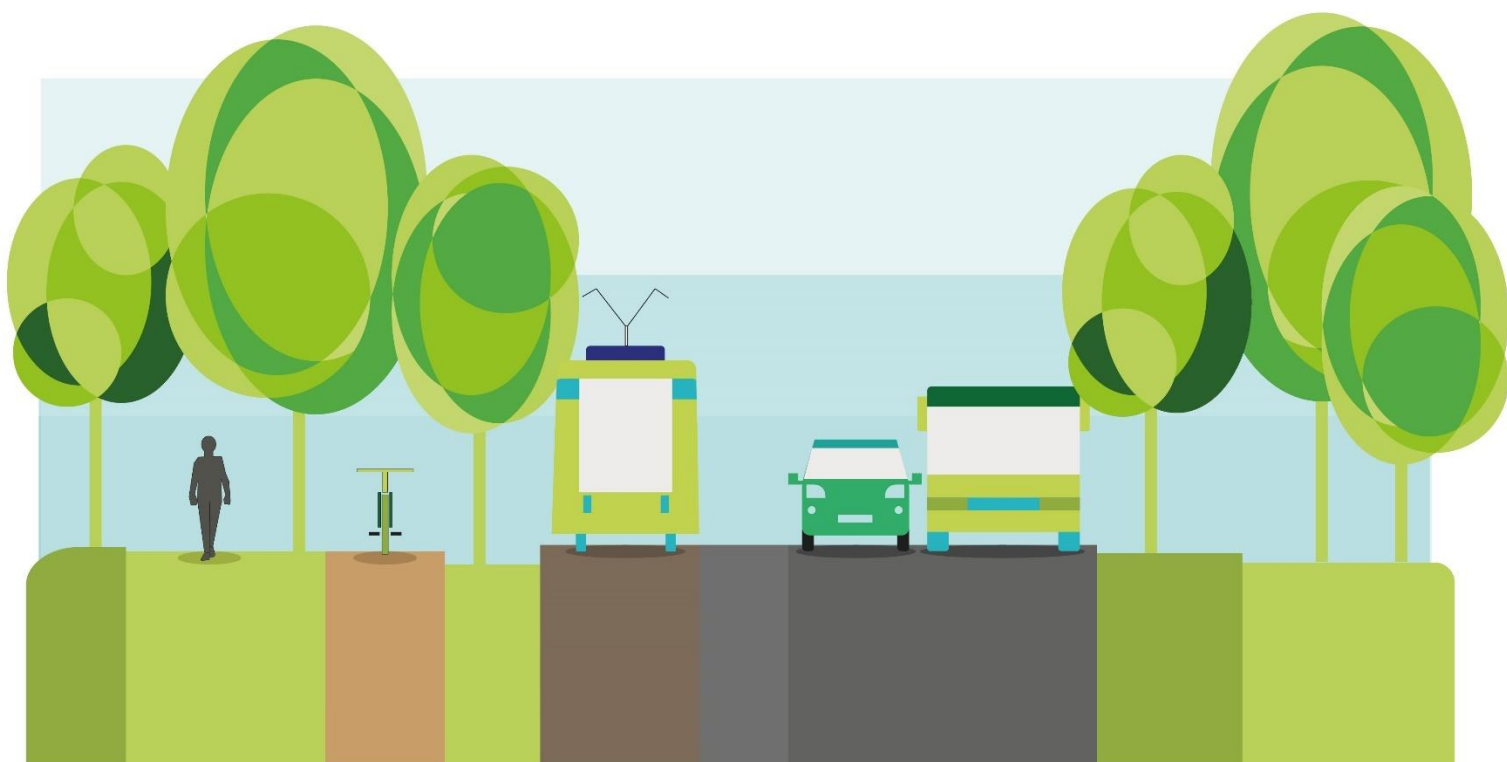




MOFT

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO TORUNIA

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



ZAMAWIAJĄCY:	Gmina Miasta Toruń ul. Wały gen. Sikorskiego 8, 87-100 Toruń NIP: 879-000-10-14 REGON: 871118856
WYKONAWCA:	Multiconsult Polska Sp. z o.o. ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa KRS 0000159007 NIP 5260009785 REGON 010212148

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO TORUNIA – RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Zespół autorski:

1. Przemysław Panek
2. Jakub Rawski
3. Martyna Łoś
4. Michał Karwan
5. Wojciech Tworek
6. Łukasz Paszkowiak
7. Daniel Karpowicz
8. Damian Bafeltowski
9. Bartłomiej Kryca

10. Joanna Borzuchowska
11. Izabela Grudzińska
12. Paulina Sękułska
13. dr Piotr Poborski
14. Katarzyna Domagalska
15. Barbara Chołody
16. Paweł Dudek
17. Jarosław Świeżak
18. Emilia Skłucka
19. Izabela Kielusiak
20. Renata Mordak
21. Jan Grabarczyk
22. Ilona Zwalińska

Opracowanie graficzne: Marta Kocyla

Wydanie 3: 24 października 2023 r.

Spis treści:

1. Wstęp	5
2. Podsumowanie przebiegu I tury konsultacji społecznych	10
2.1. Organizacja i harmonogram I tury konsultacji społecznych	10
2.2. Przebieg spotkań konsultacyjnych w I turze konsultacji społecznych	11
2.2.1. Zadania warsztatowe w grupach.....	12
2.2.1.1. Zadanie 1: Analiza SWOT.....	12
2.2.1.2. Zadanie 2: Wizja mobilności MOFT 2040 r.	12
2.3. Ankieta internetowa	12
2.4. Wyniki	15
2.4.1. Analiza SWOT	15
2.4.1.1. Analiza SWOT dla Torunia	15
2.4.1.2. Analiza SWOT dla powiatów MOFT poza Toruniem.....	19
2.4.2. Wizja systemu transportowego MOFT w 2040 r.	23
2.4.2.1. Toruń	23
2.4.2.2. Aleksandrów Kujawski.....	24
2.4.2.3. Golub-Dobrzyń.....	24
2.4.2.4. Chełmża	25
3. Podsumowanie przebiegu II tury konsultacji społecznych	27
3.1. Organizacja i harmonogram II tury konsultacji społecznych	27
3.2. Ankieta internetowa	30
3.3. Przebieg spotkań konsultacyjnych	30
3.3.1. Zadania warsztatowe w grupach.....	31
3.3.1.1. Zadanie 1: Wizja mobilności MOFT 2040 r.	31
3.3.1.2. Zadanie 2: możliwe do wdrożenia działania.....	33
4. Podsumowanie przebiegu III tury konsultacji społecznych	36
4.1. Organizacja i harmonogram III tury konsultacji społecznych	36
4.2. Przebieg spotkań konsultacyjnych	37
5. Spis załączników	40
6. Spis rysunków	41

Wykaz skrótów

Skrót	Wyjaśnienie
Analiza SWOT	Analiza silnych stron, słabych stron, szans i zagrożeń
BDL GUS	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
BTOF	Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny
CATI	Computer-Assisted Telephone Interviewing – wspomagany komputerowo wywiad telefoniczny
CKK Jordanki	Centrum Kulturalno-Kongresowe Jordanki
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
ECMT	Europejska Konferencja Ministrów Transportu
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
ITS	Inteligentne systemy transportu
JST	jednostka samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
LGD	Lokalna Grupa Działania
LK	Linia kolejowa
LPR	Lokalnych Programów Rewitalizacji
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
MOFT	Miejski Obszar Funkcjonalny Torunia
MPZP	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
MZD	Miejski Zarząd Dróg w Toruniu
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
PKP S.A.	Polskie Koleje Państwowe S.A.
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PSSE	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
Regulamin ADR	Europejski zbiór przepisów na temat drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych
Regulamin RID	Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
SMOFT	Stowarzyszenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia
SUIKZP	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan – po polsku Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
TORVELO	Rower Miasta Toruń
UE	Unia Europejska
UTO	Urządzenia transportu osobistego
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
WTR	Wiślana Trasa Rowerowa

1. Wstęp

Niektóre źródła podają, że pojęcie trwałego i zrównoważonego rozwoju ma swoje korzenie w osiemnastowiecznej koncepcji dotyczącej gospodarki leśnej. Europa borykała się wówczas z niedoborem drewna, a niemieccy leśnicy przekonywali, że należy wycinać tylko tyle drzew ile może w ich miejsce odrosnąć, tak aby las nie został całkowicie zniszczony i systematycznie się odbudowywał.

Ponad 150 lat później, w obliczu innego kryzysu, kryzysu klimatycznego, pojęcie to zostało zaadaptowane na potrzeby zdefiniowania nowego podejścia do rozwoju społeczno-gospodarczego. W 1987 r. w Raporcie Światowej Komisji ds. Środowiska i Rozwoju (pt.: „Nasza wspólna przyszłość”) napisano, że:

„zrównoważony rozwój to taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie”¹.

Idea ta rozpowszechniła się na Świecie po „Szczycie Ziemi” ONZ z 1992 r., który odbył się w Rio de Janeiro. 180 państw podpisało wówczas tzw. *Agendę 21*, tj. plan działania na dwudzieste pierwsze stulecie, dotyczący ochrony środowiska naturalnego. Myślą przewodnią *Agendy 21* był właśnie zrównoważony rozwój².

W kolejnych latach szeroko dyskutowano na temat tego jak pojęcie to definiować, a przede wszystkim jakie metody stosować, aby zrównoważony rozwój osiągnąć. Niemal od początku tej dyskusji wskazywano na transport jako kluczowy dla zrównoważonego rozwoju sektor gospodarki. Systematycznie rosła też świadomość wpływu jaki sektor transportu wywiera na środowisko naturalne. Zaczęto więc mówić o zrównoważonym transporcie, a Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT) wskazała, że „zrównoważony system transportowy to taki, który:

- *zapewnia realizację podstawowych potrzeb i dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku naturalnemu, w sposób równy dla obecnych i przyszłych pokoleń,*
- *oferuje usługi w przystępnej dla społeczeństwa cenie, funkcjonuje efektywnie i sprawiedliwie, oferuje możliwość wyboru środka transportowego i wspiera konkurencyjną gospodarkę oraz zrównoważony rozwój regionalny,*
- *ogranicza emisje szkodliwych substancji i odpady w ramach możliwości zaabsorbowania ich przez ziemię, korzysta z odnawialnych zasobów w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu wpływu na wykorzystanie przestrzeni i emisję hałasu”³.*

¹ <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/zrownowazony-rozwoj>

² Lusawa R., „Hans Carl von Carlowitz twórca pojęcia trwałości”, *Ekonomia i Finanse*, Rocznik naukowy Wydziału Zarządzania w Ciechanowie 1-2 (III) 2009

³ Urbaneck A., „Pomiar zrównoważonej mobilności miejskiej: przegląd badań”, *Studia i prace*, Kolegium Zarządzania i Finansów, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie Oficyna Wydawnicza SGH, Zeszyt naukowy 171/2019 s.61-80

Na fundamencie pojęcia zrównoważonego transportu wyrosła koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej, będąca niejako odpowiedzią na postępujący w szybkim tempie proces urbanizacji⁴, któremu towarzyszy wzrost zanieczyszczenia i pogorszenie jakości środowiska naturalnego, a co za tym idzie obniżenie poziomu jakości życia w miastach⁵.

Idea ta stawia w centrum zainteresowania człowieka i jego potrzebę mobilności.

Zauważa też relacje pomiędzy potrzebą przemieszczania się, ograniczonym zasobem przestrzeni w miastach oraz kwestią ochrony środowiska⁶.

Zwraca się uwagę na fakt, że człowiek przemieszcza się w określonym celu, tj. żeby zaspokoić swoje konkretne potrzeby życiowe, rzadziej natomiast dla samej przyjemności z przemieszczenia. Oznacza to, że mobilność jest przede wszystkim środkiem do osiągnięcia celu, a nie celem samym w sobie.

Układ przestrzenny miasta może determinować to, czy i w jaki sposób mieszkańcy się przemieszczają. Zapewnienie podstawowych usług (handlu, napraw, podstawowej edukacji, ochrony zdrowia i publicznych) w niewielkiej odległości od miejsc zamieszkania oraz równomierne rozmieszczenie miejsc pracy na terenie miasta może wpłynąć na liczbę i dystans codziennych podróży mieszkańców. Może też wpłynąć na wybór środka transportu z wykorzystaniem którego, podróże te będą realizowane – na przykład na środek transportu bardziej ekologiczny niż samochód osobowy.

Świadome ograniczenie powierzchni miast i ich jednostek satelickich oraz utrzymanie ich zwartości (w celu zmniejszenia kosztów utrzymania), przy dużej liczbie ich mieszkańców⁷ powoduje, że oprócz zmniejszenia liczby podróży⁸ (zwłaszcza na długich dystansach), kluczowe jest zapewnienie środków transportu, które są w stanie przewieźć dużą liczbę osób jednocześnie, wykorzystując do tego celu relatywnie niewielką przestrzeń, przy niskim ich oddziaływaniu na środowisko naturalne. Odpowiedzią jest publiczny transport zbiorowy (PTZ), ale także rowerowy, hulajnogi lub innego rodzaju urządzenia transportu osobistego (UTO). Systemy te muszą być jednak zorganizowane w taki sposób, żeby mieszkańcy sami chcieli z nich korzystać, uznając, że jest to dla nich najlepsze rozwiązanie.

Koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej stawia w centrum zainteresowania potrzebę mobilności człowieka, ale patrzy na nią przez pryzmat społeczności miejskiej i miasta⁹ jako swego rodzaju organizmu. Dlatego wygoda jednej osoby nie może w znaczącym stopniu ograniczać wygody innych osób. Co prawda koncepcja ta uznaje, że prywatny samochód osobowy jest najmniej efektywnym (z punktu widzenia społeczności i przestrzeni w mieście) środkiem transportu, generującym dodatkowo najwięcej zanieczyszczeń (w przeliczeniu na pojedynczego użytkownika) i dlatego powinno się ograniczać ich użycie, ale zakłada jednocześnie, że zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców mająca na celu zmniejszenie udziału prywatnych samochodów

⁴ Jak pokazują analizy, na przykład Polskiego Instytutu Ekonomicznego, proces urbanizacji w Polsce postępuje w sposób chaotyczny i niezaplanowany, co oprócz pogłębienia jego negatywnych skutków generuje wysokie koszty.

⁵ W kolejnych latach zaczęto zwracać większą uwagę na związki pomiędzy miastami i terenami je otaczającymi, dlatego przygotowywane obecnie plany zrównoważonej mobilności dotyczą nie tylko miast, ale też ich obszarów funkcjonalnych – w przypadku przedmiotowego dokumentu: Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (MOFT).

⁶ Zwraca też uwagę na związane z tym koszty finansowe i środowiskowe.

⁷ W tym kontekście trzeba brać pod uwagę nie tylko mieszkańców ale i osoby przebywające w mieście, czyli takie, które codziennie przyjeżdżają do miasta do pracy lub do szkoły, a także turystów.

⁸ W badaniach mobilności stosuje się definicję, która określa podróż jako każde przemieszczenie na odległość powyżej 250 m.

⁹ Oraz ich obszarów funkcjonalnych.

w codziennych podróżach powinna się odbywać na drodze ewolucji, także z wykorzystaniem szeregu narzędzi edukacyjnych i zachęt.

Narzędziem, które pozwala wcielać w życie tę ideę jest **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** (Sustainable Urban Mobility Plan), w skrócie „SUMP”. Jest on „*planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny*”.¹⁰

SUMP ma na celu stworzenie miejskiego systemu transportu poprzez:

- **zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług;**
- poprawę stanu bezpieczeństwa;
- przyczynienie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
- poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów;
- **podniesienie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.**¹¹

Mając powyższe na uwadze, kluczowe jest możliwie szerokie zaangażowanie w proces przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mieszkańców i innych grup interesariuszy.

Do udziału w procesie przygotowania SUMP dla MOFT zaproszeni zostali interesariusze należący do następujących grup:

1. przedstawiciele starostw powiatowych;
2. przedstawiciele samorządów gminnych;
3. przedstawiciele miast objętych opracowaniem;
4. przedstawiciele samorządu województwa;
5. przedstawiciele jednostek organizacyjnych poszczególnych szczebli JST, spółek JST objętych opracowaniem, w tym osoby odpowiedzialne za transport, planowanie strategiczne i przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;
6. przedstawiciele przewoźników i zarządcy infrastruktury (samorządowych i rządowych, w tym m.in. GDDKiA i PKP PLK), operatorzy komunikacji miejskiej, podmiejskiej i międzymiastowej;
7. przedstawiciele stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad osiedli/dzielnic, rad seniorów, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych itp.;
8. przedstawiciele szkół, liceów, techników, szkół zawodowych oraz szkół wyższych;
9. przedstawiciele firm i pracodawców (w tym w szczególności parków przemysłowych, stref ekonomicznych, inkubatorów przedsiębiorczości, deweloperów budynków mieszkalnych);
10. Mieszkańcy JST objętych opracowaniem, przedstawiciele rad osiedli, okręgów, sołectw itp.

¹⁰ CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG_Ekspert_Civitas_Prosperty_Poradnik_2019_03_18_podglad_v1.pdf

¹¹ Op. cit.

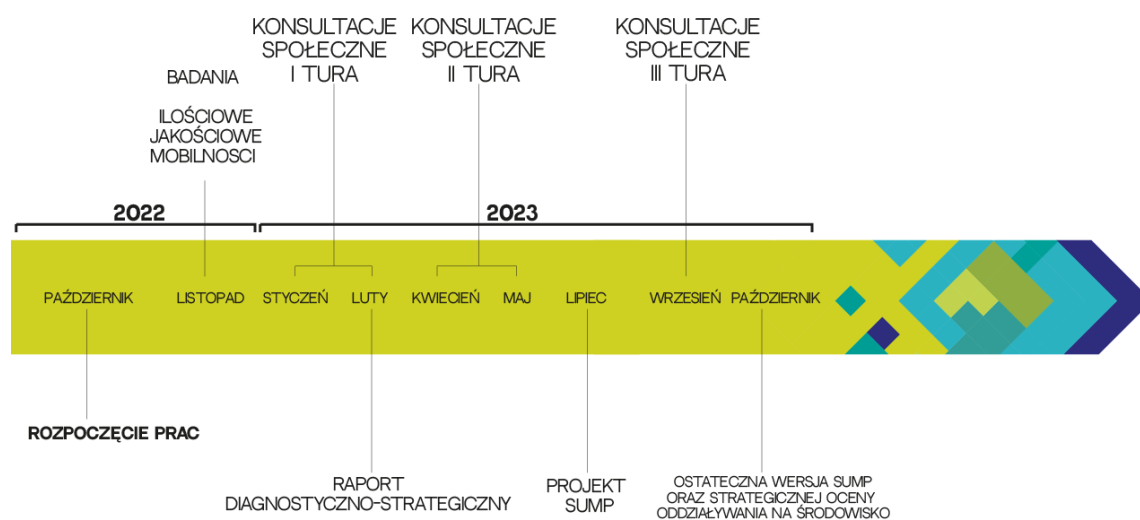
Stosowano różne metody dotarcia do poszczególnych interesariuszy. Od pośrednich, w postaci ogłoszeń na stronach internetowych, czy lokalnych portalach informacyjnych, po bezpośrednie polegające na wyszukiwaniu konkretnych osób i zapraszaniu ich do wzięcia udziału w procesie przygotowania SUMP.

