości danego czynnika szkodliwego, dodatnie – jego wzrost.

Tabela 8. Efekt ekologiczny w 2024 r. – pojazdy drogowe transportu niepublicznego

Rodzaj zanieczyszczenia	Efekt ekologiczny [Mg / rok]
Pojazdy drogowe transportu niepublicznego napędzane silnikami benzynowymi albo zasilane gazem LPG*)	
CO	- 7.563,8
HC	+ 111,7
NOx	+ 64,8
HC + NOx	- 2.440,7
PM	+ 7,8
Pojazdy drogowe transportu niepublicznego napędzane silnikami na olej napędowy**)	
CO	- 4.075,9
HC	- 252,4
NOx	- 1.227,4
HC + NOx	- 2.186,1
PM	- 215,7
Razem pojazdy drogowe transportu niepublicznego	
CO	- 11. 639,7
HC	- 140,8
NOx	- 1.162,6
HC + NOx	- 4.626,8
PM	-207,9

*) – część samochodów osobowych i motocykle

**) – część samochodów osobowych, pojazdy ciężarowe, traktory, etc.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Programu ograniczenia niskiej emisji dla Miasta Inowrocławia”, EKOSTANDARD Pracowania Analiz środowiskowych, 2014 r.

Tabela 9. Efekt ekologiczny w 2024 r. – pojazdy drogowe transportu publicznego*)

Rodzaj zanieczyszczenia	Efekt ekologiczny [Mg / rok]
CO	- 1,3
HC	- 0,1
NOx	- 0,8
HC + NOx	- 0,9
PM	- 0,06

*) – wyłącznie napędzane silnikami wysokoprężnymi zasilanymi olejem napędowym albo gazem CNG

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Programu ograniczenia niskiej emisji dla Miasta Inowrocławia”, EKOSTANDARD Pracowania Analiz środowiskowych, 2014 r.

Analizując dane z powyższych tabel, można zauważyć następujące tendencje:

- Pomimo postępu w zakresie konstrukcji silników benzynowych i coraz bardziej restrykcyjnych norm „Euro” w zakresie składu i ilości szkodliwych produktów ich spalania, na rok 2024 należy założyć wzrost łącznej emisji przez te silniki węglowodorów (HC), szczególnie trujących tlenków azotu (NOx) i cząstek stałych (PM);
- Silniki benzynowe mają jednak atrakcyjne dla użytkowników zalety: dobrą dynamikę (w tym łatwą do uzyskania wysoką moc), prostą i lekką konstrukcję, łatwy rozruch, cichą pracę. Ponieważ postęp techniczny pojazdów drogowych wymuszany jest ogromną konkurencją przy produkcji, a koszt paliwa do nich jest decyzją stricte polityczną, to nie można wykluczyć

odwrotu od obecnej mody na samochody osobowe z silnikiem wysokoprężnym lub na gaz LPG/CNG, na rzecz samochodów z napędem benzynowym;

- Prognozuje się, że w roku 2024 samochody osobowe spełniające tylko wymogi norm „Euro 2, 3 i 4” będą w Inowrocławiu stanowiły nadal ok. 60%;
- Łączne działanie obydwu czynników może osłabiać, pozytywny dla wszystkich rodzajów zanieczyszczeń jw., efekt ekologiczny „Razem”, uzyskiwany obecnie dzięki ok. 30-procentowemu udziałowi (nowoczesnych w większości) silników wysokoprężnych.

Prognozowany na rok 2024 udział transportu zbiorowego w tworzeniu efektu ekologicznego jest pomimo planowanej modernizacji i wymiany jego pojazdów (zakłada się że po roku 2016 MPK Inowrocław nie będzie już posiadało pojazdów odpowiadających normie „Euro 2” i łagodniejszym) ilościowo nieznaczny, co wynika z kilkusetkrotnej różnicy w pracy eksploatacyjnej i liczbie pojazdów niepublicznych i transportu zbiorowego.

3.3 Działania w celu osiągnięcia założonego efektu ekologicznego

3.3.1 Prognozowane przedsięwzięcia

- Ograniczenie emisji spalin, hałasu i innych uciążliwości transportu samochodowego dzięki wyeliminowaniu masowego ruchu tranzytowego z centrum poprzez budowę obwodnicy Inowrocławia;
- Zwiększenie korzystania z komunikacji miejskiej poprzez pozyskiwanie autobusów m.in. spełniających wymagania niskiej emisji zanieczyszczeń (co najmniej normy „Euro 3”);
- Promowanie inteligentnych systemów transportowych;
- Rozbudowa sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych w strefie I i II (por. m.in. rozdział 1.4.4).

3.3.2 Rekomendacje ograniczające wpływ transportu na jakość powietrza i klimat

- Zmniejszenie ilości spalin i hałasu poprzez upłynnienie ruchu (odpowiednie planowanie rozwoju układu dróg i ulic w mieście, synchronizacja sygnalizacji świetlnej);
- Propagowanie korzystania z transportu zbiorowego, rowerów i ruchu pieszego w celu zmniejszenia liczby pojazdów samochodowych na drogach i emisji gazów cieplarnianych ze źródeł komunikacyjnych;
- Rozbudowa terenów zielonych w pobliżu ruchliwych dróg i ulic jako elementu zatrzymywania szkodliwych gazów i pyłu (szczególnie gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla), emitowanych przez ruch kołowy;

Zwiększenie ilości terenów zielonych w mieście, w celu: ochrony przed wiatrem, wspomaganie wymiany powietrza w mieście i zatrzymywanie wilgoci.

4 Diagnoza problemów

4.1 Analiza SWOT obecnego systemu transportowego Miasta Inowrocław

Tabela 10. Analiza SWOT

Czynniki pozytywne	Czynniki negatywne
MOCNE STRONY <ul style="list-style-type: none">– Połączenie Inowrocławia z innymi ośrodkami urbanistycznymi województwa za pomocą gęstej i równomiernej sieci dróg kołowych– Przeniesienie części ruchu tranzytowego na gotowy odcinek autostrady A1– Węzeł dwutorowych, zelektryfikowanych linii kolejowych i linii lokalnych, z kolejowymi obwodnicami dla ruchu towarowego i pasażerskiego– Dobry dojazd kolejowy do Bydgoszczy, Torunia, Poznania, Trójmiasta i Olsztyna– Obniżka cen biletów okresowych komunikacji miejskiej dokonana w 2013 r.– W większości wypadków dobry i bardzo dobry stan autobusów miejskich, w ponad 40% niskopodłogowych, w ok. 20% wyposażonych w klimatyzację i system głosowych zapowiedzi przystanków	SŁABE STRONY <ul style="list-style-type: none">– Jedne z najbardziej obciążonych w województwie ciągi dróg krajowych, z dużym udziałem ruchu tranzytowego (DK15 i DK25), przechodzące przez centrum miasta– Znaczna część dróg kołowych nie odpowiada wymaganiom parametrom technicznym (w mieście Inowrocław ok. 39 % długości dróg jest w stanie niezadowalającym i złym, czyli wymagającym remontu– Brak jest dróg ekspresowych, z których mógłby korzystać ruch przechodzący przez Inowrocław– Brak bezpośrednich połączeń kolejowych z Krakowem i Szczecinem– Kolej nie odgrywa żadnej roli w obsłudze komunikacyjnej wewnątrz miasta, jednocześnie odgrywa marginalną rolę w podróżach pomiędzy Miastem Inowrocław i Gminą Inowrocław– Brak wspólnych rozwiązań taryfowych i synchronizacji rozkładów jazdy pomiędzy MPK, przewoźnikami regionalnymi prywatnymi i koleją– Brak kursów MPK w porze późnowieczornej– Mało atrakcyjna oferta połączeń komunikacji podmiejskiej (uruchamianej na zlecenie Gminy Inowrocław) – oferta skierowana w największej mierze wyłącznie dowozom uczniów do szkół– Niedostateczna spójność i nierównomierna sieć dróg rowerowych, niedostateczna liczba stojaków rowerowych, zły stan

	ciągów pieszych, trudności przy przekraczaniu najbardziej ruchliwych tras samochodowych
SZANSE <ul style="list-style-type: none"> – Podpisana umowa (z ustaleniem terminów) oraz wybudowanie I etapu obwodnicy Inowrocławia – Wszystkie dokumenty normatywne: unijne, krajowe, wojewódzkie i lokalne, wskazują na konieczność rozwijania publicznego transportu zbiorowego, drogowego i szynowego – Przeniesienie drogowego ruchu tranzytowego na obwodnicę, drogi ekspresowe i autostradę znacznie podniesie walory uzdrowiskowe, rekreacyjne i turystyczne Inowrocławia – Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 w kierunku Śląska i linii nr 353 na odcinku do Torunia, co poprawi ofertę kolei na tych kierunkach – Zakup 12 autobusów miejskich najnowszej generacji: 2 elektrycznych i 10 hybrydowych, co znacząco podniesie komfort korzystania z komunikacji miejskiej – „Inteligentny System Transportowy” w komunikacji miejskiej (montaż elektronicznych tablic informacyjnych na przystankach o największym natężeniu ruchu) – wdrożenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej – Rozbudowa infrastruktury i popularyzacja dróg rowerowych także jako środka regularnej komunikacji oraz systematyczna poprawa warunków przemieszczania się i bezpieczeństwa pieszych. 	ZAGROŻENIA <ul style="list-style-type: none"> – Sukcesywne przesuwanie terminów oddania do ruchu obwodnicy Inowrocławia, zwłaszcza jej II etapu: Sławęcinek – Latkowo – Brak dostatecznych środków na realizację wskazań dokumentów normatywnych odnośnie potrzeby rozwijania publicznego transportu zbiorowego (w zakresie szerszym, niż przedsięwzięcia wymienione w „Szansach”) – Inowrocław znajdzie się na uboczu w stosunku do autostrady i dróg ekspresowych, co zmniejszy zainteresowanie potencjalnych inwestorów – Gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej – zagrożenie sukcesywnym zmniejszeniem zainteresowania transportem zbiorowym