Dla powodzenia projektu niezbędna jest integracja pomysłów mieszkańców i pozostałych ww. interesariuszy, w taki sposób aby widzieli oni w dokumencie wynik swojej pracy i czuli, że mieli realny wpływ na jego ostateczny kształt.

Ważnym narzędziem służącym do zaangażowania w proces opracowania SUMP dla MOFT i pozyskania opinii mieszkańców i innych interesariuszy były konsultacje społeczne.

W okresie od stycznia do września 2023 r. zorganizowano trzy ich tury – zgodnie z poniższym harmonogramem.

Rysunek 1. Harmonogram opracowania SUMP dla MOFT



Źródło: Opracowanie własne

W czasie pierwszej i drugiej tury konsultacji społecznych mieszkańcy i interesariusze zaproszeni zostali do pracy warsztatowej, podczas której dzielili się oni z moderatorami swoimi spostrzeżeniami na temat funkcjonowania systemu transportowego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Torunia.

Celem realizacji I tury konsultacji społecznych było:

- zapoznanie przedstawicieli interesariuszy z koncepcją tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej jako typu dokumentu;
- poinformowanie przedstawicieli interesariuszy o założeniach przyjętych w procesie przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia;
- zebranie informacji jakie posłużyły do sformułowania wizji, celów strategicznych i scenariuszy rozwoju systemów mobilności dla MOFT (także do sformułowania analizy SWOT – części Raportu Diagnostyczno-Strategicznego).

Celem realizacji II tury konsultacji społecznych było:

- zapoznanie przedstawicieli interesariuszy ze stanem prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia – w tym przytoczenie wyników analiz przeprowadzonych w ramach prac nad Raportem Diagnostyczno-Strategicznym;
- kontynuowanie prac zmierzających do sformułowania Wizji mobilności MOFT 2040;
- omówienie z interesariuszami zestawu możliwych do wdrożenia działań, które służyć mają osiągnięciu Wizji mobilności MOFT 2040.

Trzecia tura konsultacji społecznych miała już inny charakter – spotkania przyjęły formę otwartą, dyskusyjną. Służyły zaprezentowaniu mieszkańcom i interesariuszom projektu SUMP dla MOFT oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko i zebraniu ich opinii na temat przygotowanych dokumentów.

2. Podsumowanie przebiegu I tury konsultacji społecznych

2.1. Organizacja i harmonogram I tury konsultacji społecznych

Ze względów funkcjonalnych gminy MOFT podzielono na 3 grupy (patrz mapa poniżej). Jako osobną jednostkę traktowano Toruń. Liniami podziału były Wisła i autostrada A1, które stanowią istotne bariery komunikacyjne. Dla każdej z grup oraz dla Torunia zostało przeprowadzone jedno spotkanie konsultacyjne.

Spotkania w ramach I tury konsultacji społecznych odbyły się w następujących lokalizacjach i terminach:

- **25 stycznia 2023 r. w Toruniu**
I Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika w Toruniu, ul. Zaulek Prosowy 1
W spotkaniu wzięło udział 9 uczestników
- **26 stycznia 2023 r. w Aleksandrowie Kujawskim**
Urząd Miejski, sala nr 121, ul. Juliusza Słowackiego 8, Aleksandrów Kujawski
W spotkaniu wzięło udział 4 uczestników
- **30 stycznia 2023 r. w Golubiu-Dobrzyniu**
Urząd Miasta, sala nr 1, Plac Tysiąclecia 25, Golub-Dobrzyń
W spotkaniu wzięło udział 10 uczestników
- **31 stycznia 2023 r. w Chełmży**
sala widowiskowa Chełmżyńskiego Ośrodka Kultury, ul. Bydgoska 7, Chełmża
W spotkaniu wzięło udział 16 uczestników

Łącznie we wszystkich spotkaniach wzięło udział 39 osób.

Wszystkie spotkania rozpoczęły się o godzinie 17:00 i w zależności od lokalizacji trwały od 2 do 3 godzin.

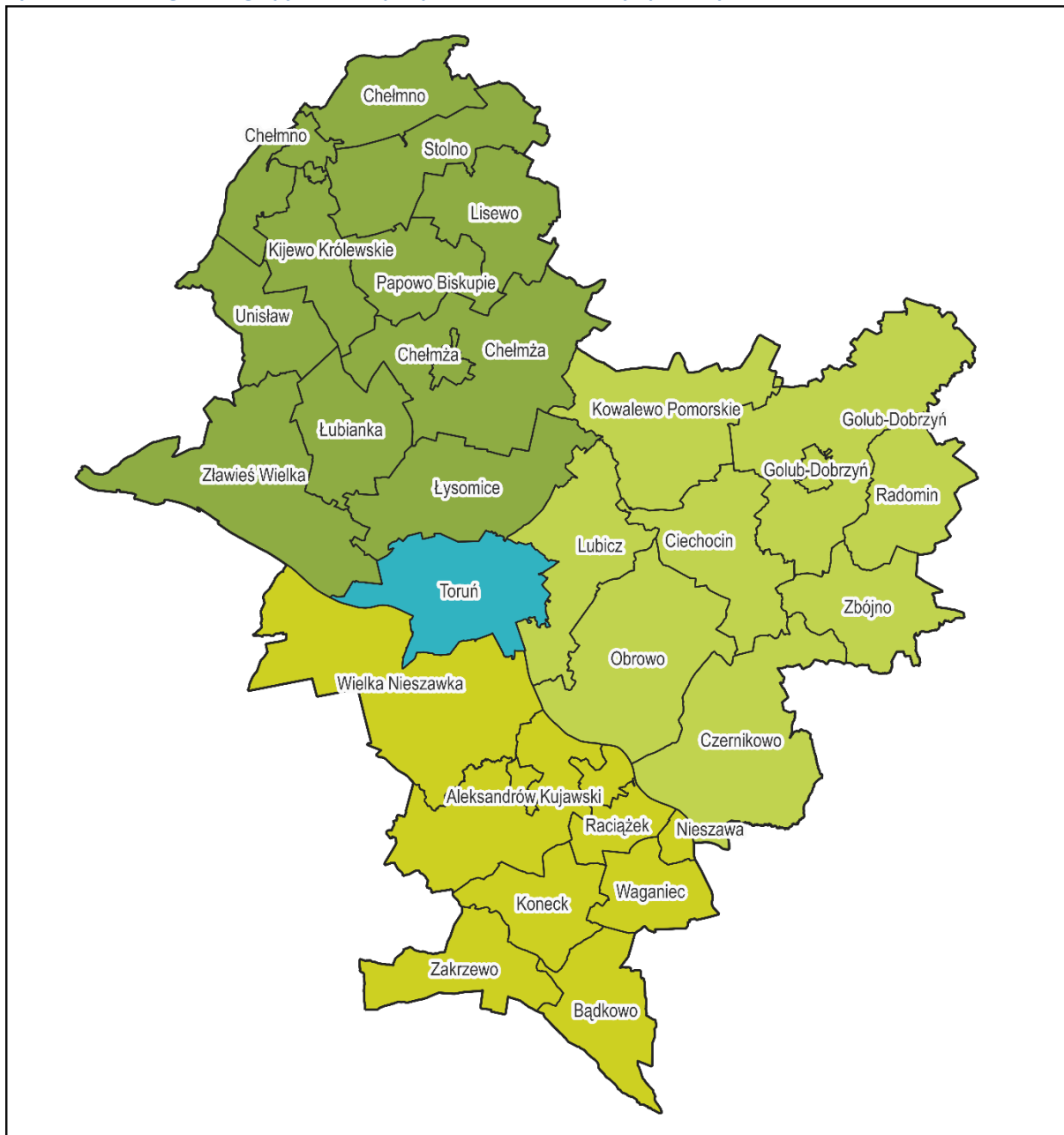
Zgodnie z założeniami metodycznymi zaproszenia do udziału w I turze konsultacji społecznych skierowano przede wszystkim do

- przedstawicieli przewoźników i zarządców infrastruktury (samorządowych i rządowych, w tym m.in. GDDKiA i PKP PLK), operatorzy komunikacji miejskiej, podmiejskiej i międzymiastowej;
- przedstawicieli stowarzyszeń, lokalnych grup działania, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych;
- przedstawicieli firm i pracodawców (w tym w szczególności parków przemysłowych, stref ekonomicznych, inkubatorów przedsiębiorczości, deweloperów budynków mieszkalnych);
- Mieszkańcy JST objętych opracowaniem, przedstawiciele rad okręgów, sołectw itp.

Udało się zaprosić przynajmniej jedną osobę z każdej z ww. grup.

Zgodnie z założeniami metodycznymi konsultacje były realizowane w formie warsztatów, podczas których uczestnicy dyskutowali na zadane tematy, pogłębiając wiedzę diagnostyczną Wykonawcy. Przeprowadzono także pracę w podgrupach (max. 8 osób z indywidualnym moderatorem). Spotkania były prowadzone przez dwu, lub trzysobowy zespół moderatorów (w zależności od lokalizacji).

Rysunek 2 Podział gmin na grupy do celów przeprowadzenia konsultacji społecznych



Źródło: Opracowanie własne

2.2. Przebieg spotkań konsultacyjnych w I turze konsultacji społecznych

Wszystkie spotkania przebiegły wg takiego samego schematu:

- 1) Przedstawienie celów i planu spotkania oraz zasad według których będzie ono realizowane
- 2) Prezentacja:
 - a. koncepcji tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej jako typu dokumentu;
 - b. założeń przyjętych w procesie przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia, w tym harmonogramu prac;
 - c. wyników przeprowadzonych dotychczas badań (wybranych elementów, które mogą mieć znaczenie dla pracy warsztatowej);

- 3) Krótka rozgrzewka przed częścią warsztatową: Do flipczartu została przypięta duża mapa MOFT lub konkretnej miejscowości, w której odbywało się spotkanie (co okazało się efektywniejsze np. w przypadku spotkania w Toruniu). Każdy z uczestników spotkania miał za zadanie podejść do mapy i zaznaczyć pojedynczą kreską kierunek podróży jaką odbywa najczęściej w trakcie typowego tygodnia. Kolorami pisaków różnicowano wykorzystany środek transportu. Moderatorzy notowali powody, dla których dana osoba wybiera dany środek transportu.
- 4) W kolejnym kroku dzielono uczestników na grupy. Liczebność grup była zależna od liczby osób biorących udział w danym spotkaniu. Na przykład w Aleksandrowie Kujawskim, gdzie w spotkaniu wzięły udział tylko 4 osoby zrezygnowano z podziału na grupy i warsztat był realizowany z wszystkimi uczestnikami jednocześnie.

2.2.1. Zadania warsztatowe w grupach

2.2.1.1. Zadanie 1: Analiza SWOT

Uczestnicy, podzieleni na grupy, koordynowani przez moderatora, mieli za zadanie opracowanie analizy SWOT systemu transportowego MOFT: silne strony, słabe strony, szanse i zagrożenia.

Cechy (silne strony, słabe strony, szanse i zagrożenia) powinny dotyczyć przede wszystkim:

- transportu zbiorowego (kołowego / szynowego) + bezpieczeństwo ruchu
- ruchu pieszego i rowerowego + bezpieczeństwo ruchu
- indywidualnego ruchu samochodowego oraz polityki parkingowej + bezpieczeństwo ruchu

Po pracy w grupach odbyła się sesja zbiorowa, podczas której omawiano wyniki prac każdej z grup. Uczestnicy mieli okazję odnieść się do wyników prac pozostałych grup i uzupełnić wypracowane przez inne grupy informacje swoimi opiniami.

2.2.1.2. Zadanie 2: Wizja mobilności MOFT 2040 r.

Uczestnicy mieli za zadanie wypracować najważniejsze cechy wizji mobilności MOFT w 2040 r.

Wizja jest opisem pożądanego stanu mobilności jaki chcemy osiągnąć w długookresowej perspektywie (kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu lat).

Z uwagi na dynamikę spotkań i niewielkie grupy uczestników, dyskusje o wizji odbywały się na forum wszystkich uczestników biorących udział w poszczególnych spotkaniach.

2.3. Ankieta internetowa

Z uwagi na małą liczbę osób, które wzięły udział w spotkaniach warsztatowych, po uzgodnieniu z Zamawiającym i otrzymaniu stosownej zgody, zdecydowano się poszerzyć zakres metodyczny I tury konsultacji społecznych o ankietę internetową.

Została ona zamieszczona na stronie internetowej projektu, pod adresem: <https://sump-torun.pl/wypowiedz-sie/>

Zawierała pytania będące lustrzanym odbiciem zadań realizowanych podczas warsztatów.

Ankietę można było wypełnić od 8 lutego do 5 marca 2023 r. Z możliwości tej skorzystały 62 osoby.

Rysunek 3. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Toruniu



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 4. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Aleksandrowie Kujawskim



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 5. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Golubiu-Dobrzyniu



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 6. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Chełmży



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

2.4. Wyniki

2.4.1. Analiza SWOT

Poniższe zestawienie zostało przygotowane na podstawie informacji pozyskanych podczas I tury konsultacji społecznych. Składała się ona z 4 spotkań warsztatowych, które zostały przeprowadzone w Toruniu, Aleksandrowie Kujawskim, Golubiu-Dobrzyniu i Chełmży, uzupełnionych ankietą elektroniczną zamieszczoną na stronie internetowej projektu na okres niemal 4 tygodni, od 8 lutego do 5 marca 2023 r. W spotkaniach warsztatowych wzięło udział 39 osób, natomiast ankietę wypełniły 62 osoby.

Zebrane informacje zostały poniżej przedstawione w podziale na Toruń i pozostałe powiaty MOFT z uwagi na zdecydowanie innych charakter systemów transportowych w dużym mieście i poza nim.

2.4.1.1. Analiza SWOT dla Torunia

SILNE STRONY	SŁABE STRONY
Transport samochodowy	Transport samochodowy
<ul style="list-style-type: none"> • relatywnie duża liczba miejsc parkingowych • stan techniczny dróg i realizowane systematycznie remonty • duża liczba skrzyżowań, w formie ronda zwiększających bezpieczeństwo ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> • mała liczba przepraw mostowych przez Wisłę • brak regularnie wykonywanych badań ruchu • brak polityki parkingowej • wysoka cena parkingu w Strefie Płatnego Parkingu • czas podróży wydłużony przez korki • zły stan techniczny trasy wylotowej z Torunia w stronę Kowalewa Pomorskiego
Transport publiczny	Transport publiczny
<ul style="list-style-type: none"> • darmowe przejazdy komunikacją miejską dla osób powyżej 60 roku życia • umiarkowane ceny biletów • możliwość kupienia biletów długookresowych (np. bilet semestralny dla studentów) • jakość taboru – wszystkie autobusy są niskopodłogowe a większość autobusów jest wyposażonych w klimatyzację • możliwość zakupu biletu w aplikacji • dobre połączenie kolejowe pomiędzy Aleksandrowem Kujawskim a Toruniem oraz między Kowalewem Pomorskim a Toruniem 	<ul style="list-style-type: none"> • dużo białych plam, tzn. obszarów pozbawionych obsługi komunikacją publiczną • niska punktualność • mała częstotliwość kursowania • długie i meandrujące trasy • brak komunikacji kolejowej wewnątrz miasta • słaba komunikacja nocna • brak zielonej fali dla tramwaju • Dworzec Kolejowy Toruń Miasto jest źle skomunikowany z miastem (przesiadka tylko na tramwaj) • za mała zajezdnia tramwajowa, nie mieszcząca wszystkich pojazdów • brak autobusów pospiesznych • wąskie perony na nowych przystankach przesiadkowych, które utrudniają korzystanie z nich dodatkowo zmniejszając bezpieczeństwo pasażerów • nie można kupić biletu w popularnych aplikacjach, jak np. „jak dojadę” • brak jednego biletu na różne środki komunikacji • ucięte połączenia kolejowe • nowy tabor niedopasowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami lub z ograniczeniami ruchowymi – siedzenia na podestach • brak dostępności informacji o rozkładzie jazdy i lokalizacji pojazdów w czasie rzeczywistym w

	<p>popularnych aplikacjach (np. GOOGLE MAPS) – w innych miastach taka informacja jest dostępna</p> <ul style="list-style-type: none"> • biletomaty nie obsługują płatności kartą – wyłącznie gotówką • brak mostu zachodniego • nowa grafika sieci komunikacyjnej jest nieczytelna – zbyt małe nazwy ulic • przy zmianie rozkładu na czas wakacji/ferii z rozkładu wypadają popularne kursy pozwalające dojechać do pracy na czas • źle projektowana infrastruktura – parkingi lokalizowane są blisko obiektów np. centrów handlowych, obiektów kultury itp.), a przystanki komunikacji publicznej są od nich oddalone • brak połączenia kolejowego między Chełmnem a Toruniem, Ciechocinkiem a Toruniem oraz między Golubiem-Dobrzyniem a Toruniem • słabe częstotliwości połączeń między Toruniem a pozostałymi miastami MOF Torunia, szczególnie w godzinach szczytu.
Transport rowerowo-pieszzy	Transport rowerowo-pieszzy
<ul style="list-style-type: none"> • dobra sieć dróg rowerowych na prawobrzeżu • miasto jest zwarte co jest korzystne dla rowerzystów • ruch rowerowy jest odseparowany od ruchu kołowego czy pieszego • obecność dróg rowerowych poza Toruń (tras rekreacyjnych) • rozbudowana i konsekwentna sieć ścieżek rowerowych w porównaniu do innych podobnych i większych miast (z drobnymi uzupełnieniami do wykonania) • organizacja ruchu bez świateł na Bydgoskim Przedmieściu i na innych drogach osiedlowych – przejścia dla pieszych o ruchu niekierowanym są często wystarczające • sieć parków i parków kieszonkowych oraz zieleni przydrożnej, które zachęcają do spacerów zamiast używania samochodu czy komunikacji miejskiej 	<ul style="list-style-type: none"> • brak ciągłości sieci rowerowej • długi czas oczekiwania na przejściach dla pieszych (np. Aleja Jana Pawła II) • słaba sieć dróg rowerowych na lewobrzeżu • słabe utrzymanie dróg rowerowych zimą • problemy techniczne z funkcjonowaniem roweru miejskiego (elektrozamki) i stan techniczny rowerów miejskich • zakaz jazdy po ul. Szerokiej w Centrum miasta • blokowanie dróg przez hulajnogi • brak parkingów rowerowych • częste wytyczanie tras rowerowych w istniejących ciągach chodników – co zagraża bezpieczeństwu ruchu • ograniczony system roweru miejskiego nie uwzględniający chociażby centrów przesiadkowych • oznakowanie tras • Szosa Chełmińska – droga rowerowa tylko po jednej stronie. W sezonie jest tam ciasno i przez to niezbyt bezpiecznie • sytuacje w których „poprawia” się bezpieczeństwo poprzez likwidację przejazdu rowerowego przez jezdnię (np. Szosa Chełmińska na wysokości ul. Bractwa Kurkowego) • kontrapas na Alei Solidarności wyznaczony tylko w jedną stronę – brakuje drogi rowerowej prowadzącej na Starówkę • brak drogi rowerowej na ul. Broniewskiego (odcinek Sienkiewicza-Reja) • niewiele dobrych stojaków pozwalających bezpiecznie (za ramę, a nie za koło) przypiąć rower. • zbyt wąskie drogi rowerowe, na których jest coraz więcej rowerzystów i hulajnóg • brak zadaszonych parkingów rowerowych • niewystarczająca liczba stojaków przy punktach usługowych, handlowych, publicznych

	<ul style="list-style-type: none"> • brak powiązania komunikacji miejskiej i regionalnej z przewozem rowerów głównie w okresie letnim na liniach podmiejskich, do miejscowości turystycznych • zbyt mała ilość średniej i wysokiej zieleni przy chodnikach, placach, przystankach • brak programów aktywizujących dla pieszych i rowerzystów • brak kładki pieszo-rowerowej na moście kolejowym im. Ernesta Malinowskiego • zbyt dużo samochodów w Zespole Staromiejskim utrudnia i uprzykrza poruszanie się pieszym i rowerzystom oraz zmniejsza bezpieczeństwo • brak norm dla jednolitego wykonania DDR
SZANSE	ZAGROŻENIA
Transport samochodowy	Transport samochodowy
<ul style="list-style-type: none"> • partycypacja mieszkańców w organizacji ruchu (konsultacje społeczne) • organizacja transportu zbiorowego do dużych zakładów pracy • organizowanie się mieszkańców gmin ościennych w zakresie dojazdów do Torunia 	<ul style="list-style-type: none"> • zbyt duża liczba remontów realizowanych w jednym czasie (zła koordynacja) • zła komunikacja władz miasta z mieszkańcami • brak jednolitej polityki transportowej • zbyt mała liczba węzłów z drogą szybkiego ruchu S10 • brak północnej obwodnicy Torunia
Transport publiczny	Transport publiczny
<ul style="list-style-type: none"> • realizacja kursów wg rozkładu i bez opóźnień • skrócenie czasu przejazdu na poszczególnych liniach • buspasy • priorytet dla tramwajów • rozbudowa infrastruktury tramwajowej • lepiej zaprojektowana infrastruktura – umożliwiająca wygodne przesiadki, zapewniająca wygodne i bezpieczne dojście do przystanków • jeden bilet na transport w Toruniu i poza Toruniem • trzeci most • rozkłady w równym takcie • sezonowe dopasowanie autobusów do przewozu rowerów • rozszerzenie tras MZK poza Toruń • integracja środków transportu – Dworzec Główny jest pozytywnym przykładem, pozostałe przykładami negatywnymi • lepsze skomunikowanie miejscowości poza Toruniem • integracja, popularyzacja i wzmacnianie oferty • likwidacja wykluczenia komunikacyjnego • zwiększenie świadomości ekologicznej poprzez propagowanie przyjaznych/mało szkodliwych środowisku form podróżowania • racjonalna gospodarka paliwami. • zwiększanie zakresu remontów i rewitalizacji infrastruktury technicznej • duże zainteresowanie dojazdami do pracy za pomocą kolei. Sieć kolejowa, którą można wykorzystać do budowy SKM na obszarze MOF Torunia 	<ul style="list-style-type: none"> • słaba komunikacja władz miasta z mieszkańcami • potencjalnie zwrócony trend "zeroemisyjności" w transporcie. Autobusy elektryczne obecnie używane są dużo bardziej awaryjne, wielokrotnie droższe i powodują, że sam zakup takich pojazdów praktycznie wyczerpuje budżet, który mógłby w innym przypadku zostać użyty do poprawy oferty przewozowej • niedoinwestowanie w utrzymaniu infrastruktury, taboru i pracowników oraz ograniczanie rozkładów jazdy z powodu braków finansowych • sprzeciw grup interesów wobec wzmocnienia roli komunikacji zbiorowej w transporcie osób • niekorzystny dla większości MOF Torunia przebieg Kolei Dużych Prędkości. • brak zewnętrznego finansowania dla modernizacji i elektryfikacji LK27 w kierunku Lipna • brak planów budowy SKM pomiędzy miastami MOF Torunia.

Transport rowerowo-pieszy	Transport rowerowo-pieszy
<ul style="list-style-type: none"> • ronda holenderskie • stojaki typu „U” • benefity pracownicze • zmiana stylu życia • kładka pieszo-rowerowa przy moście kolejowym • wzrost cen paliwa • zmiana priorytetów w polityce transportowej i zmiana mentalności • zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (skrzyżowania) • poprawa stanu technicznego rowerów miejskich • bardziej kompaktowe miasto • darmowy przewóz rowerów w komunikacji miejskiej • rozszerzenie strefy płatnego parkowania • rozwój hulajnóg • ograniczenie wjazdu samochodów do Centrum • rozwój dróg rowerowych • bezpłatny rower miejski • bikesharing (cargo) • budżet obywatelski i rady okręgów zapewniające nowe ławki i stojaki rowerowe • polityka unijna i finansowanie • coraz większą świadomość użytkowników • rosnąca popularność rowerów jako środka transportu • kontynuacja rozwoju parków i parków kieszonkowych oraz zieleni przydrożnej 	<ul style="list-style-type: none"> • wycinki drzew stwarzają zagrożenie dla nowych obszarów do stania się za gorącymi latem dla pieszych • miejsca szczególnie niebezpieczne • zbyt duży nacisk na sygnalizacje świetlne • brak środków na rozwój infrastruktury • zanik lokalnych, drobnych usług – zamiast tego wielkie centra handlowe • niespójna polityka samorządów - rower autobus czy samochód • brak rzetelnych konsultacji • brak dofinansowania dla rowerów elektrycznych • priorytetem ruch samochodowy • polityka krajowa dająca priorytet dla ruchu samochodowego • tworzenie wysp komunikacyjnych i pogłębianie wykluczenia niektórych obszarów • brak spójnych koncepcji planistycznych • wciąż znaczna część społeczeństwa utożsamia samochód ze statusem społecznym i oczekuje ułatwień w korzystaniu z auta w przestrzeni miejskiej (szerokie drogi, sprzyjająca sygnalizacja świetlna, miejsca parkingowe) • nieefektywna kampania społeczna w tym zakresie • wciąż niezbyt wysokie opłaty za parkowanie auta w centrum • malejąca liczba pieszych • brak dofinansowania do inwestycji • starzejące się społeczeństwo • pogarszający się stan zdrowia dzieci (otyłość, brak ruchu), niewystarczająca opieka zdrowotna, zapracowanie osób w wieku produkcyjnym, pęd, stres • plany rozbudowy sieci dróg samochodowych mogą utrudnić poruszanie się pieszym

2.4.1.2. Analiza SWOT dla powiatów MOFT poza Toruniem

SILNE STRONY	SŁABE STRONY
Transport samochodowy	Transport samochodowy
<ul style="list-style-type: none"> zwarta zabudowa miast powiatowych wymusza uspokojenie ruchu kołowego, co z kolei skutkuje małą liczbą wypadków relatywnie dobra jakość dróg relatywnie rozbudowana sieć dróg 	<ul style="list-style-type: none"> jednopoziomowe skrzyżowania z liniami kolejowymi niewystarczająca liczba miejsc parkingowych w miastach powiatowych brak miejsca na nowe parkingi w miastach powiatowych kongestia w godzinach szczytu powodowana zwartą zabudową miast i konstrukcją niektórych skrzyżowań ruch tranzytowy przechodzący przez miasta powiatowe i inne miejscowości powiatu brak obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich, który kieruje ruch tranzytowy do miejscowości, w których znajdują się tzw. „wąskie gardła” – miejsca szczególnie trudne do pokonania przez tiry mała liczba przepraw mostowych przez Wisłę o Drwęcę stan techniczny części dróg brak dojazdu do autostrady płatny odcinek A1 na północ od Wisły drogi płatny parking w Centrum miasta (Chełmża) korki w godzinach szczytu na newralgicznych skrzyżowaniach regionu, w tym zwłaszcza na dojazdach do autostrady A1
Transport publiczny	Transport publiczny
<ul style="list-style-type: none"> istnienie połączeń kolejowych (infrastruktury) – jako potencjał możliwy do lepszego wykorzystania dobra dostępność (kolej) (w ciągu dnia dobre częstotliwości) (Aleksandrow Kujawski) atrakcyjna oferta przewozowa autobusów regionalnych, na niektórych trasach (przykładem połączenie Aleksandrowa Kujawskiego i Ciechocinka) nowy tabor kolejowy krótki czas podróży kolejną gminny transport dzieci do szkół i przedszkoli (powiat golubsko-dobrzyński) dobre połączenia z Toruniem (bogata oferta, krótki czas dojazdu) (powiat golubsko-dobrzyński) zorganizowany transport mieszkańców do dużych zakładów pracy (organizowany przez pracodawców) ((powiat golubsko-dobrzyński)) dobre połączenia z Grudziądzem (Chełmno) relatywnie niskie koszty biletów kolejowych, szczególnie przy uwzględnieniu ustawowych zniżek połączenia PKS na relacji z Toruniem 	<ul style="list-style-type: none"> mało przystanków kolejowych co powoduje, że potencjał kolei w regionie nie jest wykorzystany stary tabor (PKS¹²) brak połączenia kolejowego do Ciechocinka brak ulg na bilety jednorazowe dla uczniów (PKS) rozkłady kolejowe zmieniane są co 3 miesiące perony kolejowe niedostosowane do taboru i potrzeb osób o ograniczonej mobilności opóźniona komunikacja w Toruniu (brak informacji w czasie rzeczywistym o lokalizacji autobusu) brak infrastruktury na przystankach kolejowych (dworce, ławki, wiaty, kasy biletowe, infrastruktura rowerowa) brak połączeń do innych miejscowości MOFT poza Toruniem – nawet połączeń pomiędzy miastami powiatowymi (PKS) drogie bilety (PKS) (np. z Aleksandrowa Kujawskiego do Bydgoszczy 8,00 zł, do Ciechocinka 5,50 zł) brak udogodnień dla osób z niepełnosprawnością lub mających trudności w poruszaniu się oferta przewozowa nie jest dopasowana do potrzeb mieszkańców – zwłaszcza w godzinach szczytu (rano trudno dojechać do pracy przed godziną 7:00) i w godzinach wieczornych (po godzinie 19:00 autobusy w relacji z Torunia praktycznie nie funkcjonują)

¹² Skrót używany dla wszystkich połączeń autobusowych realizowanych poza Toruniem w relacji między Toruniem i gminami MOFT.

	<ul style="list-style-type: none"> • brak wykwalifikowanych kierowców na rynku pracy • brak integracji różnych środków transportu • brak pewności, że dane połączenie będzie długoterminowo funkcjonować, z przyczyn ekonomicznych dokonuje się cięć w połączeniach lub rezygnuje z przewozów całkiem • wiele plam komunikacyjnych – obszarów całkowicie pozbawionych komunikacji publicznej • wysoka cena biletów kolejowych • konkurencję dla transportu publicznego stanowią tanie taksówki – bardziej dostępne dla mieszkańców • niewykorzystany potencjał dwóch dużych miast – Torunia i Bydgoszczy • autobusy stojące w korkach • liczne opóźnienia (PKS i PKP) • przystanki, które nie chronią podróżnych przed warunkami atmosferycznymi • autobusy są przepełnione w godzinach szczytu
Transport rowerowo-pieszy	Transport rowerowo-pieszy
<ul style="list-style-type: none"> • relatywnie duża liczba ścieżek rowerowych • brak wypadków (ruch pieszy) • świetna ścieżka rowerowa łącząca Osiek z Toruniem • odseparowanie części pasów rowerowych od jezdni zwiększające bezpieczeństwo ruchu rowerowego • bardzo dobre połączenie ścieżką rowerową między Kowalewem Pomorskim a Gołubiem-Dobrzyniem • jeżeli została wykonana, infrastruktura towarzysząca charakteryzuje się wysoką jakością • bardzo dobry stan techniczny wybudowanych w ostatnich latach ścieżek • zauważalne działania władz lokalnych, które jednak wciąż są niewystarczające 	<ul style="list-style-type: none"> • brak rowerów miejskich, głównie w miastach powiatowych • brak przejść i przejazdów przez tereny PKP • brak ciągłości tras rowerowych • brak programów aktywizujących zachęcających do korzystania z rowerów (np. organizowanych przez pracodawców) • ścieżka rowerowa Aleksandrów-Ciechocinek • brak infrastruktury towarzyszącej (ławki i wiaty do odpoczynku, stojaki na rowery, stacje do naprawy) • istniejące ścieżki są często w złym stanie technicznym • zaniedbania w zakresie utrzymania ścieżek rowerowych, nie tylko zimą • brak ścieżek rowerowych i dla pieszych przy większości dróg krajowych i wojewódzkich • brak ścieżek rowerowych Świętosław - Mazowsze, Morgowo - Świętosław , Świętosław - Miliszewy, Nowa Wieś - Rudaw • brak ciągłości ścieżek rowerowych i chodników łączących poszczególne miejscowości MOFT ze sobą i z Toruniem oraz często zły stan techniczny tych, które są już wybudowane • brak chodników zwłaszcza w pobliżu obiektów użyteczności publicznej, jak np. szkoły, urzędy, centra handlowe • brak oświetlenia na drogach gminnych z ruchem pieszym - piesi po zmroku i przed świtem są kompletnie niewidoczni, podobnie rowerzyści
SZANSE	ZAGROŻENIA
Transport samochodowy	Transport samochodowy
<ul style="list-style-type: none"> • współdzielenie dojazdów • piętrowe parkingi i łączone dojazdy do pracy – samochodem i z wykorzystaniem transportu publicznego • budowa obwodnic – zwłaszcza miast powiatowych • budowa kolejnych przepraw mostowych 	<ul style="list-style-type: none"> • wzrost cen paliw • coraz większa liczba aut • tanie połączenia kolejowe • drogi wojewódzkie przebiegające przez miasta powiatowe • brak carsharingu

<ul style="list-style-type: none"> współdzielenie samochodów przez osoby wspólnie dojeżdżające do pracy poprawa stanu technicznego dróg zwiększenie liczby miejsc parkingowych budowa obwodnic i dróg ekspresowych w regionie pozyskanie i odpowiednie wykorzystanie środków unijnych przebudowa źle funkcjonujących skrzyżowań, na których tworzą się korki likwidacja świateł na skrzyżowaniach w ciągu DK10 od Lubicza do Czernikowa na rzecz skrzyżowań o ruchu okrężnym rozwój transportu publicznego może również zmniejszyć korki 	<ul style="list-style-type: none"> brak zmian będzie skutkowało pogłębianiem się problemów procedury, zgodnie z którymi za poprawę ruchu kołowego odpowiadają różni interesariusze zakaz parkowania aut w centrum miast rosnąca kongestia rezygnacja lub odsunięcie w czasie kolejnych inwestycji infrastrukturalnych rosnąca liczba mieszkańców poszczególnych gmin przyczynia się do zwiększenia zakorkowania dróg brak środków unijnych na inwestycje infrastrukturalne
<p>Transport publiczny</p>	<p>Transport publiczny</p>
<ul style="list-style-type: none"> bardzo potrzebne połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami MOFT, nie tylko z Toruniem połączenia dla uczniów automaty biletowe dobrze zaprojektowane i działające węzły przesiadkowe pozwalające na integrację różnych środków transportu dobra współpraca i komunikacja poszczególnych samorządów w regionie, które dążą do wspólnego celu – stworzenia atrakcyjnej oferty przewozów publicznych dla mieszkańców zewnętrzne środki na finansowanie inwestycji (UE) niższe ceny biletów dalszy rozwój oferty gminnych przewozów zwiększenie kwoty dopłat rządowych do przewozów pasażerskich naciski ze strony mieszkańców, którzy komunikacji publicznej potrzebują wspólny bilet regionalny, który można by zakupić w aplikacji zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach dojazdu i powrotu z miejsca pracy połączenie systemu transportowego Torunia i Bydgoszczy (np. szybki tramwaj metropolitalny lub transport autobusami MZK po DK 80) udostępnienie większej liczby autobusów komunikacji miejskiej (w miejscowościach podmiejskich) w godzinach porannego szczytu co najmniej do punktów przesiadkowych, co tym samym ograniczy indywidualny ruch samochodowy, a także zapewnienie wieczornego transportu z miasta na tereny podmiejskie rozwój połączeń kolejowych zwiększenie częstotliwości kursów transportu publicznego dobudowanie nowych przystanków kolejowych poprawa jakości taboru kolejowego zmodernizowana LK207 – możliwość poprawy oferty kolejowej 	<ul style="list-style-type: none"> postępująca likwidacja połączeń autobusowych wzrost cen biletów koniczność udowodnienia rentowności połączenia brak dopłat od Marszałka brak zewnętrznego finansowania inwestycji (UE) brak oferty przewoźników prywatnych zbyt mała kwota dopłat rządowych do przewozów pasażerów niechęć ze strony mieszkańców korzystających z własnych samochodów utrzymanie się sytuacji, w której słaba oferta przewozowa pomimo zapewnienia połączeń na określonych kierunkach nie niweluje wykluczenia komunikacyjnego, ponieważ częstotliwość kursów i ich godziny nie są dopasowane do potrzeb mieszkańców brak rozwiązań systemowych oraz procedury finansowania transportu publicznego (zbyt małe dopłaty nie pozwalają gminom udźwignąć finansowo organizacji dojazdów) przepisy dotyczące dowozu dzieci do szkół i dorosłych do pracy zbytne skupianie się na Toruniu brak konsultacji społecznych brak poprawy oferty przewozowej deficyt na rynku pracy kierowców, maszynistów, konduktorów i innych specjalistów brak środków finansowych po stronie gmin brak współpracy pomiędzy gminami MOFT w zakresie wspólnego organizowania transportu publicznego