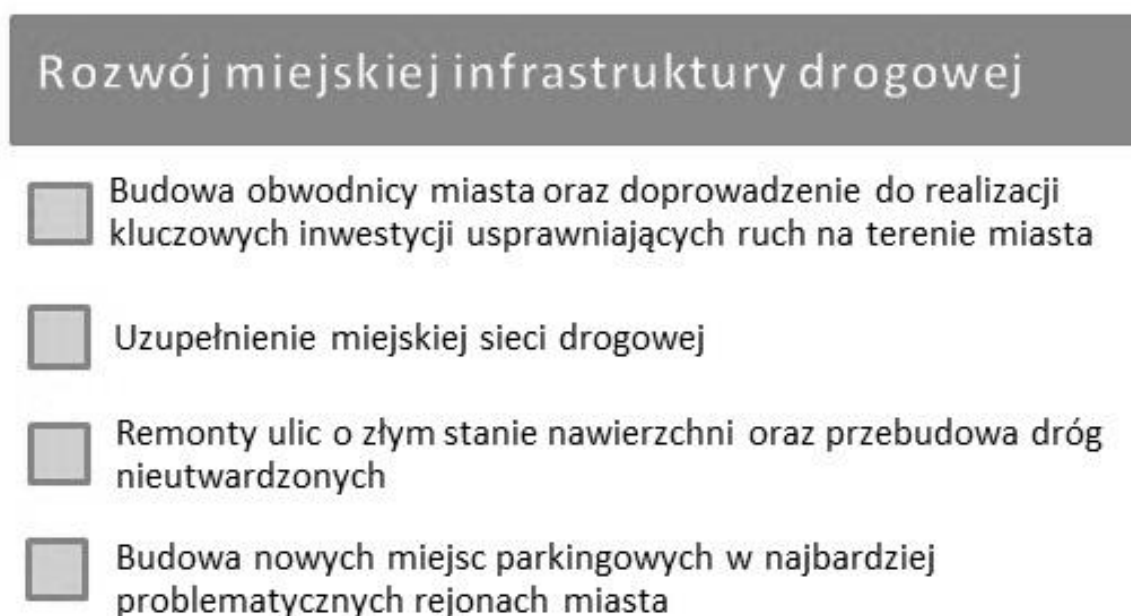
Źródło: Opracowanie własne

5 Kierunki rozwoju systemu transportu w Mieście Inowrocławiu

5.1 Rozwój infrastruktury drogowej i parkingowej

W ostatnich latach w Inowrocławiu zrealizowano wiele inwestycji, które polegały na budowie nowych odcinków ulic oraz szeroko rozumianej poprawie stanu technicznego dróg wszystkich kategorii. Biorąc pod uwagę stan obecny oraz aktualnie realizowane przedsięwzięcia, rozwój miejskiej infrastruktury drogowej powinien być kontynuowany w czterech równoległych kierunkach, przedstawionych na schemacie poniżej.

Rysunek 22. Kierunki rozwoju miejskiej infrastruktury drogowej



Źródło: Opracowanie własne ZDG TOR

Celem działań kwalifikujących się do pierwszego kierunku rozwoju jest rozwiązanie najbardziej istotnych problemów w zakresie ruchu samochodowego w mieście oraz bezpieczeństwa jego funkcjonowania. Do tej grupy zaliczono przede wszystkim inwestycje, których potrzeba realizacji została przedstawiona w wielu dokumentach strategicznych, a które z różnych powodów nie zostały do tej pory przeprowadzone. Działania pn. „Uzupełnienie miejskiej sieci drogowej” obejmują inwestycje w nowe drogi, które zapewnią mieszkańcom Inowrocławia dogodniejsze poruszanie się po mieście, a zwłaszcza odciążą drogi niskich klas znajdujące się w rejonach zabudowy mieszkalnej. Trzeci kierunek działań polega na podniesieniu stanu technicznego dróg, które dotychczas nie zostały utwardzone lub ich nawierzchnie zostały zdegradowane wskutek wieloletniej eksploatacji. Do tej grupy zaliczono przede wszystkim drogi klasy technicznej D, L i Z znajdujące się na osiedlach mieszkalnych. Zakres działań w ramach budowy nowych miejsc parkingowych opisano w rozdziale „Infrastruktura parkingowa”.

5.1.1 Harmonogram zadań inwestycyjnych do 2020 r.

Harmonogram działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej na lata 2015-2020 został opracowany na podstawie obowiązujących dokumentów strategicznych oraz wieloletnich planów finansowych.

Tabela 11. Obowiązujące dokumenty i plany, na podstawie których opracowano harmonogram działań inwestycyjnych

Nazwa dokumentu	Uchwała zatwierdzająca	Skrót w tabeli
Dokumenty strategiczne		
Miejska strategia rozwoju transportu (wraz z aktualizacją listy zadań inwestycyjnych w 2008 r.)	Uchwała nr XXX/375/2005 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 21 marca 2005 r. Uchwała nr XXIV/347/2008 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 29 października 2008 r.	MSRT
Strategia rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 r.	Uchwała nr XLVI/625/2014 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 22 września 2014 r.	SRMI
Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020	Uchwała Nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.	SRWKP
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Inowrocław	Uchwała nr XLII/568/2014 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 24 kwietnia 2014 r.	PTI
Wieloletnie plany finansowe		
Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2015-2027	Uchwała nr II/39/14 13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 grudnia 2014 r.	WPFWKP
Wieloletnia Prognoza Finansowa Powiatu Inowrocławskiego na lata 2014-2024	Uchwała nr XLVI/480/2014 Rady Powiatu Inowrocławskiego z dnia 31 października 2014 r.	WPFPI
Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Inowrocław na lata 2015-2020	Uchwała nr III/13/2014 Rady Gminy Inowrocław z dnia 22 grudnia 2014 r.	WPFGI
Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Inowrocławia na lata 2015-2028	Uchwała Nr IV/10/2014 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 22 grudnia 2014 r.	WPFMI

Źródło: opracowanie własne

Przy opracowywaniu harmonogramu uwzględniono również informacje przekazywane przez Urząd Miasta Inowrocławia oraz zarządców dróg w toku opracowywania niniejszego dokumentu.

Tabela 12. Działania inwestycyjne w infrastrukturę drogową na terenie Inowrocławia ujęte w Wieloletnich Planach Finansowych

L. p.	Nazwa planowanego działania	Główny Inwestor	Okres wykonania	Źródło
1	Przebudowa drogi powiatowej nr 3416C w ciągu ulicy Marie-Skłodowskiej Curie	Zarząd Dróg Powiatowych Inowrocławiu	2014-2015	WPF PI
2	Przebudowa ulicy Różanej	Urząd Miasta Inowrocławia	2015	WPF MI
3	Przebudowa ulicy Józefa Ulatowskiego	Urząd Miasta Inowrocławia	2015	WPF MI
4	Przebudowa ulicy Dyngusowej	Urząd Miasta Inowrocławia	2015	WPF MI
5	Przebudowa drogi wewnętrznej przy ulicy Bolesława Krzywoustego	Urząd Miasta Inowrocławia	2015	WPF MI
6	Przebudowa drogi dojazdowej do budynków mieszkalnych w rejonie ulicy Jacewskiej	Urząd Miasta Inowrocławia	2015	WPF MI
7	Przebudowa ulicy Kamiennej	Urząd Miasta Inowrocławia	2017	WPF MI
8	Przebudowa ulicy Józefa Kościelskiego	Urząd Miasta Inowrocławia	2017	WPF MI
9	Przebudowa ulicy Ewy Szelburg-Zarembiny	Urząd Miasta Inowrocławia	2017	WPF MI
10	Przebudowa ulicy Jesionowej	Urząd Miasta Inowrocławia	2014-2017	WPF MI
11	Przebudowa ulicy Zielnej	Urząd Miasta Inowrocławia	2018	WPF MI
12	Przebudowa ulicy Lnianej	Urząd Miasta Inowrocławia	2018	WPF MI
13	Przebudowa ulicy Słonecznikowej	Urząd Miasta Inowrocławia	2018	WPF MI
14	Przebudowa ulicy Łubinowej	Urząd Miasta Inowrocławia	2018	WPF MI
15	Przebudowa ulicy Kruszańskiej	Urząd Miasta Inowrocławia	2018	WPF MI

Źródło: opracowanie własne

Tabela 13. Działania inwestycyjne w infrastrukturę drogową planowane przez zarządców dróg

l.p.	Nazwa planowanej inwestycji	Główny Inwestor	Dokument źródłowy
1	Przebudowa skrzyżowania i budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu drogi nr 15 z ul. Rtm Witolda	Generalna Dyrekcja Dróg	Informacja przekazana przez

	Pileckiego w km ok. 202+400 wraz z przebudową skrzyżowania drogi krajowej nr 15 z ul. Marii Curie-Skłodowskiej i ul. Droga do Lotniska wraz z budową sygnalizacji świetlnej	Krajowych Autostrad	i	GDDKiA	
2	Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 25 (ul. Dworcowej) z ul. Metalowców wraz z budową sygnalizacji świetlnej	Generalna Dyrekcja Krajowych Autostrad	Dróg i	Informacja przekazana przez GDDKiA	
3	Budowa chodnika w ciągu ulicy Toruńskiej (DK 15 w m. Inowrocław w km 202+530 - 202+840)	Generalna Dyrekcja Krajowych Autostrad	Dróg i	Informacja przekazana przez GDDKiA	
4	Budowa ciągów pieszo-rowerowych w ciągu ulicy Poznańskiej: w km 195,440 – 195,930 (odc. ok. granica miasta – Jana Karola Maćkowskiego) w km 197,510 – 197,880 (odc. ok. Budowlana - Transportowca) w km 198,170 – 198,660 (odc. ok. Nowa – Józefa Weyssenhofa)	Generalna Dyrekcja Krajowych Autostrad	Dróg i	Informacja przekazana przez GDDKiA	
5	Przebudowa drogi powiatowej 3412C w ciągu ulicy Poznańskiej (od ul. Szerokiej do ul. Górniczej)	Zarząd Powiatowych Inowrocławiu	Dróg w	Informacja przekazana przez ZDP	
6	Przebudowa drogi powiatowej 3426C (ul. Ks. Piotra Wawrzyniaka)	Zarząd Powiatowych Inowrocławiu	Dróg w	Informacja przekazana przez ZDP	
7	Przebudowa drogi powiatowej 2567C (ul. Mątewska)	Zarząd Powiatowych Inowrocławiu	Dróg w	Informacja przekazana przez ZDP	
8	Przebudowa drogi powiatowej 3418C (ul. Solankowa)	Zarząd Powiatowych Inowrocławiu	Dróg w	Informacja przekazana przez ZDP	