Transport rowerowo-pieszy	Transport rowerowo-pieszy
<ul style="list-style-type: none"> • wspólny rower międzygminny • wzrost cen paliwa • słaby transport publiczny • budowa nowych ścieżek rowerowych, w tym budowa ścieżek rowerowych pomiędzy gminami MOFT • likwidowanie nieciągłości sieci ścieżek rowerowych • wprowadzenie dodatkowych profitów w zakładach pracy dla osób dojeżdżających rowerem • powstanie miejsc do parkowania dla rowerów (bezpieczne i pewne) przy przystankach kolejowych lub autobusowych • odpowiednia edukacja i wyrobienie dobrych nawyków u mieszkańców • wspólne standardy budowy nowych ścieżek rowerowych w gminach MOFT • tani lub bezpłatny przewóz roweru komunikacją publiczną • wzrost kosztów podróży innymi środkami komunikacji • dobre utrzymanie ścieżek rowerowych (nie tylko zimą) jako czynnik, który przyczyni się do wzrostu liczby podróżnych korzystających z roweru • obecny w życiu mieszkańców trend (moda) na dbanie o zdrowie oraz o jak najmniejszy ślad węglowy • atrakcyjność turystyczno-osadnicza regionu – ukształtowanie terenu i walory krajobrazowe zachęcające do korzystania z transportu rowerowego i podróży pieszych • chęć dzieci do samodzielnego dojeżdżania rowerem do szkoły czy do kolegów • poprawa bezpieczeństwa ruchu, która może zachęcić większą liczbę osób do korzystania z tego typu transportu • poprawa dostępności istniejących obiektów użyteczności publicznej • zwiększające się zakorkowanie ulic wydłużające czas przejazdu samochodem 	<ul style="list-style-type: none"> • dewastacja sprzętu i infrastruktury • brak miejsc spotkań blisko mieszkańców – zmuszające ich do dłuższych podróży • potrzeba koordynacji działań inwestycyjnych i budżetów kilku JST • utrzymujący się brak ścieżek rowerowych i chodników, zmuszający mieszkańców do poruszania się poboczem drogi, co jest niebezpieczne i nie zachęca do wyboru takiego środka komunikacji • brak środków finansowych na inwestycje (UE) • wysoki koszt budowy nowych ścieżek oraz wysoki koszt utrzymania już istniejących (szczególnie zimą) • brak porozumienia pomiędzy zarządcami infrastruktury z różnych gmin • brak bezpieczeństwa w ruchu rowerowym spowodowany m.in. brakiem ciągłości szlaków rowerowych i pieszych a także brakiem odpowiedniej infrastruktury • brak dbałości o infrastrukturę rowerową (w zakresie całorocznego utrzymania), brak wiat rowerowych, rosnące poczucie przestępczości (kradzieże rowerów), brak monitorowanych miejsc parkingowych dla rowerów może zniechęcać do używania roweru w dojazdach do szkoły/pracy/sklepu • marginalizacja ruchu pieszego i rowerowego podczas planowania inwestycji - np. rozbudowy DK91 Toruń - Łysomice

2.4.2. Wizja systemu transportowego MOFT w 2040 r.

2.4.2.1. Toruń

Transport publiczny 2040

- bezpieczny
- dostępny
- szybki
- niezawodny
- sprawne autobusy
- punktualny
- niezatłoczony
- jeździ nim większość populacji
- pojazdy są ekologiczne i nowoczesne
- bliski domu
- abonamentowy
- seniorzy 60+ i dzieci
- opłacalny

Transport rowerowy i pieszy 2040

- bezpieczna i wygodna infrastruktura
- spójna i nieprzerywana infrastruktura
- infrastruktura otoczona zielenią
- autobus za darmo za chodzenie pieszo
- elektryczne rowery są sprawne technicznie
- można zostawić rower wszędzie
- podróż innym środkiem komunikacji z rowerem
- dostępne parkingi rowerowe
- składane rowery – pakunek mini

Transport kołowy (samochodowy) 2040

- współdzielony
- autonomiczny
- bezpieczny
- ekologiczny
- zeroemisyjny
- niewielkie auta w mieście
- jest obwodnica PN
- ścisłe Centrum wolne od aut
- piętrowe parkingi
- auta i parkingi dla niepełnosprawnych

2.4.2.2. Aleksandrów Kujawski

Transport publiczny 2040

- podróżuje nią większość mieszkańców
- nie będzie istniała
- elektryczny (ekologiczny) tabor
- cena adekwatna do warunków podróży
- nowoczesny tabor
- system pre-paid z telefonem

Transport rowerowy i pieszy 2040

- dostępny dla większości jest rower elektryczny
- są dostępne rowery miejskie
- dostępne są alternatywy dla roweru środka transportu
- sieć spójnych dróg rowerowych (standaryzowana)
- dostępna infrastruktura typu: ławki, stojaki

Transport kołowy (samochodowy) 2040

- auto nie wymaga kierowcy
- auto będzie ekologiczne
- będzie mniej aut, bo będą droższe
- składane auto, aby nie parkować

2.4.2.3. Golub-Dobrzyń

Transport publiczny 2040

- bardzo potrzebny
- bezpieczeństwo oraz dostępność
- zostaną uruchomione nowe połączenia w regionie a rozkład jazdy będzie lepiej dostosowany do potrzeb mieszkańców
- zostaną także uruchomione połączenia kolejowe, a na trasie Brodnica – Golub-Dobrzyń – Toruń będzie kursował szynobus
- budowa i eksploatacja Kolei Dużych Prędkości w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego pozostanie bez znaczenia z lokalnego punktu widzenia
- liczne i dostępne połączenia kolejowe pomogą wykorzystać potencjał turystyczny regionu
- bezpłatny albo bardzo tani
- w roku 2040 nie będzie kursował tramwaj

Transport rowerowy i pieszy 2040

- sieć ścieżek rowerowych między poszczególnymi miejscowościami regionu będzie spójna, dobrze utrzymana i wyposażona w odpowiednią infrastrukturę
- zwiększy się liczba parkingów dla rowerów
- powstanie oferta rowerów miejskich (elektrycznych), które staną się alternatywą dla posiadania roweru na własność a także dzięki wspomaganiu elektrycznemu będą mogły służyć mieszkańcom starszym lub mniej sprawnym fizycznie

Transport kołowy (samochodowy) 2040

- zmianie ulegnie napęd samochodów, który stanie się bardziej ekologiczny
- samochodów będzie ogółem więcej w roku 2040 niż jest ich obecnie
- z przemieszczania się samochodem częściej będą korzystali mieszkańcy wsi i mniejszych miejscowości, niż mieszkańcy dużych miast, co będzie także wynikało z sytuacji zakazu wjazdu do centrum miasta
- w 2040 roku nie będzie ruchu samochodowego w centrach europejskich miast
- do roku 2040 powstanie oferta samochodów niepublicznych (np. społecznych), które będą współdzielone przez pasażerów jadących do tego samego celu (np. do zakładu pracy czy szkoły)

2.4.2.4. Chełmża

Transport publiczny 2040

- zwiększy się sieć połączeń kolejowych i autobusowych
- znacznie rozwinięta sieć połączeń kolejowych regionalnych
- transport publiczny w 2040 roku będzie znacznie tańszy niż transport samochodowy
- powstanie wspólny bilet elektroniczny dla regionu, który będzie można nabyć za pomocą aplikacji mobilnej
- powstaną tzw. centra przesiadkowe, zlokalizowane w dużych miastach, skąd mieszkańcy regionu będą mogli wyjeżdżać na cały kraj
- powstanie także zorganizowany przez pracodawców dojazd dla pracowników firm

Transport rowerowy i pieszy 2040

- będzie więcej rowerów niż dotychczas i mieszkańcy będą z nich częściej korzystać
- sieć ścieżek rowerowych będzie spójna i dobrze utrzymana, wyposażona w infrastrukturę towarzyszącą taką jak: parkingi dla rowerów, wiaty, stacje naprawy rowerów
- infrastruktura towarzysząca (głównie chodzi o parkingi) powstanie także przy szkołach, zakładach pracy, budynkach użyteczności publicznej
- powstanie także sieć tanich rowerów publicznych, dostępnych dla mieszkańców miast i terenów podmiejskich

Transport kołowy (samochodowy) 2040

- samochody będą miały ekologiczny, przyjazny dla środowiska napęd
- samochodów będzie ogółem więcej w roku 2040 niż jest ich obecnie, natomiast nie będą to samochody prywatne
- będzie więcej aut firmowych
- centra miast będą wolne od samochodów – nie będzie wolno wjeżdżać mimo ekologicznego napędu
- do roku 2040 z polskich dróg znikną tiry (przykład inicjatywy „tiry na tory”).

Na tym etapie prac nie sformułowano jeszcze pełnej wizji, ale określono najważniejsze jej cechy, które według mieszkańców biorących udział w konsultacjach społecznych powinna ona wyrażać.

Cechy te przedstawiono na chmurze wyrazów poniżej – im wyraz większy, tym ma większe znaczenie¹³.

Rysunek 7. Wizja mobilności MOFT 2040 – chmura wyrazów



Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem generatora <https://www.jasondavies.com/wordcloud/>

¹³ Zebrane od interesariuszy informacje zostały zgeneralizowane w celu łatwiejszego ich zobrazowania

3. Podsumowanie przebiegu II tury konsultacji społecznych

3.1. Organizacja i harmonogram II tury konsultacji społecznych

Przed I turą spotkań konsultacyjnych przyjęto, że ze względów funkcjonalnych gminy MOFT zostaną podzielone na 3 grupy. Liniami podziału były Wisła i autostrada A1, które stanowią istotne bariery komunikacyjne. Osobną jednostkę stanowił Toruń. Dla każdej z grup oraz dla Torunia zostało przeprowadzone jedno spotkanie konsultacyjne. Odbły się one więc w Toruniu, Aleksandrowie Kujawskim, Golubiu-Dobrzyniu i Chełmży.

Przed II turą spotkań konsultacyjnych, w porozumieniu z Zamawiającym ustalono, że spotkań będzie więcej, bo 5 i odbędą się one w każdym z powiatów tworzących MOFT, tj. powiecie aleksandrowskim, golubsko-dobrzyńskim, toruńskim, chełmińskim i w mieście Toruniu. Zabieg ten miał w założeniu na celu poprawienie dostępności spotkań, dla mieszkańców MOFT. Oprócz zwiększenia liczby spotkań, zdecydowano także o zmianie ich lokalizacji, tak, aby mieszkańcy innych miejscowości mogli bardziej wygodnie w nich uczestniczyć. Po konsultacjach z członkami MOFT uzgodniono, że spotkania odbędą się Chełmnie (stolicy powiatu chełmińskiego), Kowalewie Pomorskim (powiat golubsko-dobrzyński), Górsku (gmina Zławieś Wielka, powiat toruński), Bądkowie (powiat aleksandrowski) oraz w Toruniu.

Spotkania II tury konsultacji społecznych odbyły się więc:

- **8 maja w Toruniu** – I Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika, ul. Zaułek Prosowy 1
- **9 maja w Kowalewie Pomorskim** – Urząd Miejski w Kowalewie Pomorskim, ul. Konopnickiej 13 Sala sesyjna (wejście od strony pływalni)
- **10 maja w Chełmnie** – Inkubator Organizacji Pozarządowych Grudziądzka 36, ul. Grudziądzka 36
- **11 maja w Górsku** – Dom Kultury w Górsku, ul. Leśna 13
- **12 maja w Bądkowie** – Gminny Ośrodek Kultury w Bądkowie, ul. Włocławska 30

Wszystkie z ww. spotkań odbyły się w przedziale między godziną 17:00 a godziną 20:00. Czas ich trwania był uzależniony od liczby uczestników i żywiołowości dyskusji. Podczas każdego ze spotkań w pełni zrealizowano założony zakres merytoryczny.

Już w trakcie trwania II tury konsultacji społecznych, po uzgodnieniu z Zamawiającym, dodano do ww. listy szóste spotkanie konsultacyjne, które zostało zorganizowane 11 maja o godzinie 12:00 w Kowalewie Pomorskim. Odbły się ono przy okazji comiesięcznego spotkania koordynacyjnego przedstawicieli wszystkich jednostek samorządu terytorialnego tworzących MOFT. Ze względów organizacyjnych miało ono charakter zamknięty i brali w nim udział wyłącznie przedstawiciele ww. gremium, a mieszkańcy i przedstawiciele innych grup interesariuszy, nie byli o nim informowani. Poza tym miało ono taki sam przebieg jak pozostałe spotkania w ramach II tury konsultacji społecznych.

łącznie we wszystkich spotkaniach II tury konsultacji społecznych wzięło udział 41 osób (według podpisów na liście obecności), ale efektywnie pracowało 38 osób.

Zgodnie z założeniami metodycznymi zaproszenia do udziału w II turze konsultacji społecznych kierowane były do przedstawicieli wszystkich grup interesariuszy bez wyjątku.

Zgodnie z założeniami metodycznymi konsultacje były realizowane w formie warsztatów, podczas których uczestnicy dyskutowali na zadane tematy, pogłębiając wiedzę diagnostyczną Wykonawcy. Przeprowadzono także pracę w podgrupach. Co do zasady podgrupy były mniejsze niż 8 osób,

z wyjątkiem szóstego, dodatkowego spotkania konsultacyjnego, podczas którego grupa liczyła 9 osób, co wynikało z dynamiki grupy i kwestii organizacyjnych. Nie miało to wpływu na sferę merytoryczną spotkania.

Spotkania były prowadzone przez trzyosobowy zespół moderatorów.

Rysunek 8. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Toruniu



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 9. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Kowalewie Pomorskim



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 10. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Chełmnie



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 11. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Górkach



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 12. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Bądkowie



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

3.2. Ankieta internetowa

Wzorem I tury konsultacji społecznych, w porozumieniu z Zamawiającym, do instrumentarium procesu dodano ankietę internetową, która została sporządzona w oparciu o formularze wykorzystywane podczas warsztatów, a więc w ankiecie tej interesariusze mieli szansę zająć stanowisko analogicznie jak podczas warsztatów. Różnicą był oczywiście brak kontaktu osobistego i możliwości przedyskutowania wątpliwości z moderatorem. Plusem dla respondentów był fakt, że ankietę mogli wypełnić w dowolnym miejscu i momencie dnia.

Ankieta była dostępna od 10 maja do 19 maja. Po tej dacie informacja o możliwości wypełnienia ankiety została usunięta ze strony internetowej projektu. Z możliwości tej skorzystało łącznie 158 osób.

3.3. Przebieg spotkań konsultacyjnych

Wszystkie spotkania przebiegły wg takiego samego schematu:

- 1) Przedstawienie celów i planu spotkania oraz zasad według których będzie ono realizowane
- 2) Prezentacja:
 - a. koncepcji tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej jako typu dokumentu;
 - b. stanu prac nad SUMP dla MOFT wraz ze wstępnymi wynikami analiz;
 - c. zasad realizacji zaplanowanych na warsztaty ćwiczeń;
- 3) W kolejnym kroku dzielono uczestników na grupy. Liczebność grup była zależna od liczby osób biorących udział w danym spotkaniu. Na przykład w Chełmnie i Bądkowie, gdzie w spotkaniu wzięło udział odpowiednio pięć i dwie osoby, zrezygnowano z podziału na grupy i warsztat był realizowany z wszystkimi uczestnikami jednocześnie.

3.3.1. Zadania warsztatowe w grupach

3.3.1.1. Zadanie 1: Wizja mobilności MOFT 2040 r.

Uczestnikom przybliżono pojęcie wizji i jej rolę w dokumencie strategicznym jakim jest SUMP.

Przedstawiono wyniki I tury konsultacji społecznych w tym zakresie oraz wizję sformułowaną na etapie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego.

Następnie na planszy zawieszono 20 sformułowań, składających się na tę wizję i poproszono każdego z uczestników, aby określili w jakim stopniu oczekiwaliby żeby stwierdzenia te charakteryzowały Miejski Obszar Funkcjonalny Torunia w 2040 roku.

Odpowiedzi należało udzielić w pięciostopniowej skali, gdzie 1 oznacza „zdecydowanie nie oczekiwał(a)bym” a 5 oznacza „zdecydowanie oczekiwał(a)bym”.

Analogicznie wyglądało zadanie wykonywane przez osoby wypełniające ankietę internetową.

Następnie w podgrupach uczestnicy dyskutowali o powodach swoich wyborów i o stwierdzeniach z ich punktu widzenia kluczowych.

Wyniki

Poniższa tabela zawiera połączone wyniki uzyskane podczas spotkań konsultacyjnych i w ankiecie internetowej.