Źródło: opracowanie własne

Tabela 14. Działania inwestycyjne w infrastrukturę drogową na terenie Inowrocławia ujęte w dokumentach strategicznych

l.p.	Nazwa planowanej inwestycji	Główny Inwestor	Dokument źródłowy
1	Budowa drugiej jezdni ulicy Wojska Polskiego na odcinku: ulica Szarych Szeregów – aleja 800-lecia Inowrocławia	Zarząd Dróg Powiatowych	Miejska Strategia Rozwoju Transportu 2005 r. (aktualizacja 2008 r.)
2	Przebudowa skrzyżowania ulic Górnicza – Poznańska – Stanisława Staszica	GDDKiA	Miejska Strategia Rozwoju Transportu 2005 r. (aktualizacja 2008 r.)
3	Budowa drugiej jezdni al. Niepodległości na odcinku od ulicy Miechowskiej do alei 800-lecia Inowrocławia	Zarząd Dróg Powiatowych	Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku
4	Budowa ulicy dwujezdniowej łączącej al. Niepodległości z ul. Wojska Polskiego	Zarząd Dróg Powiatowych	Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku

5	Budowa ulicy łączącej ulicę Marulewską z ulicą Szymborską i ulicą Miechowicką	Zarząd Dróg Powiatowych	Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku
6	Budowa łącznika ulica Toruńska-ulica Jacewska – ulica Św. Ducha	Zarząd Dróg Powiatowych	Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku
7	Przebudowa ulicy Orłowskiej	Zarząd Dróg Powiatowych	Miejska Strategia Rozwoju Transportu 2005 r. (aktualizacja 2008 r.)
8	Budowa połączenia ulicy Budowlanej z ulicą Batkowską	Zarząd Dróg Powiatowych	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Inowrocławia
9	Budowa połączenia ulicy Bagiennej z ulicą Wielkopolską	Zarząd Dróg Powiatowych	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Inowrocławia
10	Budowa połączenia ulicy Długiej z ulicą Wielkopolską	Zarząd Dróg Powiatowych	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Inowrocławia

Źródło: opracowanie własne

Jedną z kluczowych inwestycji, zmierzającą nie tylko do usprawnienia układu sieci drogowej w obrębie Inowrocławia, ale też do poprawy bezpieczeństwa, to przebudowa skrzyżowania ul. Górnicza/Poznańska/Staszica.

Po zakończeniu realizacji obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 15, dotychczasowe jej odcinki tj. część ul. Poznańskiej, ul. Stanisława Staszica, ul. Bpa Antoniego Laubitz i ul. Toruńska, przejdą pod zarządek miasta z racji faktu, iż zmieni się ich status na drogi gminne (zgodnie z zapisami art. 10 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – Dz. U. 2015, poz. 460 – odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem, z chwilą oddania go do użytkowania zostaje zaliczony do kategorii drogi gminnej). Należy również pamiętać, że wraz ze zmianą kategorii drogi na miasto spadnie obowiązek utrzymania dróg wysokiej klasy technicznej, co będzie generować duże koszty dla budżetu.

5.2 Rozwój infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym

Dalszy rozwój infrastruktury dla pieszych i rowerzystów jest zgodny z Strategią Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku, a także ze *Strategią Obszarów Strategicznej Interwencji dla Inowrocławia oraz obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie na lata 2014-2020*.

W ramach *Strategii Rozwoju* działania tego typu zostały ujęte w Działaniu 2.2 *Rozwój sieci ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-jezdných*, w ramach Priorytetu 2. *Transport*. Działania związane z poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego uwzględnione zostały w ramach Celu rozwojowego *Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej* (jako *przebudowa dróg gminnych wraz z uzupełnieniem uzbrojenia i ścieżkami rowerowymi oraz ciągami pieszo-jezdnymi*), a także w ramach Celu rozwojowego *Rozwój infrastruktury pro-turystycznej i różnych form turystyki*, gdzie również jednym z planowanych działań jest rozbudowa infrastruktury dla tej grupy użytkowników (określane jako *budowa, rozbudowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszo – jezdnych*).

W *Strategii Obszarów Strategicznej Interwencji* uszczegółowiono działania w ramach Priorytetu

Inwestycyjnego 2.2. *Zwiększenie znaczenia transportu rowerowego*, jako budowę i rozbudowę dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, a także budowę parkingów rowerowych (bike&ride).

Na podstawie przeprowadzonej analizy stanu istniejącego zaproponowane zostały następujące działania mające na celu rozwój infrastruktury dedykowanej rowerzystom oraz pieszym. Są one komplementarne w odniesieniu do infrastruktury pieszej i rowerowej:

- Poprawa stanu technicznego ciągów pieszych, pieszo-rowerowych oraz dróg rowerowych poprzez likwidację miejscowych utrudnień, takich jak ubytki nawierzchni, likwidacja zawężeń lub usunięcie obiektów ograniczających ruch.
- Budowa nowych odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych oraz ciągów pieszych łączących istniejące ciągi komunikacyjne.
- Wytyczanie na drogach gminnych pasów i kontrapasów rowerowych (w przypadku ulic, gdzie niemożliwe jest wytyczenie wydzielonych dróg rowerowych).
- Budowa nowych odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych a także brakujących elementów ciągów pieszych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych w Inowrocławiu.
- Poprawa bezpieczeństwa w miejscach o dużej liczbie zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów.
- Poprawa dostępności architektonicznej i komfortu korzystania z obiektów inżynierskich przez osoby niepełnosprawne i rowerzystów (kładki i wiadukty) poprzez likwidację barier architektonicznych.
- Poprawa dostępności lokali usługowych na obszarze śródmieścia poprzez budowę pochylni, likwidację stopni oraz montaż stojaków rowerowych.
- Stworzenie systemu informacji przestrzennej, uwzględniającego potrzeby zarówno pieszych, jak i rowerzystów, który będzie zawierał plany miasta (usytuowane w kluczowych lokalizacjach) oraz wskazywał najważniejsze cele podróży wraz z szacunkowym czasem lub dystansem, co pozwoli na lepszą orientację przestrzenną zwłaszcza w przypadku pieszych.
- Instalacja oznaczeń dotykowych dla osób niewidomych w postaci pasów ostrzegawczych i linii prowadzących w pobliżu przejść dla pieszych.
- Instalacja stojaków rowerowych w miejscach generujących ruch pasażerski oraz w pobliżu węzłów przesiadkowych.

Powyższe wytyczne zostały opracowane przy założeniu, że na poprawę warunków ruchu pieszego oraz rowerowego wpływ mogą mieć nie tylko duże inwestycje infrastrukturalne, ale także działania drobne, podejmowane w odniesieniu dotychczas powstałych obiektów. Uzupełnieniem działań o charakterze przede wszystkim utrzymaniowym są działania inwestycyjne o niewielkiej skali oraz działania mające na celu poprawę informacji dostarczanej mieszkańcom oraz turystom. Wdrożenie tych elementów planowanych działań pozwoli na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury dedykowanej pieszym oraz rowerzystom i wzrost atrakcyjności tych form podróżowania.

5.2.1 Harmonogram zadań inwestycyjnych do 2020 r.

Poniższa tabela przedstawia rekomendowaną kolejność działań związanych z rozwojem infrastruktury dedykowanej pieszym i rowerzystom na terenie Inowrocławia.

Tabela 15. Harmonogram działań dedykowanych rowerzystom i pieszym

LP	Działanie	Szczegóły	Okres realizacji
1a	Opracowanie listy utrudnień na ciągach pieszych i rowerowych w Inowrocławiu	Lista obejmie utrudnienia możliwe do usunięcia w ramach niskobudżetowych działań	2015 - 2016
1b	Poprawa stanu technicznego ciągów pieszych i rowerowych	Działania w oparciu o wcześniej sporządzoną wcześniej listę utrudnień	2016 - 2017
2a	Opracowanie koncepcji uzupełnienia brakujących odcinków ciągów pieszych i rowerowych	Wytypowanie odcinków chodników i dróg rowerowych, które mogą połączyć istniejące dotychczas fragmenty infrastruktury	2016
2b	Budowa nowych, uzupełniających odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszych	Wybudowane zostaną fragmenty wytypowane w przeprowadzonej wcześniej analizie	2017 - 2020
3	Poprawa warunków ruchu rowerowego w śródmieściu	Poprawa nastąpi poprzez wytyczanie pasów rowerowych oraz kontrapasów rowerowych i umożliwienie poruszania się rowerem pod prąd na ulicach jednokierunkowych	2016 - 2018
4a	Analiza danych z ostatnich 3 lat na temat zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	Na podstawie danych KPP Inowrocław wytypowane zostaną miejsca szczególnie niebezpieczne	2015
4b	Poprawa bezpieczeństwa w wytypowanych miejscach niebezpiecznych	Poprawa bezpieczeństwa dzięki wymianie oznakowania oraz zmianie organizacji ruchu	2016 - 2020
5	Poprawa dostępności architektonicznej i komfortu korzystania z obiektów inżynierskich przez osoby niepełnosprawne	Zostaną usunięte bariery architektoniczne utrudniające korzystanie z obiektów	2016 - 2020
6	Poprawa dostępności lokali usługowych na obszarze Śródmieścia	Zostaną zamontowane dodatkowe stojaki rowerowe oraz, w miarę możliwości, usunięte stopnie utrudniające dostęp do lokali usługowych	2016 - 2020
7	Stworzenie koncepcji i wdrożenie systemu informacji przestrzennej dla pieszych i rowerzystów	System informacji przestrzennej składał się będzie z drogowskazów oraz planów sytuacyjnych poprawiających orientację przestrzenną	2017 - 2020
8	Instalacja oznaczeń dotykowych dla osób niewidomych w obrębie przejść dla pieszych	Oznaczenia dotykowe w postaci pasów ostrzegawczych i ewentualnie linii prowadzących w miejscu obniżonego	2016 - 2020

		krawężnika	
9	Instalacja stojaków rowerowych	Stojaki zostaną zainstalowane w miejscach generujących ruch pasażerski oraz w pobliżu węzłów przesiadkowych	2015 - 2018

Źródło: Opracowanie własne

5.3 Modyfikacja oferty publicznego transportu zbiorowego

Poprawa oferty publicznego transportu zbiorowego w Inowrocławiu i na obszarach przylegających powinna koncentrować się na dwóch zasadniczych kierunkach działania: objęciu obszaru gminy Inowrocław obsługą przez MPK Inowrocław, a także nawiązaniu współpracy pomiędzy MPK oraz przewoźnikiem kolejowym obsługującym połączenia regionalne wychodzące z węzła inowrocławskiego, w zakresie wdrożenia wspólnych rozwiązań taryfowych i rozkładowych. Oba postulaty są ściśle związane z kierunkami rozwoju publicznego transportu zbiorowego, wskazanymi w Planie transportowym (pkt. 1.4.2).