W 2040 roku oczekiwałbym / oczekiwałabym, żeby:	Średnia ocena
A1. Jakość systemu transportowego pozytywnie wpływała na jakość życia mieszkańców.	4,73
A2. System transportowy nie był planowany w oderwaniu od zagospodarowania przestrzeni.	4,45
A3. Mieszkańcy mogli załatwić większość swoich codziennych spraw w niewielkiej odległości od domu.	4,35
A4. Przestrzeń publiczna zachęcała do podróżowania pieszo lub rowerem.	4,57
A5. Zabudowa mieszkaniowa i usługowa była rozwijana w granicach poszczególnych miejscowości oraz wzdłuż ciągów komunikacyjnych, co ułatwiłoby organizację efektywnego systemu transportowego.	4,12
A6. Kluczowym elementem systemu transportowego był publiczny transport zbiorowy.	4,18
A7. Transport zbiorowy był dostępny dla wszystkich mieszkańców na terenie MOFT.	4,47
A8. Transport zbiorowy był dopasowany do potrzeb mieszkańców	4,62
A9. Kursy autobusów, pociągów czy tramwajów realizowane były często i regularnie.	4,52
A10. Transport zbiorowy był przewidywalny	4,64
A11. Pojazdy transportu zbiorowego były wygodne i nowoczesne	4,48
A12. Pojazdy transportu zbiorowego były ekologiczne.	4,29
A13. Zapewniona była możliwość wygodnego przemieszczania się z wykorzystaniem różnych środków transportu.	4,55
A14. System transportowy sprzyjał rzadszemu wykorzystaniu własnego samochodu osobowego.	4,39
A15. Zmiany środków transportu w czasie podróży (przesiadki) były wygodne i szybkie.	4,65

A16. Samorządy ze sobą współpracowały w celu zapewnienia najwyższej jakości systemu transportowego.	4,65
A17. Na całym obszarze MOFT działał jeden organizator publicznego transportu zbiorowego.	3,45
A18. Możliwe było poruszanie się po całym obszarze MOFT, z wykorzystaniem różnych środków transportu za pomocą jednego biletu.	4,58
A19. Decyzje dotyczące funkcjonowania systemu transportowego były podejmowane w oparciu o regularnie zbierane dane dotyczące sposobów podróżowania mieszkańców.	4,49
A20. Decyzje dotyczące funkcjonowania systemu transportowego były podejmowane z uwzględnieniem opinii mieszkańców.	4,37

3.3.1.2. Zadanie 2: możliwe do wdrożenia działania

Uczestnikom rozdano formularze, w których przedstawiono propozycje możliwych do wdrożenia działań, w zakresie kształtowania systemu transportowego MOFT.

Poproszono uczestników, aby wzięwszy pod uwagę swoje własne oczekiwania względem tego obszaru w perspektywie najbliższych kilkunastu lat (rok 2040) określili ich ważność (priorytet) na pięciostopniowej skali, gdzie: 1 oznacza bardzo niski priorytet, a 5 bardzo wysoki priorytet.

Analogicznie wyglądało zadanie wykonywane przez osoby wypełniające ankietę internetową.

Po kilku minutach pracy indywidualnej, w podgrupach wspólnie z moderatorem uczestnicy omawiali wyniki i uzasadniali swoje wybory.

Wyniki

Poniższa tabela zawiera połączone wyniki uzyskane podczas spotkań konsultacyjnych i w ankiecie internetowej.

ROZWÓJ RUCHU PIESZEGO

P1. Dostosowanie infrastruktury do potrzeb pieszych, np. poprawa ciągłości chodników, zwiększenie liczby przejść dla pieszych czy poprawa dostępności chodników dla osób z niepełnosprawnością	4,54
P2. Zapewnienie bezpiecznych przejść dla pieszych podczas remontów dróg	4,42
P3. Zwiększenie znaczenia odśnieżania chodników zimą	4,17
P4. Poprawa stanu i ciągłości chodników/przejść dla pieszych w pobliżu szkół, urzędów, centrów handlowych itp.	4,49
P5. Wypracowanie i stosowanie wytycznych dotyczących sposobu budowy infrastruktury pieszej na terenie MOFT	4,30
P6. Zwiększenie liczby legalnych przejść przez tory kolejowe	3,79

ROZWÓJ RUCHU ROWEROWEGO

R1. Rozwój spójnej i przyjaznej sieci tras rowerowych	4,66
R2. Rozwój tras rowerowych do Torunia (dojazdowych)	4,33
R3. Budowa nowych tras rowerowych pomiędzy większymi miejscowościami na pozostałym terenie MOFT	4,45
R4. Budowa punktowej infrastruktury rowerowej (np. stojaki, wiaty rowerowe)	4,22
R5. Jednolite oznakowanie tras rowerowych na obszarze całego MOFT.	4,28
R6. Opracowanie i konsekwentne stosowanie standardu budowy infrastruktury rowerowej w MOFT	4,35
R7. System roweru publicznego dla całego obszaru funkcjonalnego	3,74
R8. Sieć samoobsługowych punktów naprawy rowerów	3,71

R9. Budowa systemu liczników rowerzystów	2,99
R10. Zimowe utrzymanie dróg rowerowych	3,73
R11. Wyposażenie pojazdów transportu zbiorowego na liniach podmiejskich w bagażniki dla rowerów	3,67
R12. Umożliwienie bezpłatnego przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej i podmiejskiej	3,81
R13. Działania promocyjne w zakresie istniejącej i planowanej sieci dróg rowerowych	3,87

TRANSPORT PUBLICZNY I TRANSPORT SZYNOWY

T1. Rozwój transportu publicznego na obszarach wiejskich poprzez wyznaczenie nowych tras	4,19
T2. Dostosowanie tras transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców.	4,61
T3. Jednolity system taryfowo-biletowy na całym obszarze MOFT.	4,49
T4. Przyspieszenie transportu zbiorowego poprzez budowę buspasów i priorytety w sygnalizacji świetlnej.	3,98
T5. Wprowadzenie biletu elektronicznego dla całego obszaru MOFT.	4,28
T6. Wprowadzenie aplikacji pokazującej pozycję pojazdów w czasie rzeczywistym.	4,18
T7. Integracja różnych rodzajów transportu w jednolity system transportowy (rozkładów, informacji pasażerskiej, taryf, organizacji)	4,36
T8. Promocja publicznego transportu zbiorowego	3,86
T9. Otwarcie zamkniętych przewozów szkolnych	3,85
T10. Zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej	4,38
T11. Poprawa jakości taboru komunikacji zbiorowej	4,29
T12. Uproszczenie linii komunikacyjnych	4,07
T13. Stworzenie kręgosłupa transportu publicznego w obszarze SUMP, zapewniającego krótki czas podróży z wykorzystaniem istniejących szlaków kolejowych.	4,27
T14. Rozbudowa sieci tramwajowej	3,71
T15. Budowa nowych przystanków kolejowych przy osiedlach mieszkaniowych lub zakładach pracy	4,03

POLITYKA PARKINGOWA

PP1. Rozszerzenia Stref Płatnego Parkowania,	2,76
PP2. Wydłużenia godzin funkcjonowania Stref Płatnego Parkowania	2,60
PP3. Podniesienia cen za parkowanie	2,18
PP4. Zastosowanie rozwiązań powodujących, że kierowcy będą parkowali na krócej, co zwiększy dostępność miejsc parkingowych	3,05
PP5. Wylimitowanie nielegalnego parkowania	3,82
PP6. Zapewnienie sieci parkingów Park&Ride	3,58

PP7. Aplikacja mobilna informująca o zajętości miejsc parkingowych w Śródmieściu Torunia	3,89
--	------

BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM

B1. Wprowadzenie stref z ograniczeniem prędkości, na przykład Tempo30	3,32
B2. Poprawa estetyki dróg poprzez zagospodarowanie zielenią pasa drogowego i dodanie elementów małej architektury	4,00
B3. Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań drogowych	4,67
B4. Przebudowa skrzyżowań, na których tworzą się korki	4,53
B5. Wspólne lobbowanie władz gmin w zakresie planowania infrastruktury przy drogach krajowych, wojewódzkich i kolejowych	4,35
B6. Zdefiniowanie standardów bezpieczeństwa dla dróg, ścieżek rowerowych, ciągów pieszych	4,34

ORGANIZACJA RUCHU I PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

O1. Stworzenie warunków do legalnego i bezpiecznego ruchu pojazdów dostawczych	4,03
O2. Wyznaczanie miejsc parkingowych przy sklepach i lokalach usługowych dla dostawców i kurierów	3,94
O3. Budowa nowych węzłów przesiadkowych z dostępem do usług (np. sklepów, banków, punktów usługowych)	3,85
O4. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast	3,79
O5. Zwężenie jezdni na rzecz innych uczestników ruchu – pieszych, rowerzystów	3,41
O6. Zwężenie jezdni na rzecz wprowadzenia zieleni miejskiej	3,25
O7. Budowa obwodnic miast w ciągach dróg powiatowych i wojewódzkich	4,33
O8. Wykorzystanie rzek w regionie do transportu towarów	3,73
O9. Wykorzystanie rzek w regionie do transportu osób podróżujących do pracy, szkoły	3,15
O10. Lepsze bilansowanie miejsc pracy, usług i miejsc zamieszkania w skali lokalnej	3,86
O11. Lepsze rozłożenie miejsc pracy, usług i miejsc zamieszkania, w celu zmniejszenia potrzeby podróżowania na duże odległości	3,90
O12. Zwiększenia dostępności terenów zielonych i miejsc rekreacji środkami transportu zbiorowego	4,04
O13. Zwiększanie liczby usług związanych z transportem dostępnymi cyfrowo	3,92
O14. Promowanie korzystania z ekologicznych środków transportu	3,91
O15. Budowanie nawyków korzystania z ekologicznych środków transportu	4,02
O16. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w transport publiczny	4,03

4. Podsumowanie przebiegu III tury konsultacji społecznych

4.1. Organizacja i harmonogram III tury konsultacji społecznych

III tura konsultacji społecznych odbyła się w okresie od 11 września do 2 października br. Ocenie mieszkańców MOFT i innych interesariuszy poddany został projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SUMP dla MOFT) oraz przygotowana dla niego Prognoza Oddziaływania na Środowisko.

Z projektem dokumentu SUMP dla MOFT wraz z Prognozą i załącznikami można było zapoznać się:

- na stronie internetowej: sump-torun.pl/dokumenty
- w siedzibie Urzędu Miasta Torunia, przy ul. Legionów 220, pokój nr 24, od poniedziałku do piątku w godzinach 9:00-15:00 oraz
- podczas spotkań konsultacyjnych:
 - **19 września w Golubiu-Dobrzyniu** – Urząd Miasta Golubia-Dobrzynia, sala nr 1, ul. Plac Tysiąclecia 25
 - **21 września w Aleksandrowie Kujawskim** – Sala im. Edwarda Stachury w budynku zabytkowego Dworca Kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim, ul. Wojska Polskiego 2A
 - **25 września w Chełmnie** – Szkoła Podstawowa nr 2 w Chełmnie, ul. Szkolna 6
 - **26 września w Chełmży** – Chełmżyński Ośrodek Kultury w Chełmży, ul. Bydgoska 7
 - **27 września w Toruniu** – I Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika w Toruniu, ul. Zaulek Prosowy 1.

Nie była wymagana rejestracja na spotkania. Każde z nich odbyło się w godzinach 17.00-19.00.

Wszyscy zainteresowani mogli składać uwagi w dniach od 11 września do 2 października 2023 r.:

- przesyłając drogą pocztową lub kurierem na adres Urzędu Miasta Torunia, Wydział Gospodarki Komunalnej ul. Legionów 220, 87-100 Toruń, bądź składając osobiście w ww. siedzibie Urzędu Miasta Torunia;
- za pośrednictwem ankiety on-line (formularza) umieszczonej na stronie internetowej: www.sump-torun.pl
- przesyłając pocztą elektroniczną na adres e-mail: konsultacje.sump@multiconsult.com.pl
- ustnie do protokołu w godzinach od 9:00-15:00 w siedzibie Urzędu Miasta Torunia, Wydział Gospodarki Komunalnej przy ul. Legionów 220 w Toruniu oraz
- podczas ww. spotkań.

W czasie III tury konsultacji społecznych zorganizowano też wydarzenie towarzyszące w postaci konkursu fotograficznego, pod hasłem „Mobilność w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Torunia”.

Prace konkursowe, tj. fotografie, wykonane dowolną metodą, miały wizualizować odpowiedź Uczestnika na pytanie konkursowe: „Czym jest dla mnie zrównoważona mobilność?”.

Więcej szczegółów dotyczących konkursu, w tym jego regulamin zostało przedstawionych na stronie: www.sump-torun.pl/konkurs-fotograficzny. Nagrodą w konkursie jest hulajnoga elektryczna. Wyniki konkursu zostaną ogłoszone 26 października 2023 r.

W Załączniku nr 1 do przedmiotowego raportu zostały zebrane uwagi do obu ww. dokumentów, jakie zostały zgłoszone podczas całego opisanego procesu. Załącznik ten zawiera także informacje czy każda z poszczególnych uwag została uwzględniona i czy w jej wyniku zapisy SUMP dla MOFT lub Prognozy Oddziaływania na Środowisko zostały zmienione.

4.2. Przebieg spotkań konsultacyjnych

W spotkaniach wzięło udział łącznie 35 osób – po 11 w Golubiu-Dobrzyniu i Aleksandrowie Kujawskim, 10 w Toruniu, 3 w Chełmnie. Niestety na spotkanie w Chełmży nie przyszła żadna osoba.

Każde ze spotkań przebiegało zgodnie z takim samym schematem. W pierwszej części spotkania prezentowany był projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SUMP dla MOFT) oraz przygotowana dla niego Prognoza Oddziaływania na Środowisko. Prezentacje trwały około 60-90 minut. Po ich zakończeniu głos był oddawany przybyłym na spotkanie mieszkańcom i interesariuszom.

Notatki z poszczególnych spotkań zostały dołączone do przedmiotowego dokumentu – patrz Załączniki 2-5.

Rysunek 13. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Golubiu-Dobrzyniu



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 14. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Golubiu-Dobrzyniu



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 15. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Aleksandrowie Kujawskim



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 16. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Chełmnie



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rysunek 17. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Toruniu



Źródło: Multiconsult Polska Sp. z o.o.

5. Spis załączników

Załącznik nr 1 – Podsumowanie uwag zgłoszonych w ramach III tury konsultacji społecznych

Załącznik nr 2 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Golub-Dobrzyń

Załącznik nr 3 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Aleksandrów Kujawski

Załącznik nr 4 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Chełmno

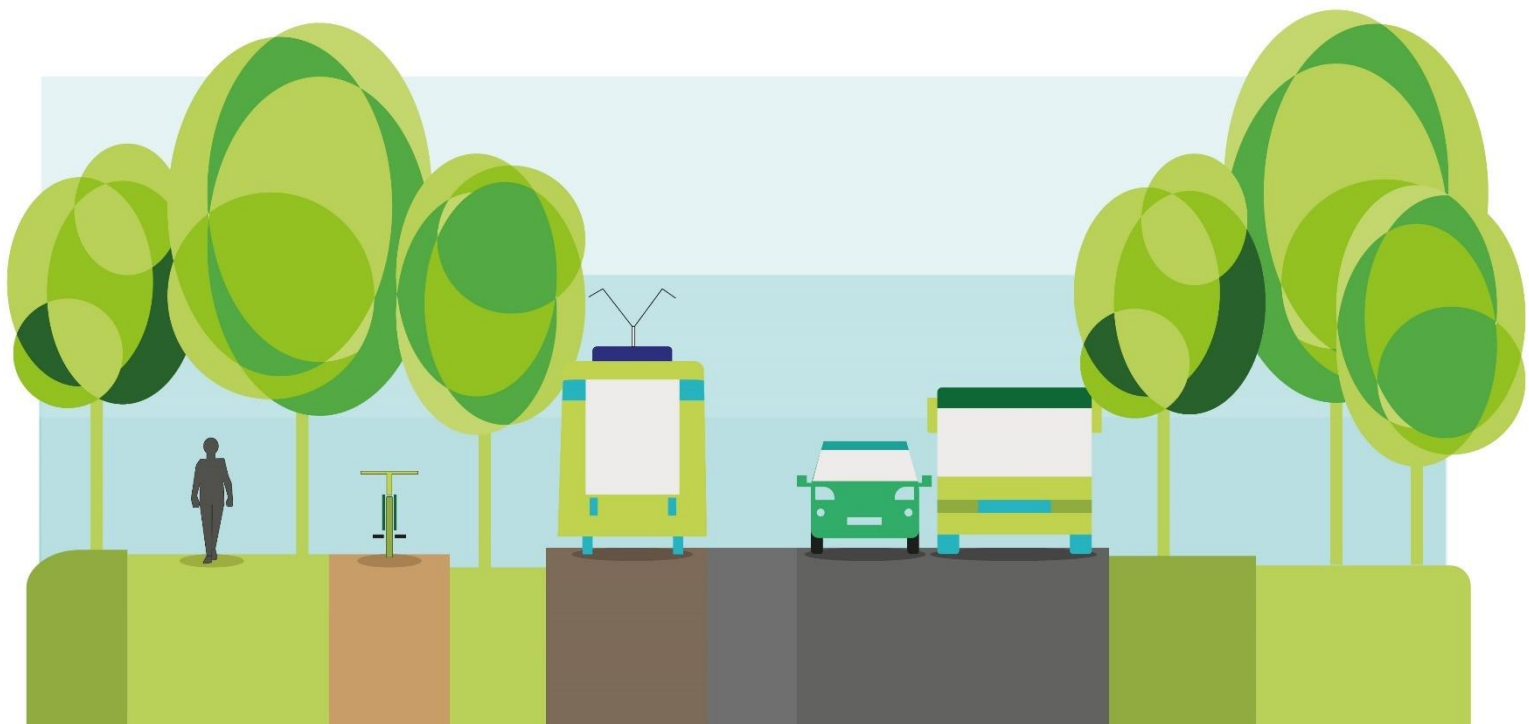
Załącznik nr 5 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Toruń

Załącznik nr 6 – Baza danych – Ankieta zrealizowana w I turze konsultacji społecznych

Załącznik nr 7 – Baza danych – Ankieta zrealizowana w II turze konsultacji społecznych

6. Spis rysunków

Rysunek 1. Harmonogram opracowania SUMP dla MOFT.....	8
Rysunek 2 Podział gmin na grupy do celów przeprowadzenia konsultacji społecznych.....	11
Rysunek 3. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Toruniu	13
Rysunek 4. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Aleksandrowie Kujawskim	13
Rysunek 5. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Golubiu-Dobrzyniu	14
Rysunek 6. Spotkanie I tury konsultacji społecznych w Chełmży	14
Rysunek 7. Wizja mobilności MOFT 2040 – chmura wyrazów	26
Rysunek 8. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Toruniu	28
Rysunek 9. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Kowalewie Pomorskim.....	28
Rysunek 10. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Chełmnie	29
Rysunek 11. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Górkach	29
Rysunek 12. Spotkanie II tury konsultacji społecznych w Bądkowie.....	30
Rysunek 13. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Golubiu-Dobrzyniu	37
Rysunek 14. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Golubiu-Dobrzyniu	38
Rysunek 15. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Aleksandrowie Kujawskim	38
Rysunek 16. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Chełmnie	39
Rysunek 17. Spotkanie III tury konsultacji społecznych w Toruniu	39