Objęcie obsługą przez MPK obszaru całej gminy, będzie stanowić wyjście naprzeciw postulatом zawartych m.in. w Regionalnej Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego (por. pkt. 1.3.3), zgodnie z którymi niewłaściwe funkcjonowanie transportu publicznego w obszarach wiejskich skutkują ich peryferyjnością nawet wobec siedzib powiatów. Z diagnozy przedstawionej w pkt. 2.1.3 wynika, że oferta komunikacji organizowanej przez Gminę Inowrocław – biorąc pod uwagę godziny i częstotliwość kursowania autobusów gminnych – nie spełnia w wielu wypadkach nawet podstawowych oczekiwań mieszkańców gminy (nie licząc dowozu dzieci i młodzieży do szkół). Prowadzi to do zjawiska „wykluczenia komunikacyjnego”, a w ślad za tym – do wykluczenia społecznego.

Stąd też, zasadna jest rezygnacja przez Gminę Inowrocław z organizacji publicznego transportu zbiorowego we własnym zakresie i zawarcie porozumienia z Miastem Inowrocław w zakresie powierzenia Miastu organizacji p.t.z. na swoim terenie. Jest to, jak wspomniano w pkt. 2.1.3, działanie typowe i charakterystyczne dla większości polskich aglomeracji (obszarów funkcjonalnych), w których mniejsze gminy przekazują miastu „centralnemu” organizację p.t.z. na swoim terenie, m.in. z racji faktu naturalnego ciężenia obszarów przylegających do miasta „centralnego” oraz zjawiska suburbanizacji.

Aby określić precyzyjnie docelowy układ przyszłych linii „podmiejskich” MPK, należy przeprowadzić kompleksowe badania napełnień pojazdów obsługujących obszar Gminy Inowrocław, a także przeprowadzić badania preferencji mieszkańców, celem określenia faktycznej skali zapotrzebowania i ustalenia najbardziej pożądanego modelu rozszerzonej sieci komunikacyjnej MPK (najbardziej pożądane trasy).

Przy czym już na etapie przed realizacją badań, należy przyjąć, że rozszerzenie sieci MPK na obszar Gminy Inowrocław powinno w pierwszej kolejności prowadzić do zapewnienia sprawnej komunikacji pomiędzy Inowrocławiem i miejscowościami na terenie Gminy wskazanymi w Strategii OSI jako ośrodki o względnie największej koncentracji zróżnicowanych usług (por. pkt. 1.4.3 i 2.1.3). Jednocześnie, na niezmiennym poziomie powinna pozostać dotychczasowa obsługa szkół transportem publicznym na obszarze Gminy Inowrocław chyba, że dalszy spadek liczby uczniów wynikający z niżu demograficznego (por. pkt. 1.4.1) będzie np. skutkował zmniejszeniem liczby placówek oświatowych.

Jednocześnie już na wstępnym etapie należy przyjąć, że objęcie siecią MPK także całości terenu Gminy Inowrocław będzie miało na celu poprawę oferty, względem obecnie funkcjonującej oferty komunikacji gminnej, w takich segmentach jak:

- Zwiększenie częstotliwości kursowania w godzinach szczytu, w porach innych niż godziny

kursowania autobusów dedykowanych dowozom i odwozom ze szkół;

- Zwiększenie częstotliwości kursowania w godzinach międzyszczytowych, późnowieczornych i w dni wolne.

W kontekście ewentualnego zagrożenia konkurencją ze strony innych przewoźników, w przypadku objęcia obszaru Gminy Inowrocław obsługą MPK (i wpływu tego zagrożenia na skalę zainteresowania ofertą MPK), warto raz jeszcze przywołać przykład wspomnianej już aglomeracji warszawskiej i jej doświadczenia w zakresie rozwoju linii podmiejskich (i, w ślad za tym, obejmowaniu obszarów podmiejskich integracją taryfową).

Doświadczenia warszawskie pokazują, że uruchamianie linii autobusowych obsługiwanych nowoczesnym taborem i zintegrowanych taryfowo z komunikacją na terenie ośrodka, do którego odbywa się największe ciążenie pasażerów, nie tylko pozytywnie wpływa na wzrost liczby pasażerów (por. pkt. 2.1.3), ale też w wielu wypadkach wpływa na likwidację połączeń innych, konkurencyjnych przewoźników. Ta uwaga dotyczy m.in. likwidacji, przez PKS Polonus, połączenia Warszawy z Górą Kalwarią, trasą dublującą się z uruchomioną w 2011 r. linią podmiejską ZTM Warszawa (połączenie PKS zostało zlikwidowane 6 miesięcy później) czy też np. likwidacji połączeń mikrobusowych łączących Warszawę z gminą Wieliszew po objęciu tej ostatniej gminy systemem połączeń ZTM.

Do realizacji przewozów komunikacji miejskiej na terenie samego Miasta Inowrocławia, obecna liczba pojazdów jakimi dysponuje MPK (37) jest wystarczająca, nawet w wypadku zwiększania się liczby pasażerów (jak przyjęto w Planie transportowym dla Inowrocławia, wariant zrównoważonego wzrostu, zakładający realizację rozwiniętych działań inwestycyjnych, zakłada zwiększenie liczby pasażerów MPK na przestrzeni 6 lat o 15%). W kontekście powyższego należy zauważyć, że w obrębie dostępnej liczby pojazdów MPK, istnieje potencjał do rozwoju oferty – zwiększania liczby połączeń.

W 2014 r., przy łącznej pracy eksploatacyjnej MPK Inowrocław wynoszącej 1,59 mln wozokm, praca eksploatacyjna w przeliczeniu na 1 pojazd wynosiła ok. 42,97 tys. wozokm. Dla porównania, np. pojazdy MZK Oświęcim obsługujące obszar 5 gmin (Miasto Oświęcim, gm. wiejska Oświęcim, gm. Brzeszcze, gm. Chełmek i częściowo gm. Libiąż) wykonały w 2014 r. 2,44 mln wozokm, co przy 43 pojazdach dało przełożenie ok. 56,74 tys. wozokm na 1 pojazd, czyli ponad 32% więcej niż w przypadku Inowrocławia.

W przypadku ewentualnego rozszerzenia sieci komunikacyjnej MPK również na obszar Gminy Inowrocław, konieczne będzie pozyskanie dodatkowych autobusów celem obsłużenia również obszaru Gminy.

W zakresie realizacji postulatu zapisanego w Planie transportowym dla Inowrocławia, zgodnie z którym przeciętny wiek taboru nie powinien być większy niż 8-10 lat, natomiast pojedynczy pojazd nie powinien być starszy niż 15-20 lat – realizowany obecnie projekt pozyskania 12 pojazdów dla MPK („Zakup nowych ekologicznych autobusów oraz montaż Inteligentnego Systemu Transportowego w mieście Inowrocławiu”; por. pkt. 2.1.3) w dużej mierze wychodzi naprzeciw zapisom tego postulatu. Pozyskanie nowego taboru wiązać się będzie bowiem z wyłączeniem przez MPK z eksploatacji najstarszych pojazdów (typu Jelcz i MAN), których wiek w każdym przypadku przekracza 10 lat. Pozyskanie nowych pojazdów i wyłączenie najstarszego taboru spowoduje zmniejszenie średniej wieku 1 pojazdu z ok. 10,5 do ok. 6 lat, co stanowić będzie znacząco podniesienie standardu oferty MPK.

Z kolei wdrożenie wspólnych rozwiązań rozkładowych i taryfowych pomiędzy MPK i przewoźnikiem kolejowym będzie polegać na utworzeniu zintegrowanych biletów, pozwalających na podróżowanie (w I etapie działań integracyjnych) z jednym biletem autobusami MPK oraz pociągami w relacjach Inowrocław – Toruń i Inowrocław – Bydgoszcz. W II etapie, integrację należy rozszerzyć o współpracę z ZDMiKP Bydgoszcz oraz MZK Toruń, w zakresie rozszerzenia funkcji zintegrowanych biletów o możliwość podróżowania także komunikacją miejską na obszarze

Bydgoszczy i Torunia. Należy podkreślić, że w przypadku utworzenia zintegrowanego biletu obejmującego pociągi oraz komunikację miejską w Inowrocławiu i w Bydgoszczy, mieszkańcy Inowrocławia uzyskają możliwość dojechania na „jednym bilecie” do Portu Lotniczego Bydgoszcz-Szwederowo.

Działaniami komplementarnymi wobec integracji taryfowej będą:

- Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w obrębie dworca PKP Inowrocław, poprzez remont zatok przystankowych, montaż nowych wiat przystankowych i utworzenie nowego, ujednoliconego systemu informacji pasażerskiej (identyczny system identyfikacji wizualnej dla obszaru dworca i peronów PKP, a także dla przystanków autobusowych, montaż tablic elektronicznych informujących w jednolity wizualnie sposób o odjazdach zarówno pociągów, jak i autobusów);
- Synchronizacja rozkładów jazdy pociągów i autobusów w newralgicznych porach dnia, cechujących się niewielką częstotliwością kursowania komunikacji publicznej (godziny późnowieczorne, dni wolne), poprzez wprowadzenie do rozkładów jazdy autobusów adnotacji o oczekiwaniu na ewentualne opóźnienia pociągów. Jak podkreślono w Planie transportowym, aby zachowana została spójność komunikacyjna linii MPK i aby ewentualne oczekiwanie autobusów na pociąg nie spowodowało utrudnień w kursowaniu linii autobusowych w innych rejonach miasta, czas oczekiwania nie może być dłuższy niż 10-15 min. Poza tym, tego rodzaju system skomunikowania powinien być wdrożony dopiero w momencie, gdy na przystankach położonych na trasach linii posiadających adnotacje o skomunikowaniach zostaną zamontowane tablice elektroniczne informujące o rzeczywistym czasie odjazdu danego kursu. Wdrożenie systemu skomunikowań musi być powiązane z prowadzeniem systemu komunikowania się pomiędzy dyżurnym ruchu PKP PLK na stacji Inowrocław i dyspozytornią MPK oraz kierowcami tak, aby kierowcy na bieżąco byli informowani o konieczności opóźnienia odjazdu autobusu MPK w związku z oczekiwaniem na pociąg.

Inne działania mające na celu poprawę oferty publicznego transportu zbiorowego również wynikają w największej mierze z zapisów Planu transportowego. Są to przede wszystkim:

- utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w obrębie dworca autobusowego PKS (na zasadach podobnych jak w przypadku dworca kolejowego);
- kontynuacja montażu elektronicznych tablic informacyjnych na przystankach (por. pkt. 2.1.3);
- zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów na obszarze na trasach cechujących się największymi potokami podróży; w tym – poprawa obsługi komunikacyjnej największych osiedli, modyfikacja sieci komunikacyjnej w ślad za powstawaniem nowych osiedli komunikacyjnych, zwiększenie oferty w porze późnowieczornej;
- wdrożenie działań promujących publiczny transport zbiorowy.

5.3.1 Harmonogram zadań do 2020 r.

Poniższa tabela przedstawia rekomendowaną kolejność działań związanych z poprawą transportu publicznego na obszarze Inowrocławia oraz terenów do niego przylegających.

Tabela 16. Harmonogram działań związanych z poprawą oferty transportu publicznego

LP	Działanie	Okres realizacji
----	-----------	------------------

1	Wdrożenie działań promujących publiczny transport zbiorowy (m.in., we współpracy z podmiotami gospodarczymi działającymi na obszarze Inowrocławia – wdrożenie „programu lojalnościowego” dla posiadaczy biletów okresowych MPK, umożliwiającego korzystanie z upustów cenowych w punktach usługowych na obszarze Inowrocławia)	2015
2	Badania napęnień pojazdów oraz badania preferencji pasażerów z obszaru Gminy Inowrocław	2015/2016
3	Przejęcie przez UM/MPK Inowrocław zadań zakresu publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Inowrocław; objęcie Miasta i Gminy Inowrocław jednolitą siecią komunikacyjną i jednolitym systemem taryfowym	2016 (Postulowana data – 1.07.2016 r., zgodnie z terminem zakończenia kontraktu zawartego z obecnym przewoźnikiem realizującym zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego na zlecenie Gminy Inowrocław
4	Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w obrębie dworców PKP i PKS w Inowrocławiu; synchronizacja rozkładów jazdy pociągów i autobusów	2016-2018
5	Zakup nowych pojazdów przez MPK, celem wymiany taboru na nowy	2016
6	Montaż tablic elektronicznych na przystankach – II etap. Postulowane lokalizacje – na bazie zrealizowanych na potrzeby Planu transportowego badań napęnień, które wykazały strefy, pomiędzy którymi mają miejsce szczególnie duże potoki podróżnych. Są to m.in. obszar Dzielnicy Uzdrowskiej (w tym przede wszystkim: obszar wchodzących w jej skład dawnych osiedli Rąbin, Nowe i Cegielnia), osiedle Stare Miasto (a zwłaszcza wchodzący w jego skład obszar dawnego osiedla Śródmieście), osiedle Mątwy, osiedle Piastowskie i obszar osiedla Solno.	2016-2018
7	Zakup 10 nowych pojazdów przez MPK, celem wymiany taboru na nowy	2018-2020
8	Nawiązanie integracji taryfowej w zakresie wdrożenia zintegrowanych biletów Inowrocław – Bydgoszcz/Toruń. W zależności od zainteresowania projektem samorządów miejskich Bydgoszczy i Torunia – optymalną sytuacją byłoby wdrożenie integracji od razu w układzie pomiędzy komunikacją miejską w Inowrocławiu, koleją oraz	2018-2020 Ostateczny termin będzie najprawdopodobniej uzależniony od harmonogramów samorządu wojewódzkiego odnośnie rozszerzenia projektu „BiT City” także na inne ośrodki na terenie woj. kujawsko-pomorskiego. Jednym z elementów programu BiT City, w skład którego wchodzi również rozwój komunikacji publicznej w Toruniu i Bydgoszczy oraz (zrealizowana już) modernizacja linii kolejowej łączącej oba miasta, jest wprowadzenie Systemu Bilet Metropolitalny (SBM), w

	komunikacją miejską w Bydgoszczy i Toruniu. Natomiast w przypadku braku zainteresowania ze strony ww. samorządów, w I etapie należy wdrożyć przynajmniej integrację taryfową pomiędzy MPK Inowrocław i koleją	ramach którego ma nastąpić pełna integracja taryfowa kolei z komunikacją miejską w Toruniu i Bydgoszczy. Z informacji przekazywanych przez Województwo Kujawsko-Pomorskie wynika, że wdrożenie SBM w układzie Toruń-Bydgoszcz powinno nastąpić w 2018 r. W latach późniejszych będzie natomiast istniała możliwość rozwoju projektu o inne miasta w regionie, w tym o Inowrocław.
9	Montaż tablic elektronicznych na przystankach – III etap	2019-2020
10	Modyfikacja tras i rozkładów jazdy MPK Inowrocław	Adekwatnie do potrzeb. Nie rzadziej niż co 2 lata powinny następować kompleksowe badania preferencji pasażerów i napełnień pojazdów, które – w połączeniu z danymi dotyczącymi zmian liczby mieszkańców poszczególnych osiedli w Inowrocławiu oraz miejscowości na obszarze Gminy Inowrocław stanowiąc będą podstawę do ewentualnych zmian tras i rozkładów.

Źródło: Opracowanie własne

6 Plan Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia

6.1 Cele Planu Mobilności

Plany mobilności są nowym rodzajem dokumentów strategicznych uchwalanych przez jednostki samorządu terytorialnego, których głównym zadaniem jest lepsze planowanie i realizacja działań mających na celu dążenie do zrównoważonego modelu mobilności na danym obszarze. Należy zauważyć, że Plan Mobilności powinien dotyczyć miasta w granicach funkcjonalnych, nie zaś terytorialnych. Istnieje zatem potrzeba powiązania działań planowanych na terenie miasta oraz jego suburbiach (obrzeżach).

Zgodnie z *Wytycznymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej*, plan zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. *Sustain Urban Mobility Plan* – SUMP) to strategiczny dokument stworzony w celu realizacji potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, przygotowany w celu poprawy jakości życia mieszkańców. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji oraz udziału społecznego a także oceny funkcjonującej polityki transportowej.

Głównym celem Planu Mobilności, zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju, jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności mieszkańców i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie.

6.2 Cechy Planu Mobilności

Na podstawie *Koncepcji dotyczącej planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju* opublikowanej przez Komisję Europejską w 2013 roku można wyróżnić następujące cechy Planu Mobilności:

- dostępność i spełnianie podstawowych potrzeb wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- równoważenie i zaspokajanie różnego rodzaju potrzeb związanych z na mobilnością i usługami transportowymi dla mieszkańców, przedsiębiorstw oraz sektora przemysłowego;
- wyznaczanie kierunków wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu;
- spełnianie wymogów dotyczące zrównoważonego rozwoju (rentowność, sprawiedliwość społeczna, ochrona zdrowia i jakość środowiska);
- optymalizacja wydajności i opłacalności transportu;
- wskazanie kierunków lepszego zagospodarowania przestrzeni miejskiej oraz lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i usług;
- wpływ na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- działanie na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- dążenie do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- dążenie do poprawy funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu.

Warto dodać, że plany mobilności powinny służyć przede wszystkim zbilansowanemu

i zintegrowanemu rozwojowi wszystkich środków transportu, w tym także ruchu pieszego oraz rowerowego. Dzięki uwzględnieniu w rachunku ekonomicznym wszystkich kosztów zewnętrznych poszczególnych form podróżowania, priorytetem Planu Mobilności jest niskoemisyjność i małe zapotrzebowanie na przestrzeń wykorzystywanych środków transportu. Z tego powodu, plany mobilności dążą do utrzymania lub wręcz redukcji udziału podróży indywidualnym transportem samochodowym i przejścia tych podróży przez inne, bardziej przyjazne, formy podróżowania.

Wśród korzyści z tworzenia planów mobilności można wymienić przede wszystkim możliwość stworzenia długoterminowej wizji, która dzięki poprawie warunków podróżowania przyczyni się do ograniczenia kosztów mobilności ponoszonych przez mieszkańców oraz miasto. Duży nacisk położony jest także na zaangażowanie różnych środowisk w proces realizacji założeń dokumentu. Mowa tu zarówno o organizacjach pozarządowych, jak i o przedsiębiorcach oraz innych istotnych podmiotach działających w sferze przestrzeni publicznej. Istotna jest nie tylko wymiana wiedzy i poglądów pomiędzy poszczególnymi podmiotami, ale także stworzenie wspólnej wizji, która uzyska poparcie poszczególnych organizacji. Docelowo Plan Mobilności może tym samym przyczynić się do powstania nowej, bardziej zrównoważonej kultury mobilności, co przełoży się na poprawę wspomnianej już jakości życia na danym obszarze.

6.3 Związek Planu Mobilności ze Strategią Rozwoju Transportu

Zgodnie z przyjętymi w niniejszym dokumencie założeniami, Plan Mobilności musi być komplementarny z obowiązującą na danym obszarze strategią transportową. W przypadku formy zakładającej połączenie tych dwóch typów dokumentów, Plan Mobilności pogłębia i dodatkowo strukturyzuje kierunki działań wynikające z innych dokumentów dotyczących sfery transportu. Może także koncentrować się w większym stopniu na kwestiach związanych z redukcją zanieczyszczeń i poprawą jakości życia na obszarze, którego dotyczy. Strategia Transportowa Miasta Inowrocławia zawiera działania, których realizacja jest zgodna z opisanymi celami Planu Mobilności. Zostały one przedstawione w poprzednich rozdziałach, w podziale na poszczególne środki transportu.

Mając na uwadze powyższe, można stwierdzić iż prezentowany Plan Mobilności jest przede wszystkim zbieżny z celami zaprezentowanymi w *Strategii Rozwoju Transportu*, której jest częścią. Niezbędne jest jednak stworzenie dodatkowych wytycznych oraz rekomendacji, które mają pozwolić na bardziej efektywne działania i włączenie w ich realizację innych ważnych z punktu widzenia prowadzonych działań interesariuszy, w tym np. organizacji pozarządowych oraz organizacji zrzeszających przedsiębiorców, jak i samych przedsiębiorców.

Wśród dodatkowych elementów i działań, istotnych z punktu dążenia celu jakim jest zrównoważona mobilność miejska, zasadne jest uwzględnienie dodatkowych działań, obejmujących:

1. analizę potrzeb transportowych mieszkańców,
2. poprawę mechanizmów konsultacyjnych i informacyjnych,
3. powiązanie planowania w sferze transportu z planowaniem przestrzennym oraz ochroną środowiska,
4. możliwości podejmowania działań w granicach funkcjonalnych miasta (także poza granicami terytorialnymi),
5. wprowadzenie aktywnych działań promocyjnych jako części polityki transportowej,
6. wprowadzenie procedur ewaluacji i monitoringu prowadzonej polityki transportowej.