Załącznik nr 1 – Podsumowanie uwag zgłoszonych w ramach III tury konsultacji społecznych

Lp.	Termin zgłoszenia uwagi	Dokument, którego dotyczy uwaga	Nr strony dokumentu	Treść uwagi	Rozstrzygnięcie
Sposób zgłoszenia uwagi		Formularz na stronie www.sump.torun.pl			
1	23.09.2023 r.	Gminny zakres SUMP dla MOFT – Miasto Toruń		<p>Toruń Katarzynka za kilka dni zostanie stacją widmo.</p> <p>A Toruń Północny? Podobnie Toruń Elana, Toruń Grębocin i Toruń Barbarka. Te przystanki są w ruinie, a powinny być odrestaurowane, by stworzyć coś na kształt SKM i realnie odkorkować miasto. Bo i autobusy, i tramwaje MZK nie przyspieszają podróży względem jazdy autem. Szybka Kolej Miejska to też część komunikacji miejskiej. Gdańsk czy Warszawa to idealne przykłady, gdzie SKM wykracza poza miasto i ułatwia transport całej okolicy.</p>	<p>W dokumencie zakłada się rozwój transportu szynowego, w tym budowę nowych przystanków. Ogólna rekomendacja poprawy oferty połączeń oraz prowadzenia analiz lokalizacji dla nowych przystanków została zawarta w opracowaniu SUMP poprzez propozycję stworzenia kręgosłupa transportu publicznego w oparciu o kolej oraz rozbudowę, budowę i modernizację przystanków kolejowych.</p> <p>Przystanki Toruń Północny i Toruń Barbarka to przystanki które znajdują się, bądź znajdowały się, przy linii kolejowej nr 246, która prowadzi do bocznic kolejowej – Bazy Paliw. Uruchamianie połączeń i odbudowa przystanków przy obecnym kształcie linii kolejowej nie będzie miała szans powodzenia – znajduje się ona w środku miasta prowadząc naokoło po jednym torze do przystanku Toruń Miasto co może determinować niską częstotliwość pociągów na tym odcinku. Dodatkową trudnością w uruchomieniu połączeń na wspomnianym odcinku jest brak sieci trakcyjnej co może powodować problemy z uzyskaniem finansowania na tabor spalinowy bądź hybrydowy.</p> <p>Potencjalny pasażer, w przypadku poruszania się w granicach miasta, będzie miał więc do wyboru podróż koleją, bądź komunikacją miejską. W przypadku braku zadowalającego czasu przejazdu oraz częstotliwości uruchamianych połączeń kolejowych wybierze tramwaj którego trasa jest zaraz obok dawnego przystanku Toruń Północny lub autobus miejski aby dostać się do miejsca docelowego lub wykonać przesiadkę w węźle przesiadkowym z lepszą ofertą przewozową.</p> <p>Lokalizacja przystanków Toruń Grębocin oraz Toruń Elana w miejscach historycznych spowodowałyby wydłużenie czasu jazdy pociągów z kierunku LK 27. Przełożyłoby się to na liczbę pociągów w dobie możliwych do uruchomienia, a to na brak odpowiedniej częstotliwości kursowania oraz mniejszą konkurencję w czasie przejazdu względem transportu indywidualnego ze względu na dodatkowe postoje.</p> <p>Niemniej jednak zapisy SUMP dla MOFT dają władzom samorządowym narzędzia do tego, żeby przy zmieniających się warunkach zewnętrznych</p>

					<p>podejmować w przyszłości dodatkowe analizy w tym zakresie, natomiast w obecnej sytuacji nie ma uzasadnienia dla wprowadzania zmian w dokumencie w celu wskazania wymienionych przystanków jako kluczowych dla działania systemu.</p> <p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
2	26.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		<p>Postuluje wprowadzenie następujących zmian w planie - zgłaszając uwagi do planu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wprowadzenie zatrzymywania się pociągów na stacji Brzoza Toruńska oraz Cieprice - pociągi przejeżdżają przez te stacje bez zatrzymywania się, przy czym mogłyby to być przystanki "na żądanie", - wprowadzenia zatrzymywania się pociągów w Chorągiewce, gdzie w przeszłości pociągi zatrzymywały się mimo braku przystanku, zaś obecnie są tam jedynie postoje techniczne, przy czym mogłyby to być przystanki "na żądanie", - wprowadzenie zatrzymywania się autobusów na przystankach Brzoza III, Brzoza II, Brzoza I - uruchomienie w Toruniu linii autobusowej łączącej Podgórz ul. Poznańska z ul. Warneńska / Kościuszki 	<p>Wprowadzenie propozycji zatrzymywania się pociągów na wymienionych przystankach w przedmiotowym dokumencie jest propozycją zbyt szczegółową. Dokument operuje na wyższym poziomie ogólności.</p> <p>W dokumencie określono szereg działań dla celu rozwoju transportu szynowego, w których zawiera się współpraca z zarządcami linii kolejowych i organizatorami przewozów kolejowych w sprawie inwestycji kolejowych – to znaczy, że niewykluczona jest analiza zasadności wprowadzenia przystanków „na żądanie” w podanych lokalizacjach. Takie rozwiązania z powodzeniem już funkcjonują.</p> <p>W kontekście autobusów dokument nie ustala rozkładów jazdy ani szczegółowych tras, wskazuje tylko docelowe założenia komunikacji miejskiej i regionalnej, takie jak częstotliwość i dostępność.</p> <p>Zapisy SUMP dla MOFT dają władzom samorządowym narzędzia do tego, żeby przy zmieniających się warunkach zewnętrznych podejmować w przyszłości dodatkowe analizy w tym zakresie, natomiast w obecnej sytuacji nie ma uzasadnienia dla wprowadzania wnioskowanych zmian w dokumencie.</p> <p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
3	02.10.2023 r.	Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu Planu zrównoważonego rozwoju mobilności miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia	40/41	<p>1. W Prognozie oddziaływania na środowisko do projektu SUMP dla MOFT powołano się na projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, którego nie ma. Obecnie projekt Planu jest w trakcie opracowywania. Obowiązującym dokumentem jest Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego przyjęty uchwałą Nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r. (rozdział 4.5.3. Dokumenty szczebla regionalnego – strona 40).</p> <p>2. Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu SUMP dla MOFT na str. 106 odwołuje się do Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, która nie dotyczy obowiązującego dokumentu. Wskazywane cele nie są adekwatne do polityki przestrzennej realizowanej w województwie.</p>	<p>Ad. 1. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego woj. kujawsko-pomorskiego, został omówiony zgodnie z metodyką opisaną w rozdziale 3. Przewidziano tam uwzględnienie informacji zawartych m.in. w prognozach dla procedowanych dokumentów. Konsekwencją tego jest opis projektu dokumentu, który nie został jeszcze przyjęty. Do rozdziału 4.5.3. dodano informacje odnośnie obowiązującego Planu z 2003 r.</p> <p>Ad. 2. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego woj. kujawsko-pomorskiego, został omówiony zgodnie z metodyką opisaną w rozdziale 3. Przewidziano tam uwzględnienie informacji zawartych m.in. w prognozach dla procedowanych dokumentów. Konsekwencją tego jest opis projektu dokumentu, który nie został jeszcze przyjęty. Do rozdziału 4.5.3. dodano informacje odnośnie obowiązującego Planu z 2003 r. Dodano też Prognozę dla projektu Planu z 2003 r.</p> <p>Ad. 3. W rozdziale 4.5.3. uwzględniono Uchwałę Nr 27/1415/23 Zarządu Województwa Kujawsko - Pomorskiego z 12.07.2023.</p>

				3. Ponadto Regionalny plan transportowy województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027 jest nadal projektem dokumentu. Niemniej jednak Zarząd Województwa przyjął kolejne jego wersje – najbardziej aktualny projekt jest z lipca 2023 r. (rozdział 4.5.3. Dokumenty szczebla regionalnego – strona 41).	
Sposób zgłoszenia uwagi		Wiadomość e-mail, na adres: konsultacje.sump@multiconsult.com.pl			
1	20.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		<p>Pragnę wyrazić swoją opinię oraz zadowolenie, że w SUMP znalazł się plan utworzenia połączenia kolejowej Unistaw-Chełmża - Toruń</p> <p>Przytoczę fragment SUMP :</p> <p><i>Transport kolejowy</i></p> <p><i>Linia na odc. Toruń Wschodni – Chełmża stanowi wspólny trzon dwóch korytarzy transportowych:</i></p> <p><i>1) Korytarz nr 1: Toruń Wschodni – Chełmża – granica MOFT –... – Grudziądz (linia kolejowa nr 207),</i></p> <p><i>2) Korytarz nr 2: Toruń Wschodni – Chełmża – Unistaw Pomorski – granica MOFT – Bydgoszcz (linie kolejowe nr 207 i 209).</i></p> <p><i>Linia kolejowa nr 209 na odc. Unistaw Pomorski – Chełmża jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną z maksymalną prędkością wynoszącą 80 km/h. Optymalna oferta przewozowa w korytarzu nr 1 powinna składać się z 13 par pociągów od godziny 4 do 23 co dwie godziny ze zwiększonym taktem do 1 godziny w godzinach szczytowych (np. 5-8 lub 6-9 i 14-16 lub 15-17) i dodanie kursu po godzinie 22:00, aby umożliwić powrót ludności wieczorem z pracy do domów). Na linii kolejowej nr 209 w przebiegu korytarza nr 2 należy zwiększyć częstotliwość połączeń do minimum 8 par na dobę. W ten sposób na wspólnej części korytarzy transportowych na odc. Toruń Wschodni – Chełmża kursowałyby 21 par pociągów w dobie. Ważnym aspektem konstruowania oferty przewozowej powinien być cykliczny rozkład jazdy. Pasażerowie powinni być pewni, że pociągi będą kursować w określonym takcie.</i></p>	<p>Korytarz transportowy łączący Toruń, Chełmżę i Chełmno został w dokumencie SUMP dla MOFT sklasyfikowany jako korytarz transportowy pierwszej, najwyższej, kategorii. Oznacza to, że w jego ramach będą realizowane działania najbardziej intensywne i o najwyższym priorytecie.</p> <p>Jest to więc zgodne z duchem uwagi/komentarza.</p> <p>Nie wprowadza się dalszych zmian do dokumentu.</p>

				<p>Obecnie korytarz nr2 nie istnieje, w mojej ocenie jego ustrzeżenie jest bardzo dobrym pomysłem. Patrząc na obecną ofertę połączeń autobusowych na trasie Unisław <-> Toruń połączenie kolejowe może okazać się bardzo atrakcyjne.</p> <p>Przykłady dlaczego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konkurencyjny czas przejazdu Unisław ,-> Toruń w komunikacji autobusowej to według rozkładu z września 2023 to 47 minut lub 67 minut w zależności od wariantu trasy autobusowej. Czas przejazdu kolejowego to obecnie 18 minut (na trasie Unisław <-> Chełmża) i 25 minut (na trasie Chełmża <-> Toruń Miasto). Daje to już dzisiaj rozkładowo czas krótszy niż przejazd autobusowy (około 45 min do centrum miasta) 2. Komunikacja kolejowa w odróżnieniu od autobusowej jest perspektywiczna pod względem czasu przejazdu, Wzrost zagęszczenia zabudowy w Gminie Łubianka tylko spowalnia ruch kołowy, a tym samym przejazdy autobusowe, Transport kolejowy ma raczej perspektywę skrócenia czasu przejazdu 3. Komunikacja kolejowa na tej trasie przechodzi przez Pomorską Strefę Ekonomiczną w Ostaszewie. Wielu mieszkańców Unisławia i okolicznych wiosek pracuje w strefie ekonomicznej, co może mocno zwiększać potok pasażerów pod warunkiem odpowiedniego zagęszczenia przejazdów w godzinach pracy zmianowej. 4. Takie rozwiązanie ułatwi podróż na trasie Unisław <-> Chełmża które obecnie ma niemal nie istniejącą ofertę. Transport kolejowy na linii 209 odbywa się rano niemal tylko w stronę Bydgoszczy zaś po południu tylko w stronę Chełmży co wyklucza możliwość porannego dojazdu do miasta Chełmża. Alternatywny transport autobusowy odbywa się tylko przez Łubiankę i w najlepszym wypadku trwa 42minuty oraz zawsze wymaga przesiadki! <p>Przy takiej obecnej ofercie dojazd do Chełmży ma sens jedynie samochodem.</p> <p>Liczę że korytarz nr2 zostanie utworzony priorytetowo</p>	
2	23.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla		<p>1 Parking P&R w północnej części miasta lepiej, aby powstał w pobliżu przystanku kolejowego Toruń Katarzynka, wraz z przedłużeniem linii tramwajowej z Jaru wzdłuż ul. Strobanda do okolic wyżej wymienionego</p>	<p>Ad. 1. Przedłużenie tramwaju do przystanku kolejowego Toruń Katarzynka mogłoby mieć uzasadnienie, natomiast pogorszyłoby to obsługę rozbudowującej się północnej części osiedla Jar (ul. Keplera i Heweliusza), do której tramwaje nie dojeżdżałyby. W kwestii parkingu, analizy wykazały, że</p>

	<p>Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia</p> <p>Gminny zakres SUMP dla MOFT – Miasto Toruń</p>		<p>przystanku. Docelowo w dalszej perspektywie czasowej można również wybudować linie tramwajową wzdłuż ul. Grudziądzkiej w kierunku centrum. Powyższe rozwiązania spowodowałyby powstanie kolejnego centrum przesiadkowego w Toruniu. Do przeanalizowania również pozostaje kwestia przedłużenia buspasa na ul. Grudziądzkiej do centrum przesiadkowego.</p> <p>2. Brak rekomendacji dotyczącej budowy m.in. drogi dla rowerów Toruń – Ciechocinek, ale domyślam się, że częściowo wynika to z ogólnego charakteru dokumentu.</p> <p>3. Brakuje rekomendacji dla lokalizacji nowych przystanków kolejowych na terenie miasta Torunia.</p> <p>4. Brakuje rekomendacji liczby par pociągów dla linii kolejowej 353 na odcinku Toruń Miasto - [...] - Kowalewo Pomorskie. Natomiast rekomendacja dla LK 27 wydaje się dosyć zachowawcza (minimum 8 par pociągów i 13 optymalnie).</p> <p>5. Z prognoz ruchu transportu indywidualnego dla każdego scenariusza dla miasta Torunia, wynika, że planowane połączenie drogi ekspresowej S10 łącznikiem na wysokości ul. Solankowej z DK91, będzie niechętnie wykorzystywane przez kierowców, co powodować będzie zwiększone natężenie ruchu przez most im. J. Piłsudskiego do węzła Toruń Podgórz, a więc m.in. w okolicach historycznego centrum Torunia i centrum Podgórza. Powyższe wpychanie ruchu jest w mojej opinii bardzo niekorzystnym zjawiskiem z wielu względów. Czy jest możliwe zaproponowanie w ramach SUMPT alternatywy polepszającej dojazd do węzła Toruń Czerniewice, która spowodowałaby zwiększenie udziału ruchu na moście im. Gen Elżbiety Zawadzkiej? Powyższa alternatywa pomogłaby zmniejszyć ruch transportu indywidualnego w centrum miasta Torunia.</p>	<p>parking w tej lokalizacji byłby nieatrakcyjny dla kierowców, ponieważ czas dojazdu do centrum i większości innych lokalizacji publicznym transportem zbiorowym byłby dłuższy (nawet w godzinach szczytu) niż kontynuowanie podróży samochodem, szczególnie uwzględniając planowaną budowę Trasy Wschodniej, która dodatkowo skróci czas dojazdu samochodem z tego obszaru do wschodniej i południowej części Torunia.</p> <p>Zapisy SUMP dla MOFT dają władzom samorządowym narzędzia do tego, żeby przy zmieniających się warunkach zewnętrznych podejmować w przyszłości dodatkowe analizy w tym zakresie, natomiast w obecnej sytuacji nie ma uzasadnienia dla wprowadzania wnioskowanych zmian w dokumencie.</p> <p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p> <p>Ad. 2. W ramach celu szczegółowego 1.1 Rozwój ruchu rowerowego przewiduje się działania mające na celu analizę i utworzenie szkieletowego systemu tras rowerowych łączących Toruń i większe miasta MOFT. W to działanie wpisuje się utworzenie korytarzy rowerowych Toruń-Aleksandrów Kujawski i Toruń-Ciechocinek. Fragmenty inwestycji tworzących ten korytarz zostały przedstawione w załącznikach do SUMP dla MOFT – gminnych zakresach SUMP dla MOFT odpowiednich gmin.</p> <p>Ad. 3. Lokalizacja nowych przystanków w ciągach linii kolejowych na terenie miasta Toruń spowoduje problemy z przepustowością linii kolejowych. Aktualnie w dobie na najbardziej obciążonym odcinku przejeżdża 27 par pociągów.</p> <p>Każde dodatkowe zatrzymanie wydłuży czas jazdy co jest niekorzystne dla uruchamiania większej liczby połączeń kolejowych na istniejących już trasach. Dłuższy czas jazdy pociągów będzie zmniejszał konkurencyjność tego środka transportu względem transportu indywidualnego.</p> <p>Oprócz tego, na liniach przechodzących przez granice miasta uruchamiane są pociągi międzyregionalne, które mają wyższy priorytet niż regionalne stąd może się okazać, że ewentualna obsługa nowych przystanków może być utrudniona. Trzeba zaznaczyć, że problematyka utworzenia nowych przystanków jest bardzo kompleksowa, niemniej jednak w dokumencie widnieje ogólny zapis o możliwości szczegółowych analiz i budowy nowych przystanków.</p> <p>Zapisy SUMP dla MOFT dają władzom samorządowym narzędzia do tego, żeby przy zmieniających się warunkach zewnętrznych podejmować w przyszłości dodatkowe analizy w tym zakresie, natomiast w obecnej sytuacji nie ma uzasadnienia dla wprowadzania wnioskowanych zmian w dokumencie.</p> <p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p> <p>Ad. 4. W dokumencie została zawarta liczba par pociągów pod liczbą par połączeń na LK 353. W opracowaniu zarekomendowano 13 par połączeń (pociągów) na dobę dla wspomnianej linii w obszarze MOFT.</p>
--	--	--	--	---

					<p>Ad. 5. Zaproponowanie wspomnianej alternatywy nie jest działaniem, które leży w gestii samorządów gminnych czy powiatowych tworzących MOFT, nie byłaby to inwestycja realizowana przez te podmioty. Taki węzeł może przynieść korzyści dla lokalnego układu i jeżeli będzie to możliwe, należy podejmować rozmowy z zarządcą drogi w celu zbadania zasadności utworzenia poszczególnych węzłów. W tym celu można wykorzystać model ruchu przygotowany w ramach realizacji Projektu SUMP.</p> <p>Co więcej, stan przygotowania przedmiotowej inwestycji jest na tyle zaawansowany, że na tym etapie wprowadzenie zmian nie jest już możliwe.</p> <p>Zapisy SUMP dla MOFT dają władzom samorządowym narzędzia do tego, żeby przy zmieniających się warunkach zewnętrznych podejmować w przyszłości dodatkowe analizy w tym zakresie, natomiast w obecnej sytuacji nie ma uzasadnienia dla wprowadzania wnioskowanych zmian w dokumentację.</p> <p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
Sposób zgłoszenia uwagi		Spotkanie konsultacyjne: 19 września 2023 r.– Golub-Dobrzyń¹⁴			
19.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia			Wniosek o rozważenie możliwości tworzenia większej liczby węzłów na autostradzie A1	Budowa nowych węzłów drogowych nie jest działaniem, które leży w gestii samorządów gminnych czy powiatowych tworzących MOFT, nie byłaby to inwestycja realizowana przez te podmioty. Natomiast w Projekcie SUMP dla MOFT wprowadzono zapisy umożliwiające podejmowanie działań zmierzających do tworzenia nowych węzłów drogowych (m.in. na autostradach) – działanie nr 1.7.3.
Sposób zgłoszenia uwagi		Spotkanie konsultacyjne: 21 września 2023 r.– Aleksandrów Kujawski¹⁵			
21.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia			Wniosek o poprawienie jakości infrastruktury kolejowej – przede wszystkim w zakresie wyposażenia przystanków, ale także przejścia przez tory, które jest utrudnione nawet w obrębie przystanków	Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 2.2.1 i 2.2.2. Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).