Postulaty wynikające z Planu Mobilności ściśle korespondują z całością postulatów zawartych w Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu. Wskazana w Planie Mobilności konieczność dążenia do rozwoju transportu rowerowego i pieszego jest ściśle powiązana z postulatami Strategii, zgodnie z którymi niezbędne jest podjęcie wytyczonych działań zmierzających do rozwoju

na terenie Inowrocławia i na obszarach do niego ciężących alternatywnych środków transportu wobec motoryzacji indywidualnej.

Tu należy zauważyć, że spodziewany dalszy lawinowy wzrost mobilności Polaków (szacowane zwiększenie podróży w państwach „nowej” UE aż o 170% w perspektywie lat 2000-30; zob. więcej we Wstępie) generuje równolegle konieczność rozwoju zarówno poszczególnych gałęzi transportu publicznego (m.in. rozwój oferty MPK Inowrocław także w układzie połączeń podmiejskich, oraz integrację transportu kolejowego z autobusowym), jak również rozwój infrastruktury dedykowanej pieszym i rowerzystom, czyli tych podsystemów transportu w przypadku których, ingerencja w środowisko naturalne jest minimalna (zob. więcej – przede wszystkim pkt. 5.2 i 5.3). Jest to wyjście naprzeciw idei mobilności, która powinna kształtować się wielotorowo, zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju.

6.4 Kierunki działań wynikające z Planu Mobilności

Kierunki działań wynikające z Planu Mobilności powinny jednoznacznie wynikać z dokumentów Komisji Europejskiej dotyczących transportu publicznego, w tym *Białą Księgą Transportu* oraz wytycznymi dla Planów Mobilności, opisanymi w rozdziale 6.1. Zasadą wyznaczającą kierunek działań powinno być przede wszystkim dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności na terenie Inowrocławia, co jest możliwe poprzez poprawę warunków i atrakcyjności ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego, przy jednoczesnym powstrzymaniu dalszego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Zgodnie z *Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju* można wyróżnić następujące elementy, w które powinien być wyposażony Plan Mobilności:

- perspektywy długoterminowe i jasny plan wdrażania,
- ocena bieżących i przyszłych wyników,
- wyważony i zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu,
- integracja horyzontalna i wertykalna,
- podejście partycypacyjne,
- monitorowanie, przeglądy i sprawozdawczość,
- zapewnienie jakości.

W oparciu o powyżej wymienione wytyczne, należy wyznaczyć następujące kierunki działań, które będą miały na celu rozwój konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności mieszkańców na terenie Inowrocławia:

1. Stworzenie systemu regularnych badań zagadnień transportowych, badań nappełnień pojazdów, zanieczyszczeń powietrza, badań bezpieczeństwa ruchu drogowego a także stanu technicznego infrastruktury (w tym dróg rowerowych i ciągów pieszych);
2. Prowadzenie działań inwestycyjnych oraz promocyjnych mających na celu wzrost atrakcyjności transportu publicznego, ruchu rowerowego oraz ruchu pieszego;
3. Dążenie do integracji działań poszczególnych podmiotów kreujących politykę transportową Inowrocławia oraz dążenie do integrowania komunikacji publicznej na terenie gminy Inowrocław oraz powiatu ziemskiego Inowrocław przez rozwój sieci połączeń autobusowych, inwestycje w połączenia rowerowe oraz ciągi piesze;
4. Opracowanie planu monitorowania transportu oraz ewaluacji podejmowanych przez Urząd

Miasta Inowrocławia działań.

W oparciu o powyższe kierunki, niezbędne jest także określenie zasad, którymi powinny charakteryzować się inwestycje mające na celu rozwój ruchu rowerowego. Do głównych cech w tym zakresie zaliczyć należy:

- spójność – zapewnienie połączeń pomiędzy poszczególnymi odcinkami dróg i pasów rowerowych, które powinny łączyć zarówno źródła, jak i cele podróży;
- bezpośredniość – tworzenie możliwie najkrótszych połączeń, umożliwiających poruszanie się po mieście w możliwie najszybszy sposób;
- atrakcyjność – infrastruktura rowerowa, dzięki wysokiej jakości i dopasowaniu do otoczenia, musi odpowiadać potrzebom jak największej liczbie użytkowników;
- bezpieczeństwo – infrastruktura rowerowa zapewnia bezpieczeństwo ruchu drogowego dzięki minimalizacji liczby punktów kolizyjnych oraz dobrej widoczności rowerzystów;
- wygoda – infrastruktura rowerowa zapewnia wygodę jazdy rowerem dzięki odpowiedniemu poprowadzeniu trasy, z wykorzystaniem łagodnych zakrętów i pochyłości terenu oraz jak największej równości terenu.

W stosunku do ruchu pieszego, należy zaś wyróżnić następujące zasady, które powinny być podstawą dla zapewnienia dobrych warunków ruchu pieszego:

- jednolitość – tworzenie spójnych i kompleksowych rozwiązań dla ruchu pieszego, w tym kompletu przejść w ramach skrzyżowania (przejście dla pieszych z każdej strony skrzyżowania);
- bezpośredniość – zapewnienie możliwie najkrótszej drogi przejścia w celu jak najszybszego pokonywania dystansu;
- dostępność – tworzenie przestrzeni pieszych dostępnych dla wszystkich grup użytkowników, w tym osób niepełnosprawnych;
- bezpieczeństwo – zapewnienie warunków dla bezpiecznego przemieszczania się pieszo;
- komfort użytkowania – tworzenie infrastruktury pieszej umożliwiającej jak najbardziej wygodne z niej korzystanie, w tym dążenie do eliminacji progów, uskoków i dziur w nawierzchni;
- atrakcyjność społeczno-kulturowa – tworzenie przestrzeni pieszych o zróżnicowanych funkcjach, w tym: funkcji rekreacyjnej i wypoczynkowej.

Jako cel ogólny dla rozwoju ruchu rowerowego należy przyjąć zapewnienie odpowiednich warunków do podróży rowerowych na terenie Inowrocławia i odpowiednich połączeń z innymi gminami powiatu inowrocławskiego.

Cel główny będzie realizowany poprzez następujące cele szczegółowe:

- Budowa i wytyczanie nowych odcinków dróg i pasów rowerowych;
- Promowanie transportu rowerowego wśród mieszkańców Inowrocławia;
- Instalacja bezpiecznych stojaków rowerowych z uwzględnieniem najważniejszych źródeł i celów podróży
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego rowerzystów;

Jako cel ogólny w odniesieniu do ruchu pieszego należy przyjąć zwiększenie roli i poprawę jakości systemu transportu pieszego, z uwzględnieniem potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Cel główny będzie realizowany poprzez następujące cele szczegółowe:

- Zwiększenie udziału podróżnych pieszych wśród mieszkańców Inowrocławia;
- Poprawa dostępności architektonicznej miasta dla osób niepełnosprawnych poprzez likwidację barier architektonicznych i utrudnień;

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa pieszych;
- Zwiększenie atrakcyjności ciągów pieszych.

6.5 Harmonogram zadań inwestycyjnych do 2020 r.

Poniższa tabela przedstawia rekomendowaną kolejność działań niezbędnych do podjęcia, wskazanych we wcześniejszej części niniejszego rozdziału.

Tabela 17. Harmonogram działań związanych z wdrożeniem Planu Mobilności Miejskiej

LP	Działanie	Szczegóły	Okres realizacji	Instytucja odpowiedzialna
1	Wykonanie badań transportowych obejmujących wszystkie środki transportu	Na badania transportu powinny składać się badania nappełnień, badania jakości usług transportowych, badania zadowolenia mieszkańców. Pozyskiwanie informacji o pomiarze natężenia ruchu, bezpieczeństwa ruchu oraz o stanie technicznym infrastruktury drogowej na terenie Miasta	2015	- Wydział Dróg i Transportu
1a	Wdrożenie i realizacja systemu badań transportowych na terenie Inowrocławia	Badania będą realizowane cyklicznie i pozwolą na dostarczenie aktualnych danych na temat zwyczajów transportowych mieszkańców Inowrocławia oraz monitorowanie zmian	2016-2020	- Wydział Dróg i Transportu
1b	Opracowanie wniosków i stworzenie rekomendacji dla dalszych działań	Po rozpoczęciu działań należy zapewnić możliwość wdrażania ich wyników	2017-2020	- Wydział Dróg i Transportu
2	Opracowanie koncepcji działań promocyjnych na rzecz zrównoważonej mobilności	W przygotowaniu koncepcji zaangażowane zostaną organizacje pozarządowe działające na terenie miasta oraz mieszkańcy	2015	- Wydział Spraw Społecznych i Promocji Zdrowia, - Wydział Kultury, Promocji i Komunikacji Społecznej, - Pełnomocnik ds. Współpracy z Organizacjami Pozarządowymi i Młodzieżą

2a	Prowadzenie działań promocyjnych na rzecz zrównoważonej mobilności	Działania będą obejmować aktywne promowanie ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego na terenie miasta	2016-2020	- Wydział Spraw Społecznych i Promocji Zdrowia, - Wydział Kultury, Promocji i Komunikacji Społecznej
2b	Ewaluacja działań promocyjnych	Podsumowanie i ocena jakości prowadzonych działań	2020	- Wydział Spraw Społecznych i Promocji Zdrowia - Wydział Kultury, Promocji i Komunikacji Społecznej
3	Opracowanie koncepcji wspólnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności, angażujących Gminę Inowrocław	Koncepcja będzie obejmować działania związane z promowaniem ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego na terenie Inowrocławia oraz jego bezpośrednim otoczeniu	2015-2016	- Wydział Dróg i Transportu
3a	Prowadzenie wspólnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności	Wdrożenie działań wskazanych w punkcie 3	2017-2020	- Wydział Dróg i Transportu
4	Opracowanie koncepcji konsultacji społecznych dotyczących projektów transportowych i infrastrukturalnych	Konsultacje społeczne będą służyć lepszemu informowaniu mieszkańców oraz większej partycypacji społecznej w procesach rządzenia	2015-2016	- Wydział Spraw Społecznych i Promocji Zdrowia, - Wydział Kultury, Promocji i Komunikacji Społecznej
5	Stworzenie Platformy Dialogu Społecznego dla mieszkańców, przedsiębiorców oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych	Platforma Dialogu Społecznego służyć będzie wspomaganiu procesów partycypacyjnych a także dawała mieszkańcom możliwość współudziału w działaniach na rzecz zrównoważonej mobilności.	2016-2020	- Wydział Spraw Społecznych i Promocji Zdrowia, - Wydział Kultury, Promocji i Komunikacji Społecznej, - Dyrektor Biura Obsługi Inwestorów
6	Opracowanie koncepcji monitoringu i ewaluacji polityki transportowej	Monitoring i ewaluacja są bezpośrednio związane z działaniem 1 i 1a.	2016	- Wydział Dróg i Transportu

6a	Realizacja monitoringu i ewaluacja podjętych działań w zakresie transportu	Monitoring oraz badania ewaluacyjne pozwolą na bieżące śledzenie efektów prowadzonych działań w zakresie zrównoważonej mobilności	2017-2020	- Wydział Dróg i Transportu
----	--	---	-----------	-----------------------------

Źródło: Opracowanie własne

7 Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Założenia przyjęte w niniejszej Strategii są zbieżne z kierunkami rozwoju transportu, wskazanymi w dokumentach unijnych, krajowych i regionalnych, a także w dokumentach uchwalonych przez władze Miasta Inowrocławia (por. Rozdział 1). W Strategii wykazano zarówno konieczność intensywnego rozwoju bądź modernizacji sieci drogowej, jak i rozwoju alternatywnych form transportu; w przypadku Inowrocławia, w pierwszej kolejności jest to naturalnie transport autobusowy, z racji faktu, że układ sieci kolejowej de facto uniemożliwia oparcie na transporcie kolejowym zarówno obsługi samego Inowrocławia, jak i terenów do niego przylegających.