¹⁴ Podsumowanie dyskusji jaka odbyła się podczas spotkania konsultacyjnego 19 września 2023 r. w Golubiu-Dobrzyniu zawiera notatka stanowiąca Załącznik nr 2 do Raportu z konsultacji społecznych. W przedmiotowej tabeli wskazano wyłącznie te zagadnienia, które można uznać za wnioski lub uwagi do SUMP dla MOFT. Na wszystkie pytania i uwagi odpowiedziano w czasie spotkania konsultacyjnego.

¹⁵ Podsumowanie dyskusji jaka odbyła się podczas spotkania konsultacyjnego 21 września 2023 r. w Aleksandrowie Kujawskim zawiera notatka stanowiąca Załącznik nr 3 do Raportu z konsultacji społecznych. W przedmiotowej tabeli wskazano wyłącznie te zagadnienia, które można uznać za wnioski lub uwagi do SUMP dla MOFT. Na wszystkie pytania i uwagi odpowiedziano w czasie spotkania konsultacyjnego.

	21.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Wniosek o poprawienie oferty przewozowej w relacji do Torunia, ale także do sąsiednich miejscowości (np. do Ciechocinka)	Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 2.2.3 i 2.3.4. Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).
	21.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Propozycja uruchomienia połączeń autobusowych obsługiwanych przez małe pojazdy, zabierające mniejszą liczbę osób	Uwaga została uwzględniona – rozbudowano opis działania 2.3.4
Sposób zgłoszenia uwagi		Spotkanie konsultacyjne: 27 września 2023 r.– Toruń¹⁶			
	27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Wniosek o poprawienie złej sytuacji w zakresie publicznego transportu zbiorowego tzw. lewobrzeża Torunia (podnoszono kwestię oferty przewozowej na liniach autobusowych, dostosowania przebiegu niektórych linii autobusowych, uzupełnienia sieci tramwajowej w tym rejonie miasta)	W SUMP dla MOFT zdefiniowano obszary rozwojowe, gdzie działania zmierzające do zrównoważenia mobilności powinny być podejmowane z największą intensywnością. Cały Toruń należy do kategorii pierwszej obszarów rozwojowych. W dokumencie nie wskazano bardziej szczegółowego podziału miasta. Wszystkie działania przewidziane w SUMP dla MOFT mogą i powinny być realizowane w równym stopniu na terenie całego miasta. Natomiast ostateczne decyzje w tym zakresie należą do władz miasta. Bez wątpienia SUMP dla MOFT przewiduje możliwość realizacji wszystkich wskazanych w uwadze działań. Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).
	27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Wniosek o tworzenie parkingów typu P&R, które będą bezpłatne dla użytkowników, a dodatkowo będą bardzo dobrze skomunikowane publicznym transportem zbiorowym – będzie można wygodnie dostać się z nich transportem zbiorowym do kluczowych miejsc albo punktów przesiadkowych. Przy czym parkingi te powinny być tworzone w miejscach korzystnych z punktu widzenia osób dojeżdżających do Torunia, a nie z punktu widzenia Torunian. Podnoszono też zagadnienie niewystarczającej pojemności tych parkingów. Powinno się też stosować	Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 1.4.1-1.4.7. Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).

¹⁶ Podsumowanie dyskusji jaka odbyła się podczas spotkania konsultacyjnego 27 września 2023 r. w Aleksandrowie Kujawskim zawiera notatka stanowiąca Załącznik nr 5 do Raportu z konsultacji społecznych. W przedmiotowej tabeli wskazano wyłącznie te zagadnienia, które można uznać za wnioski lub uwagi do SUMP dla MOFT. Na wszystkie pytania i uwagi odpowiedziano w czasie spotkania konsultacyjnego.

				rozwiązania carpoolingowe – skłaniające osoby dojeżdżające do wspólnych podróży jednym samochodem.	
	27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		<p>Wniosek o lepszą koordynację w przewozach autobusowych, tak aby poszczególne linie uzupełniały się, umożliwiały sprawne przesiadki (tak w ujęciu regionalnym, jak i na styku połączeń regionalnych i miejskich w Toruniu). Efekt wzmocni też integracja taryfowa.</p> <p>W tym obszarze zwrócono także uwagę na to, że bardziej efektywne jest obsługiwanie połączeń regionalnych przez przewoźników regionalnych, a miejskich przez MZK – uwaga w odniesieniu do planów wydłużania tras MZK do gmin ościennych Torunia.</p>	<p>Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 2.1.1 - 2.1.3.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>
	27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		<p>Wniosek o włączenie do systemu transportowego planowanej kiedyś kolei gondolowej przez Wisłę, z Dworca Głównego do rejonu ul. Św. Jakuba i Woli Zamkowej.</p>	<p>Kolej gondolowa nie ma szansy stać się istotnym elementem systemu transportowego Torunia – przede wszystkim z uwagi na niską prędkość handlową i przepustowość. Korzystanie z niej w codziennych podróżach będzie też nieatrakcyjne z uwagi na dużą odległość od przystanku zlokalizowanego na południowym brzegu Wisły od innych ważnych celów podróży.</p> <p>Kolejka budzi też znaczne wątpliwości w ujęciu środowiskowym – m.in. przecina szlaki migracyjne zwierząt (głównie ptaków), a ponadto przynajmniej jedna z podpór miałaby (wg. istniejących planów) zostać umiejscowiona w obrębie rezerwatu na Kępie Bazarowej, co budzi wątpliwości Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.</p> <p>Z pewnością kolejka gondolowa mogłaby stać się ważną atrakcją turystyczną oraz ewentualnie uzupełnić system transportu szynowego</p> <p>Mając powyższe na uwadze, uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
	27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		<p>Wniosek o podjęcie próby zwiększenia liczby stojaków rowerowych w okolicach centrów handlowych, dyskontów czy innych obiektów usługowo-handlowych – w tej chwili liczba stojaków jest niewystarczająca, co zniechęca do przemieszczania się po zakupy rowerem.</p>	<p>Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działanie 1.1.3.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>

Załącznik nr 2 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Golub-Dobrzyń

Spotkanie odbyło się 19 września 2023 r. w Sali nr 1 Urzędu Miasta Golubia-Dobrzynia, przy ulicy Plac Tysiąclecia 25.

Spotkanie prowadzili przedstawiciele Wykonawcy: Jakub Rawski (JR), Emilia Skłucka (ES) i Damian Bafeltowski (DB).

W spotkaniu wzięło udział 11 osób reprezentujących różne grupy interesariuszy.

Pierwsza część spotkania była poświęcona na prezentację projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SUMP dla MOFT) oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko przygotowanej dla SUMP dla MOFT. Wygłosili je przedstawiciele Wykonawcy. Po prezentacjach, uczestnicy spotkania zostali zaproszeni do dyskusji.

Przebieg dyskusji:

Uczestnik: Jak szybciej, taniej, bezpieczniej w perspektywie 5 lat będzie można dojechać z Golubia-Dobrzynia do Torunia i z powrotem? W tej kwestii nie padło żadne słowo.

JR: Golub-Dobrzyń jest zlokalizowany w korytarzu rozwojowym I kategorii, więc działania związane z wdrażaniem SUMP realizowane w tym miejscu będą miały najwyższy priorytet. Przykładowe rozwiązania to np. obwodnica miasta czy poprawienie oferty przewozowej w komunikacji autobusowej.

Uczestnik: Z roku na rok jest ograniczana (oferta przewozowa).

JR: Ten dokument wskazuje na to co jest konieczne i potrzebne. Za tym dokumentem będą sły pieniądze, które można na te cele wykorzystać. Na ten moment nie jesteśmy w stanie powiedzieć co w ciągu 5 lat wydarzy się z całą pewnością, ponieważ jest to dokument strategiczny, który wyznacza kierunki i definiuje intencje planowanych działań.

W tym momencie przygotowujemy dokument, mówimy że chcemy realizować zawarte w nim działania, jednak to w jaki sposób będą one realizowane w praktyce będzie zależało m.in. od Państwa. Dokument ma jednak służyć temu, żeby środki z nowej perspektywy finansowej UE były przeznaczane na zrównoważenie systemu transportowego. Dzięki temu, że takie plany są i taka jest polityka m.in. UE, jest szansa, że połączenie z Toruniem będzie korzystniejsze. Jednak paradoksalnie może się również okazać, że lokalnie zostaną zrealizowane takie działania, które spowodują, że mieszkańcy Golubia-Dobrzynia będą odczuwali mniejszą potrzebę przemieszczenia się do Torunia. Na przykład badania zrealizowane w procesie przygotowania projektu SUMP dla MOFT pokazały, że mieszkańcy powiatu golubsko-dobrzyńskiego są nieco mniej zainteresowani przemieszczaniem się niż mieszkańcy pozostałych powiatów MOFT. Wygląda na to, że w badaniu trafiliśmy na relatywnie dużą grupę osób pracujących zdalnie. Właśnie w tym powiecie.

Uczestnik: Toruń dla mnie jest miejscem docelowym, więc to połączenie mnie interesuje.

ES: My rekomendujemy pewne rozwiązania, chociażby poprawę jakości transportu publicznego. Jeżeli samorząd będzie realizował jakieś działania, które będą się wpisywały w tę rekomendację to szansa na uzyskanie dofinansowania będzie większa.

JR: Nie do końca jest też pewne co się wydarzy w ujęciu krajowym, np. inwestycje kolei dużych prędkości. Zmierzamy do tego, żeby było szybciej i wygodniej, i żeby połączenia były lepsze niż teraz.

Jednak to jest kwestia organizacji inwestycji i zapewnienia finansowania na funkcjonowanie tego systemu.

Uczestnik: Na czym mają polegać te konsultacje, jeżeli nie są omawiane konkretne rozwiązania?

JR: To jest cecha dokumentu strategicznego. Rekomendujemy kierunki, w ramach których będą realizowane konkretne działania. W ramach tych prac pytamy Państwa czy te kierunki, typy działań są zgodne z Państwa oczekiwaniami. Konkretnie inwestycje natomiast celowo nie są wpisywane do tego dokumentu, ponieważ jest on uchwalany wspólnie przez 32 gminy (wchodzące w skład MOFT) i każda potencjalna zmiana wymagałaby ponownego procedowania przez 32 Rady Gmin. Jeżeli chcielibyśmy wskazać konkretne rozwiązania, to spowodowałoby, że ten dokument byłby niezarządzalny, ciężko by było z nim pracować.

Uczestnik: Były wszystkie typy transportu, zabrakło w zasadzie transportu lotniczego.

ES: Dzisiaj mamy spotkanie już informacyjne, poprzednie miały charakter warsztatowe – dzieliliśmy się na grupy uczestników ruchu i zastanawialiśmy się nad problemami. Może stąd też ten niedosyt, który dzisiaj Pan czuje. Dziś już przedstawiamy koncepcję.

JR: Ruch samochodowy powinniśmy ograniczyć, natomiast wskazujemy np. na potrzebę budowy obwodnic. Wyprowadzają one ruch samochodowy z miast, ale też usprawniają transport autobusowy. Specyfiką i też problemem tego dokumentu jest to, że nie dotyczy tylko poszczególnych miejscowości, ale musi być w pewnym sensie wspólny dla całego MOFT, a diabeł będzie tkwił w systemie wdrażania. Jeżeli znajdzie Pan jakieś elementy wzbudzające Pana wątpliwości, to jest jeszcze czas na to, żeby się do nas zgłosić.

Uczestnik: Czy zajmowali się Państwo problematyką węzłów drogowych pomiędzy węzłem Lisewo i węzłem Brzeźno na autostradzie?

Zagadnienie wymagało dodatkowej konsultacji z członkami zespołu projektowego, którzy nie byli obecni na spotkaniu. Po konsultacji udzielono odpowiedzi:

Tak, analizowano potencjalny węzeł o roboczej nazwie “Dźwierzno” na skrzyżowaniu autostrady A1 z drogą wojewódzką nr 551. Samorzady zrzeszone w MOFT nie zgłaszały potrzeby budowy innych nowych węzłów na A1. Analizowano również połączenie drogowe łączące węzeł Turzno przy autostradzie A1 z planowaną obwodnicą Łysomic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 552.

Uczestnik: Jest nadzieja.

Uczestniczka: W dokumencie jest informacja o wprowadzeniu Strefy Płatnego Parkowania w Golubiu-Dobrzyniu. Jest to Państwa rekomendacja, jednak jak to się będzie miało do Uchwały Rady Miasta?

JR: My w tym dokumencie przedstawiamy pewne działania, które są spriorytetyzowane, których wdrożenie daje szansę, żeby osiągnąć określone wskaźniki, jednak realizacja zależy już od Państwa.

Uczestniczka: Co w sytuacji, kiedy Radni zdecydują, że nie chcą?

JR: To nie będzie SPP w Golubiu-Dobrzyniu.

ES: Jeżeli natomiast macie Państwo w dokumencie taką rekomendację i uznacie, że wprowadzicie taką strefę to jest szansa, że dostaniecie pieniądze na to. Natomiast radni nie muszą podejmować działania, jeżeli tak uznają.

JR: Dokument wyznacza kierunki, jednak szczegóły zależą od Państwa. Dokument wskazuje różne możliwe do zrealizowania działania i określa, że ich wdrożenie umożliwi osiągnięcie zdefiniowanych w SUMP wskaźników. Natomiast cały proces wdrażania jest rozłożony na lata i etapy, a konkretny jego przebieg zależy od władz lokalnych, ale także od mieszkańców.

Należy pamiętać, że wskaźniki są zdefiniowane dla całego MOFT, a poszczególne działania oddziałują na siebie wzajemnie. Może się więc okazać, że nawet mimo braku realizacji niektórych elementów planu, uda się osiągnąć jego założenia.

ES: Badania czy model pokazują, że jeżeli wprowadzi się SPP to mniej ludzi parkuje, obniża się emisja itd. – stąd ta rekomendacja.

Uczestniczka: SPP to u nas gorący temat. Co w sytuacji, kiedy zostanie podjęta decyzja, że nie? Czy dokument legnie w gruzach?

JR: Nie. Określamy typy działań, ale realizacja zależy od Państwa.

Uczestniczka: Pytanie dot. wskaźników – wg. Modelu transportowego liczba samochodów wzrasta, liczba osób jeżdżących transportem publicznym maleje, a emisje wzrastają. Jak to się ma do wskaźników? Tu mam obawę. Rozumiem, że przerzucilibyśmy się na elektryki, więc emisja maleje, natomiast badania pokazują, że transportu indywidualnego w trakcie 15 lat będzie więcej.

JR: Liczba samochodów rośnie, jednak zmienia się sposób ich zasilania. Zmieniają się również proporcje między podróżami, skala przewozowa. W modelu ta emisja wykazuje spadek. To są założenia modelowe. Do modelu ruchu wprowadzamy informacje na temat tego jak ruch wygląda dzisiaj i na tej podstawie uzyskujemy wyniki.

Uczestniczka: Czy metodologia jest dla całego MOF czy dla indywidualnych gmin?

JR: Dla całego MOFT.

Załącznik nr 3 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Aleksandrów Kujawski

Spotkanie odbyło się 21 września w Sali im. Edwarda Stachury w budynku Zabytkowego Dworca Kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim, przy ul. Wojska Polskiego 2A.

Spotkanie prowadzili przedstawiciele Wykonawcy: Jakub Rawski (JR), Emilia Skłucka (ES) i Damian Bafeltowski (DB).

W spotkaniu wzięło udział 11 osób reprezentujących różne grupy interesariuszy.

Pierwsza część spotkania była poświęcona na prezentację projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SUMP dla MOFT) oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko przygotowanej dla SUMP dla MOFT. Wygłosili je przedstawiciele Wykonawcy. Po prezentacjach, uczestnicy spotkania zostali zaproszeni do dyskusji.

Przebieg dyskusji:

Uczestniczka: Jeżeli SUMP zostanie przyjęty przez gminy, to będzie jak konstytucja? Trzeba będzie się do niego stosować.

JR: SUMP to plan strategiczny – warto go mieć w kontekście planowania rozwoju w dłuższej perspektywie czasu i w szczególności w kontekście pozyskiwania środków na poszczególne inwestycje czy programy. Dokumenty strategiczne wskazują kierunki na kilkanaście/kilkadziesiąt lat do przodu, aby można było planować i konsekwentnie realizować działania wykraczające poza np. ramy jednej kadencji samorządowej. Zasadniczo nie będzie można uzyskać dofinansowania na zadania związane ze zrównoważoną mobilnością, które nie są ujęte w Planie, natomiast ciężko będzie znaleźć takie działania, ponieważ cele i pakiety działań zostały opisane w SUMP bardzo szeroko. Określamy kierunek, w ramach kierunku określamy pewne działania, wyznaczamy wskaźniki. Nieosiągnięcie wskaźników jest rozliczane np. w kontekście wyborczym, nie ma tutaj sankcji. To jest po to, żeby gminy wiedziały, które działania są skuteczniejsze.