Nie mniej jednak, rola kolei w podróżach o charakterze regionalnym powinna się zwiększać, a środkiem do tego celu powinna być integracja taryfowa i rozkładowa pociągów z autobusami, co jest działaniem typowym dla największych aglomeracji świata, a obecnie już także – dla największych miast w Polsce. Także postulowany w niniejszym dokumencie wzrost znaczenia transportu rowerowego i pieszego – najbardziej ekologicznych form przemieszczania się – wychodzi naprzeciw zarówno zapisom dokumentów strategicznych, jak i trendom i praktyce działań obserwowanych na obszarze UE.

Nie zmienia to jednak faktu, że rozwój motoryzacji indywidualnej i tak – nawet przy dynamicznym rozwoju innych form transportu – będzie następował. Liczba zarejestrowanych samochodów w Polsce na koniec 2013 r. (19,39 mln) była większa niż sporządzona w 2005 r. prognoza GDDKiA zakładała na rok 2015. Ta sama prognoza zakłada, że w 2030 r. w Polsce będzie zarejestrowanych ok. 29,5 mln samochodów.

W tym kontekście należy podkreślić, iż nie ma żadnych wątpliwości, że niezbędną dla mieszkańców Inowrocławia i obszarów przylegających inwestycją jest budowa obwodnicy, jak również inne inwestycje w nowe elementy sieci drogowej (oraz w modernizację istniejącej sieci, co również jest działaniem podnoszącym jej przepustowość). Doświadczenia praktycznie wszystkich miast na całym świecie są jednak takie, że poprawa warunków jazdy samochodem (poprzez „wyprowadzenie” z centrum ruchu tranzytowego) powoduje, że część osób rezygnuje z komunikacji publicznej i przesiada się z powrotem do samochodu. Dodając do tego spodziewany dalszy gwałtowny wzrost liczby prywatnych samochodów w Polsce należy spodziewać się, że problemy, jakie znikną w 2017 r. wraz z otwarciem pierwszego odcinka obwodnicy Inowrocławia, powrócą w ciągu kilku-kilkunastu kolejnych lat.

Dlatego też wobec braku w Inowrocławiu komunikacji tramwajowej i niewielkim znaczeniu komunikacji kolejowej – tak ważnym jest, by rozwijać nie tylko komunikację autobusową (która również – choć naturalnie w znacznie mniejszym stopniu niż prywatne samochody – przyczynia się do zjawiska kongestii drogowej), ale także te elementy transportu, które drogi odciążają całkowicie – tj. transport rowerowy i piesz.

Poniżej przedstawiono ogólne założenia i obszary możliwego wsparcia inwestycji. Wymienione w opracowaniu przedsięwzięcia inwestycyjne w zakresie transportu w perspektywie 2014-2020 mogą zostać sfinansowane z następujących funduszy:

1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) - współfinansowany z:

- Funduszu Spójności (FS);
- Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR).

Działania dotyczące wsparcia szeroko pojętego miejskiego transportu zbiorowego, wspierane będą w ramach następującego priorytetu:

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

W ramach tego priorytetu planuje się wsparcie działań z zakresu rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. W szczególności projekty objęte dofinansowaniem zawierać mają elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenie przestrzeni zielonych miasta.

Jako beneficjentów wskazano: jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia), w szczególności miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne oraz miasta regionalne i subregionalne (organizatorzy publicznego transportu zbiorowego) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządców infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Kryterium wsparcia będzie przygotowanie odpowiednich dokumentów planistycznych (plany gospodarki niskoemisyjnej).

2. Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014 - 2020 (RPO) – współfinansowany z :

- Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego;
- Europejskiego Funduszu Społecznego.

Priorytet skupiać się ma na podobnych obszarach wsparcia jak wyżej omówiony Priorytet 4.5 POIiŚ 2014-2020.

RPO skupiać się ma na podobnych obszarach wsparcia jak wyżej omówiony Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko ze szczególnym uwzględnieniem Priorytetu 4e.

Dofinansowanie udzielane ma być zarówno przedsięwzięciom o charakterze infrastrukturalnym (w tym unowocześnienie, modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego), jak i taborowym (w tym zakupu lub modernizacji przyjaznego dla środowiska taboru publicznego transportu zbiorowego). W przykładowych przedsięwzięciach wymienione są także działania związane z polityką parkingową, ułatwieniem podróży multimodalnych („park&ride” i „bike&ride”), priorytetyzacją ruchu pieszego i rowerowego oraz działania dające przewagę transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego w centrach miast (np. budowa dróg rowerowych, buspasy, priorytety w ruchu dla komunikacji publicznej).

Wspierane projekty muszą wpisywać się w odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności strategię miejskie lub kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej.

W zakresie terytorialnym wsparciem w ramach priorytetu inwestycyjnego zostaną objęte obszary miejskie z terenu województwa kujawsko - pomorskiego (Bydgoszcz, Toruń) oraz miasta o charakterze regionalnym i subregionalnym (Grudziądz, Włocławek oraz Inowrocław).

Jako beneficjentów priorytetu wymieniono: jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia oraz samorządowe jednostki organizacyjne, organy władzy, administracji rządowej, państwowe jednostki organizacyjne, inne jednostki sektora finansów publicznych.

3. Krajowy Fundusz Drogowy (KFD) – współfinansowany z:

- Wpływów z opłaty paliwowej
- Wpływy z poboru opłat za przejazd drogami płatnymi
- Funduszy Spójności
- Funduszy Strukturalnych

Głównym celem Funduszu jest gromadzenie środków finansowych na budowę i przebudowę dróg krajowych, ale wykorzystywany jest także do finansowania budów i przebudów drogowych obiektów inżynierskich, działań związanych z gromadzeniem danych o drogach publicznych i poprawy bezpieczeństwa ruchu.

4. Środki własne Miasta Inowrocław pozyskane z dochodów bieżących i majątkowych.

5. Subwencje i dotacje celowe ze środków Skarbu Państwa i województwa.

6. Partnerstwo publiczno – prywatne

Innym, w pewnej mierze „alternatywnym” sposobem przeprowadzenia inwestycji infrastrukturalnych może być formuła partnerstwa publiczno-prywatnego.

Partnerstwo publiczno-prywatne, w skrócie PPP jest od wielu lat powszechnie stosowaną na świecie metodą współpracy administracji publicznej, zarówno centralnej, jak i samorządowej, z partnerami prywatnymi. W oparciu o umowę długoterminową zawartą pomiędzy podmiotem publicznym a podmiotem prywatnym, PPP jest przedsięwzięciem którego celem jest stworzenie składników infrastruktury umożliwiającej świadczenie usług o charakterze publicznym. Polega więc ono na przekazaniu podmiotowi prywatnemu realizacji zadania o charakterze publicznym. Dzięki dodatkowym źródłom kapitału, dzieleniu ryzyka czy zaangażowaniu specjalistycznej wiedzy i doświadczenia uczestniczącego podmiotu prywatnego efektem takiej współpracy jest wzrost efektywności realizacji prowadzonych inwestycji.

Biorąc pod uwagę, iż horyzont czasowy niniejszego opracowania sięga roku 2020 – w połowie tego okresu, tj. na przełomie 2017 i 2018 r. należy przeprowadzić monitoring realizacji zapisów Strategii. Wskaże on, które z postulowanych kierunków działań nie zostały wdrożone/zrealizowane (bądź, jeśli dotyczą działań rekomendowanych po 2017/18 r. – wskażą zagrożenie ewentualnym brakiem realizacji) wraz ze wskazaniem przyczyn takiego stanu rzeczy. Jednocześnie, monitoring ten będzie obejmował ewentualną aktualizację postulatów Strategii, o ile zajdą do tego czasu istotne przesłanki (społeczne, demograficzne, gospodarcze) ku temu. Jednocześnie, jak wskazano w pkt. 5.3.1, nie rzadziej niż co 2 lata powinny następować kompleksowe badania preferencji pasażerów i nappełnień pojazdów, które stanowić będą podstawę do ewentualnych zmian tras i rozkładów poszczególnych linii komunikacyjnych.

8 Bibliografia i wykaz dokumentów powiązanych

Akty prawne:

1. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.
2. Rozporządzenie parlamentu europejskiego i rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/129.
3. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368.
4. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku, Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95.
5. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.
6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. 2013, poz. 260.
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. 2011 Nr 117.
8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2002 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych; Dz. U. 2002, nr 210 poz. 1786.
9. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocław (Uchwała nr XLII/568/2014 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia).
10. Uchwała nr XIII/194/2007 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 28 grudnia 2007 r. w sprawie zamiaru utworzenia jednostki pomocniczej pod nazwą „Dzielnica Uzdrowskowa” oraz zniesienia bądź połączenia niektórych osiedli lub zmiany ich granic.
11. Uchwała Nr VI/57/2011 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie połączenia Osiedla „Śródmieście” z Osiedlem „Stare Miasto” z jednoczesnym zniesieniem Osiedla „Śródmieście”.

Dokumenty strategiczne:

1. Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Powiatu Inowrocławskiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019, Starostwo Powiatowe w Inowrocławiu, wrzesień 2012.
2. Okresowa ocena planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko – pomorskiego, Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku, 2014 r.
3. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, Komisja Europejska, Bruksela 2011.
4. Gminny Program Ochrony Środowiska dla Miasta Inowrocławia na lata 2008-2011, Inowrocław 2008.

5. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
6. Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.
7. Miejska Strategia Rozwoju Transportu, Inowrocław, luty 2005.
8. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku, czerwiec 2003.
9. Porozumienie z dnia 28 czerwca 2005 roku między Miastem Inowrocław a Gminą Inowrocław.
10. Porozumienie z dnia 17 lipca 2009 roku między Miastem Inowrocław a Gminą Inowrocław.
11. Program ochrony powietrza dla strefy kujawsko-pomorskiej ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM10 i benzenu oraz poziomu docelowego dla arsenu, Województwo Kujawsko-Pomorskie, Toruń 2013.
12. Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012.
13. Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia 2003-2013, Inowrocław czerwiec 2003.
14. Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku (projekt), Inowrocław 2013.
15. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013 r.
16. Strategia Obszarów Strategicznej Interwencji dla Inowrocławia oraz obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie na lata 2014-2020, Inowrocław, marzec 2015.
17. Strategia Rozwoju Powiatu Inowrocławskiego na lata 2007-2015, Inowrocław, grudzień 2007.
18. Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020. Projekt modernizacji 2020+ – projekt, Toruń, wrzesień 2013.
19. Uchwała NR X/114/2011 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 26 maja 2011 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania w Inowrocławiu oraz wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania i sposobu ich pobierania.
20. Uchwała NR XVI/216/2011 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 24 listopada 2011 roku zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania w Inowrocławiu oraz wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania i sposobu ich pobierania.
21. Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 20 lipca 2012.
22. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasto Inowrocław, załącznik nr 1 do Uchwały Nr XXIV/350/08 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 29 października 2008 roku.
23. Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Inowrocław – część tekstowa i graficzna, Wójt Gminy Inowrocław, sierpień 2010.

Literatura:

1. Badanie preferencji komunikacyjnych mieszkańców Inowrocławia – raport, ZDG TOR, kwiecień-maj 2013.
2. Badania dotyczące oceny i prognozy potrzeb przewozowych, preferencji dotyczących wyboru rodzajów środków transportu, pożądanego standardu usług i oszacowania przewidywanej rentowności linii komunikacyjnych na obszarze Miasta Inowrocław, ZDG TOR, Inowrocław-Warszawa, maj 2013.
3. Burnewicz J., *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2011.
4. Chaberek M., Kowalski B., *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jako narzędzie kształtowania polityki i praktyki logistycznej miast i regionów* [w:] Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, *Ekonomika Transportu i Logistyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, nr 42 (2012).
5. Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010.
6. Grzelec K., Wyszomirski O., Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych, IGKM, Warszawa 2011.
7. *Prognoza ludności na lata 2008-2035*, Główny Urząd Statystyczny Warszawa 2011.
8. Merkisz J., Pielecha J., Radzimirski S.: *Pragmatyczne podstawy ochrony powietrza atmosferycznego w transporcie drogowym*. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2009.
9. Mikiel P., Rozkosz P., Publiczny transport zbiorowy. Wybrane zagadnienia w pytaniach i odpowiedziach. IGKM, Warszawa 2012.
10. Nowy układ komunikacyjny dla Miasta Inowrocław na podstawie analiz wyników badań marketingowych z kwietnia i maja 2013 roku, PTC – Marcin Gromadzki, Reda-Inowrocław, czerwiec-wrzesień 2013.
11. Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2000-2012, IGKM, Warszawa 2013.
12. M. Florczak, D. Złamał, Organizacja lokalnych linii uzupełniających ZTM w aglomeracji warszawskiej, *Biuletyn Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej*, 134/2012;
13. Rupperecht Consult: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Komisja Europejska 2014.

9 Spis tabel i rysunków

Tabela 1. Drogi kategorii gminnej wymagające przebudowy lub remontów nawierzchni

Tabela 2. Drogi gruntowe kategorii gminnej wymagające utwardzenia

Tabela 3. Motoryzacja indywidualna w mieście Inowrocław oraz w stosunku do powiatu, województwa i kraju w latach 2002 – 2013

Tabela 4. Wykaz linii MPK Inowrocław (stan na 1.04.2015 r.)

Tabela 5. Wykaz linii uruchamianych na zlecenie Gminy Inowrocław (stan na 1.04.2015 r.)

Tabela 6. Drogi rowerowe i ciągi pieszo – rowerowe na terenie Inowrocławia

Tabela 7. Statystyka zdarzeń drogowych

Tabela 8. Efekt ekologiczny w 2024 r. – pojazdy drogowe transportu niepublicznego

Tabela 9. Efekt ekologiczny w 2024 r. – pojazdy drogowe transportu publicznego*)

Tabela 10. Analiza SWOT

Tabela 11. Obowiązujące dokumenty i plany, na podstawie których opracowano harmonogram działań inwestycyjnych

Tabela 12. Działania inwestycyjne w infrastrukturę drogową na terenie Inowrocławia ujęte w Wieloletnich Planach Finansowych

Tabela 13. Działania inwestycyjne w infrastrukturę drogową planowane przez zarządców dróg

Tabela 14. Działania inwestycyjne w infrastrukturę drogową na terenie Inowrocławia ujęte w dokumentach strategicznych

Tabela 15. Harmonogram działań dedykowanych rowerzystom i pieszym

Tabela 16. Harmonogram działań związanych z poprawą oferty transportu publicznego

Tabela 17. Harmonogram działań związanych z wdrożeniem Planu Mobilności Miejskiej

Rysunek 1. Kluczowe projekty kolejowe 2014 - 2020, współfinansowane przez UE

Rysunek 2. Kluczowe projekty drogowe 2014 - 2020, współfinansowane przez UE

Rysunek 3. Stan infrastruktury w województwie kujawsko-pomorskim, rok 2003

Rysunek 4. Wojewódzkie połączenia drogowe z Inowrocławiem przechodzące przez gminę wiejską Inowrocław

Rysunek 5. Planowany przebieg i węzły obwodnicy drogowej Inowrocławia

Rysunek 6. Inowrocławski obszar funkcjonalny (IOF) na tle powiatu inowrocławskiego i województwa kujawsko-pomorskiego

Rysunek 7. Mapa województwa kujawsko-pomorskiego z zaznaczeniem dróg wyższych kategorii

Rysunek 8. Natężenie ruchu na drogach krajowych w rejonie Inowrocławia

Rysunek 9. Stan techniczny nawierzchni dróg wszystkich kategorii na terenie Inowrocławia

Rysunek 10. Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych na terenie Inowrocławia

Rysunek 11. Stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich na terenie Inowrocławia

Rysunek 12. Stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich na terenie Inowrocławia

Rysunek 13. Stan techniczny nawierzchni dróg gminnych na terenie Inowrocławia

Rysunek 14. Schemat sieci komunikacyjnej MPK Inowrocław

Rysunek 15. Zasięg Strefy płatnego parkowania w Inowrocławiu

Rysunek 16. Schemat linii kolejowych w węźle inowrocławskim

Rysunek 17. Drogi rowerowe na terenie Inowrocławia – koncepcja rozwoju

Rysunek 18. Istniejące i projektowane drogi rowerowe na terenie miasta Inowrocław według stanu na 7.04.2015

Rysunek 19. Wymiary przestrzeni niezbędne dla różnych grup pieszych.

Rysunek 20. Drogi wodne znajdujące się w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu

Rysunek 21. Mapa stanu budowy dróg na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Rysunek 22. Kierunki rozwoju miejskiej infrastruktury drogowej

Wykres 1. Przewozy kolejowe w Polsce na tle UE 27/15

Wykres 2. Przewozy transportem drogowym w Polsce na tle UE 27/15

Wykres 3. Roczny przyrost ilości miejsc parkingowych oraz liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych na obszarze Inowrocławia

Uzasadnienie

Poprzednia Miejska Strategia Rozwoju Transportu, przyjęta uchwałą nr XXX/375/2005 Rady Miejskiej Inowrocławia, wyznaczała zadania do realizacji na lata 2008-2013. Konieczne jest zatem sporządzenie nowego dokumentu, wskazującego najważniejsze działania, niezbędne do podjęcia w horyzoncie czasowym do 2020 r., w zakresie zarówno inwestycji w infrastrukturę drogową, jak i – koniecznego do realizacji równolegle – rozwoju różnych form transportu na obszarze Inowrocławia.

Lawinowo rosnąca liczba prywatnych samochodów (przekładająca się na problem zakorkowanych ulic), jak również moda na zdrowy tryb życia, objawiająca się m.in. zwiększającym się zainteresowaniem transportem rowerowym i pieszym, wymusza radykalną modyfikację podejścia do całości problematyki organizacji transportu. Z tego też względu, należy aktywizować działania zmierzające do rozwoju tych podsystemów transportu, które mogą stanowić alternatywę dla motoryzacji indywidualnej. Stąd też w opracowanej nowej Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej (MRST) wskazano konieczność nie tylko wzrostu roli MPK Inowrocław, ale też konieczność wdrożenia m.in. integracji taryfowej transportu autobusowego i kolejowego (celem zwiększenia udziału kolei w obsłudze przewozów o charakterze regionalnym), a także rozwoju infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym.

Jednocześnie jednak, zdając sobie sprawę, że rekomendowane w MRST działania związane z rozwojem zrównoważonego transportu mogą co najwyżej zahamować, ale nie rozwiążą problemu gwałtownego przyrostu liczby samochodów (w skali całej Polski, według prognoz GDDKiA w 2030 r. ma być zarejestrowanych prawie 30 mln samochodów) – niezbędne jest również podjęcie wysiłku związanego z inwestycjami w istniejącą i nową infrastrukturę drogową na terenie Inowrocławia. MRST porządkuje w tym zakresie główne zamierzenia poszczególnych zarządców infrastruktury drogowej i wskazuje najważniejsze kierunki działań niezbędne do podjęcia w najbliższych latach przez Miasto Inowrocław.

Horyzont czasowy MRST jest w dużej mierze zbieżny z horyzontem czasowym nowej 7-letniej perspektywy finansowej Unii Europejskiej (2014-2020). Środki pomocowe z UE powinny być jednym ze źródeł finansowania projektów zapisanych w MRST.

Podstawę prawną podjęcia uchwały stanowi art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, zgodnie z którym do wyłącznej właściwości rady gminy należy uchwalanie programów gospodarczych.

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

Przewodniczący Rady Miejskiej Inowrocławia

Tomasz Marcinkowski