Uczestnik: Ale jeżeli nie uda się osiągnąć tych założeń to nie ma funduszy.

JR: W pewnym sensie tak. Jeżeli nie będą osiągnięte wskaźniki zapisane w dokumencie i nie będzie realizowana polityka z niego wynikająca, możliwe jest, że środki na finansowanie zrównoważonej mobilności w MOFT będą trudniej dostępne lub całkowicie zablokowane.

Uczestnik: Rozpoczęliście badanie metodologiczne w listopadzie 2022 – metoda ilościowa i jakościowa. Na jakiej populacji robiliście badania i ile to trwało?

JR: Badania ilościowe, czyli ankietowe, telefoniczne, przeprowadziliśmy dwa razy. Pierwsza tura odbyła się na przełomie października i listopada 2022 r. Trwała do dwóch tygodni, a zostało nią objętych 800 osób – 400 na terenie Torunia i 400 na terenie pozostałych gmin. Badania pozwoliły określić preferencje mieszkańców MOFT nt. transportu. Druga tura była przeprowadzana w maju 2023 r. – również w takim podziale ilościowym i czasowym jak pierwsza tura. Cały czas analizujemy te dane. Cały czas stanowią one podstawę naszych rozważań. Pierwsza tura służyła do przygotowania raportu diagnostyczno-strategicznego, określaliśmy stan obecny i problemy, z jakimi Państwo się borykacie. Staraliśmy się wskazać kierunki i rozwiązania. Teraz dyskutujemy o pakietach działań, odnosimy się w nich do informacji pozyskanych od Państwa. Pierwsza wersja tego raportu została przygotowana pod koniec lutego 2022 r.

Badania mobilności zostały przeprowadzone na przełomie października i listopada 2022 r. na próbie ponad 4500 osób. Pytaliśmy w nich o podróże, jakie wykonujecie Państwo podczas typowego dnia. Wykorzystaliśmy te badania m.in. do przygotowania modelu ruchu, ale też do przygotowania raportu diagnostyczno-strategicznego i projektu SUMP. Były również badania jakościowe – kilkadziesiąt wywiadów. Badania ruchu samochodowego, w ponad 100 punktach na terenie całego MOFT. Zebrano bardzo dużo informacji, które wykorzystano do przygotowania prezentowanych rekomendacji.

Uczestniczka: W pociągach mówią o przesiadkach, że można się przesiąść np. do Włocławka. Wraciałam ostatnio z Warszawy i zapytałam konduktora po co mówią takie nieprawdy, skoro tu się tak naprawdę nie można przesiąść, bo tu nie ma poczekalni. Jeżeli ktoś tu wysiądzie to może utknąć na wiele godzin na tym peronie. Chodzi o to, że stosuje się standardy dla dużych miast – wydaje się nam, że wszędzie są kawiarnie i poczekalnie. Mówi się, że tu się można przesiąść na pociąg i faktycznie można, jednak nie ma gdzie poczekać (przyp. dworzec jest zamknięty dla podróżnych).

JR: Dlatego chodzi o dostosowanie tych rozwiązań do realiów, które u Państwa występują, stąd też tyle tych badań. SUMP zakłada integrację ze sobą środków transportu, m.in. w taki sposób, żeby czas oczekiwania na kolejny środek transportu po przesiadce był możliwie krótki, ale także, żeby przystanki czy dworce były wyposażone w taką infrastrukturę, która spowoduje, że ten czas oczekiwania będzie można spędzić w komfortowych warunkach, a być może nawet spożytkować na odwiedzinach w kawiarni czy drobne zakupy.

Uczestniczka: Brakuje dworca/poczekalni. Niech PKP da sobie spokój z tym dworcem, ale niech postawią cokolwiek. Problemem są też połączenia wieczorne. Wieczorami z Torunia nie ma powrotu – nie da się np. wrócić po koncercie. Kiedy byłam na koncercie w Toruniu to żeby zobaczyć cały musiałam potem udać się na PKS w Toruniu, dojechać do Ciechocinka, bo tam dojeżdża cokolwiek i następnie taksówką wrócić do Aleksandrowa.

Uczestniczka: Czy nasze Rady Gmin będą konsultować z nami te zmiany?

Uczestniczka (przedstawiciel samorządu): My, jako samorządowcy, wskazywaliśmy na potrzebę zwiększenia liczby połączeń między Ciechocinkiem a Aleksandrowem.

Uczestniczka: Ale również z Toruniem, bo oferta połączeń z Toruniem jest beznadziejna. Również z innymi miejscowościami. Zaczęli wycofywać kursy, ludzie zaczęli kupować samochody.

Uczestnik: W Toruniu stosuje się te eko-rozwiązania, np. parki kieszonkowe, jednak w mniejszych miastach niewiele się robi. Jeżeli za rok np. komuś z rządzących przyjdzie do głowy zupełnie co innego, np. wyciąć te rozwiązania, o których mówimy to po co?

ES: Na to wpływu nie mamy. Ale dokument, który jest uchwalany przez 32 gminy i wdrażany przez 32 gminy, nie tak łatwo zmienić.

Uczestniczka: Komunikacja to też potencjał rozwojowy. Np. Nieszawa – miasto z takim potencjałem, ale nie ma komunikacji (brak połączenia z Aleksandrowa Kujawskiego).

Uczestnik: Żeby ta cała historia SUMP miała jakikolwiek sens muszą istnieć samorządy. Jeżeli nie będzie samorządów, a będzie centralizacja, to wszystko można wsadzić jedynie na półkę.

JR: Poruszyliście Państwo tutaj ważne tematy, które trudno zaadresować w bądź co bądź samorządowym dokumencie strategicznym, jakim jest SUMP. Nie do końca ma on przełożenie na przykład na sposób funkcjonowania podmiotów takich jak PKP. Chociaż częściowo tak, ponieważ cały

trzeci cel strategiczny dotyczy współpracy. Jeżeli Stowarzyszenie MOFT będzie działało skutecznie, to siła przebicia, siła negocjacyjna, nawet z PKP, będzie mocniejsza.

Uczestniczka: W Aleksandrowie była niezła komunikacja, ale się pogorszyła.

JR: Na pewno trzeba o tym myśleć w ujęciu ewolucyjnym. Trzeba wszystkich przyzwycząić z powrotem do korzystania z transportu zbiorowego.

Uczestniczka: Stąd jest bardzo wygodnie dojechać do dużych ośrodków pociągiem.

JR: Ten dokument jest też szansą, ponieważ otwiera drogę do pozyskania dofinansowania na realizację poszczególnych zadań. W transporcie publicznym trzeba dużo zainwestować i mieć nadzieję, że te inwestycje przyniosą efekty. Jest bardzo wiele czynników, które powodują, że ryzyko niepowodzenia jest duże, natomiast plan został przygotowany w ten sposób, żeby dawał jak największe szanse powodzenia polityki zrównoważonej mobilności realizowanej w MOFT.

Uczestnik: Mi się wydaje, że to ryzyko tutaj jest niewielkie.

Uczestniczka: Toruń jest tutaj centrum – dobrze, żeby się otworzył na gminy sąsiadujące. On funkcjonuje, a my przestajemy. Gdyby tu były pociągi co godzinę, to byłoby szybciej stąd dojechać do centrum Torunia niż z centrum Torunia na drugi koniec Torunia. Też jest kwestia tego dworca, żeby go jakoś zagospodarować.

Uczestnik: Jest szansa, że będą dojeżdżać miejskie autobusy z Torunia. Jest pętla, może się uda.

JR: W samym dokumencie wpisaliśmy takie zalecanie, żeby nie konkurować różnymi środkami transportu, a tu taki paradoks.

Uczestnik: To też nie do końca, bo chodzi o połączenie z Ciechocinkiem.

ES: A płatne parkingi?

Uczestniczka: Parkingi tutaj są zawałone, ale jak wprowadzone zostały opłaty, to samochody zniknęły.

Uczestnik: Chodzi również o współpracę samorządów.

JR: W kontekście tego dokumentu trzeba działać wspólnie.

Uczestnik: Ale cały czas patrzymy wspólnie – przez pryzmat trzech gmin: Aleksandrów (gmina), Aleksandrów (miasto) i Ciechocinek.

JR: A czy czegoś brakuje Państwu w tym dokumencie?

Uczestnicy: Tylko tego, żeby się wdrożyło. Samorządy chcą, żeby tylko najwyżsi nie przeszkadzali. Nie ma do końca woli – chcą zrobić jak najtaniej. Wydaje mi się, że jest przerost administracji. Niektóra przynależność ulic (droga powiatowa zamiast gminnej) jest bez sensu – blokuje to działanie. Instytucje typu PKP również utrudniają (sprawa z dworcem i brakiem przejścia przez tory). Doprowadzono do tego, że każdy musi korzystać z prywatnego samochodu, bo nawet na ważnych połączeniach nie ma transportu publicznego. Połączenia z sąsiednim powiatem obsługują może dwa autobusy dziennie, a tam mamy (mieszkańcy) ważne rzeczy do załatwienia – firma energetyczna, szpital. Muszą jeździć prywatne samochody, bo nie mamy jak inaczej. Mamy też np. jezioro, jedyne w powiecie, a nie ma tam żadnego połączenia. Nawet nie stwarzają nam możliwości, żebyśmy mogli skorzystać. Nawet nie sprawdzają możliwości – czy by się opłacało.

JR: Każda inwestycja w transport publiczny wymaga tego, żeby się pogodzić z pewną stratą finansową. Natomiast w SUMP przewidziane są także działania usprawniające dotarcie do miejsc rekreacji.

Uczestnicy: Puszczają stare, duże autobusy, więc są nieekonomiczne. Jakby puścili małe busiki to by się opłacało dla kilku osób. Mieliśmy kiedyś bazę PKS, ale już jej nie ma. Brakuje kasy biletowej.

Załącznik nr 4 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Chełmno

Spotkanie odbyło się 25 września w Szkole Podstawowej nr 2 w Chełmnie, przy ulicy Szkolnej 6.

Spotkanie prowadzili przedstawiciele Wykonawcy: Jakub Rawski (JR), Emilia Skłucka (ES) i Damian Bafeltowski (DB).

W spotkaniu wzięły udział 3 osoby reprezentujące różne grupy interesariuszy.

Pierwsza część spotkania była poświęcona na prezentację projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SUMP dla MOFT) oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko przygotowanej dla SUMP dla MOFT. Wygłosili je przedstawiciele Wykonawcy. Po prezentacjach, uczestnicy spotkania zostali zaproszeni do dyskusji.

Przebieg dyskusji:

ES: Czy znacie Panowie zielone torowisko w Toruniu?

Uczestnik: W jaki sposób to działa? Jak się je pielęgnuje?

ES: Podcina się i nawadnia. Samo torowisko zostaje zielone, a dodatkowo spełnia efekt, że np. ludzie nie śmiecą.

Uczestnicy: Wszystkie rozwiązania środowiskowe nam pasują.

ES: Czy w Chełmnie jest budżet partycypacyjny?

Uczestnik: Obecnie nie jesteśmy w stanie spełnić warunków BP. Mieliśmy podział na twarde i miękkie projekty. M.in. projekt badań postawy wśród dzieci. Widzimy potrzebę, natomiast finansowanie jest tak dramatyczne (ustawowy wymóg przeznaczenia 0,5% budżetu gminy na ten cel jest nieosiągalny), że nie jesteśmy w stanie realizować.

[Po tej krótkiej wymianie zdań odbyła się rozmowa z uczestnikami na temat ewentualnych korekt lub uzupełnień koniecznych do wprowadzenia na mapach stanowiących załącznik nr 1 do SUMP dla MOFT, czyli w tzw. Gminnym zakresie SUMP dla MOFT dla Gminy wiejskiej Chełmno i dla Miasta Chełmno. Nie zgłoszono generalnych uwag do SUMP dla MOFT]

Załącznik nr 5 – Notatka ze spotkania konsultacyjnego: Toruń

Spotkanie odbyło się 27 września w I Liceum Ogólnokształcącym im. Mikołaja Kopernika w Toruniu, przy ulicy Zaulek Prosowy 1.

Spotkanie prowadzili przedstawiciele Wykonawcy: Jakub Rawski (JR), Przemysław Panek (PP), Michał Karwan (MKar), Emilia Skłucka (ES) i Weronika Jaworska (WJ).

W spotkaniu wzięło udział 10 osób reprezentujących różne grupy interesariuszy.

Pierwsza część spotkania była poświęcona na prezentację projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SUMP dla MOFT) oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko przygotowanej dla SUMP dla MOFT. Wygłosili je przedstawiciele Wykonawcy. Po prezentacjach, uczestnicy spotkania zostali zaproszeni do dyskusji.

Przebieg dyskusji:

Uczestnik: Czy moglibyśmy się pochylić bardziej nad tematem korytarzy priorytetowych? Też kwestia parkingów jest dla mnie ważna. Pytanie czy macie też to Państwo gdzieś wydzielone z podziałem na okręgi czy osiedla?

JR: Jeżeli chodzi o korytarze transportowe i obszary rozwojowe to Toruń jest w najwyższej kategorii. Korytarze i obszary dot. całego MOFT, a Toruń jest jego centrum. Te obszary są wyznaczone, jako miejsca priorytetowego traktowania. Inwestycje wdrażane w ramach SUMP priorytetowo będą realizowane w tych obszarach i korytarzach. Na terenie całego Torunia poszczególne działania zmierzające do zrównoważenia mobilności, mają najwyższy priorytet. Nie wyznaczaliśmy bardziej precyzyjnych obszarów na terenie Torunia – w tym przypadku trzeba posiłkować się dokumentami planistycznymi, które w mieście obowiązują lub będą obowiązywały. Dodatkowo proponowane są działania w konkretnych miejscach, np. dot. linii kolejowych czy tramwajowych. Dla poszczególnych pakietów działań są bardziej szczegółowo rozpisane działania. W SUMP stosowano też zasadę, że każde zadanie inwestycyjne powinno być poprzedzone szczegółową analizą jego zasadności, możliwości i dokładnego zakresu. SUMP to jest dokument strategiczny, który wyznacza kierunki. To nie jest studium wykonalności dla poszczególnych inwestycji, gdzie rozważamy inwestycje pod kątem ich zasadności i wykonalności. Jeżeli mówimy o np. rozwoju sieci tramwajowej, np. na Zachód do Przysieka, to korzystając z opracowań planistycznych wskazaliśmy przykładowe miejsce prowadzenia linii, natomiast przed jej uruchomieniem należy wszystkie zagadnienia techniczno-organizacyjne przeanalizować bardziej szczegółowo.

Uczestnik: Trochę jestem zawiedziony podziałem – prawa strona Torunia ma bogatą ofertę tramwajową i autobusową, lewobrzeżny natomiast jest w pewien sposób wykluczony transportowo w niektórych miejscach i nie ukrywamy, że mamy tutaj czasem duże problemy komunikacyjne. Odczuwamy potrzebę transportu na prawą stronę, gdyż wszystkie instytucje publiczne znajdują się po prawej stronie. Mamy nadzieję, że w tym przypadku miasto podziało i mamy też ofertę inwestycyjną dla lewej strony. Jestem zawiedziony, bo w mojej ocenie nie rozwiano tutaj żadnych wątpliwości, a w mojej ocenie sytuacja się nawet pogarsza ze względu na to, że jest coraz więcej mieszkańców, a rozwiązania są niewystarczające.

JR: My mówimy raczej o całym MOFT – nawet jeżeli pokazujemy inwestycje dla Torunia, to cały dokument jest dla miejskiego obszaru funkcjonalnego. Jeżeli chodzi o lewobrzeże to jest wskazany w dokumentacji np. nowy most, linia tramwajowa, jest mowa o poprawie oferty połączeń

autobusowych. Wskazujemy, że te połączenia autobusowe powinny być rozwijane, jednak konkretne działania będą zależały od poszczególnych jednostek, w tym przypadku miasta Torunia. Działania tego typu będą zgodne z tym dokumentem (SUMP) i jeżeli będzie możliwość ich sfinansowania, to będą realizowane.

Natomiast wyodrębnionego planu stricte dla lewobrzeża nie ma w tym dokumencie. Są natomiast działania, które mogą i będą służyć tej części Torunia.

Marcin Kowallek, Dyrektor WGK UMT (MK): Staramy się tę mobilność równoważyć. Stawiamy na transport zbiorowy, rozwój układu drogowego, z zastrzeżeniem, żeby nie zwiększać natężenia transportu indywidualnego. Idea zrównoważonej mobilności ma pomóc uporządkować system transportowy. Np. planowane są parkingi P+R – intencją jest, żeby mieszkańcy MOFT zostawiali samochody na obrzeżach Torunia i do miasta wjeżdżali transportem publicznym.

Uczestnik: Miasto próbuje jak największą ilość parkingów stworzyć jako płatne.

MK: Pytamy mieszkańców co o tym sądzą. W jednym miejscu udało nam się poszerzyć strefę płatnego parkowania i to jest odcinek na wysokości ul. Legionów, na skrzyżowaniu z ul. Grudziądzką do ul. Odrodzenia. Do tej pory wszystkie te działania dedykowaliśmy mieszkańcom. Mieszkańcy w SPP mają abonamenty mieszkańca. Jeżeli ktoś wjeżdża spoza to musi zapłacić. To ma swoje plusy i minusy, nie wszyscy się na to zgadzają, ale plusy przeważają.

Uczestnik: Rozumiem, że to co powiem, może nie do końca będzie współgrało. Państwa plan jest na wysokim stopniu ogólności. Ma stanowić niejako wytyczne dla planów gminnych. Rekomendowaliście Państwo tramwaj na lewobrzeże, tramwaj na Rubinkowo. Rozumiem, że proces Państwa prac zaczął się we wrześniu ubiegłego roku, wytyczne były jeszcze wcześniejsze, ale doskonale pamiętam jak Pan Prezydent powiedział, że po remoncie mostu Piłsudskiego tramwaj na lewobrzeże nie będzie puszczony, ponieważ drgania tramwaju są na tyle niebezpieczne dla konstrukcji, że o tym możemy sobie tylko marzyć. Nie wprowadzono tramwaju przy budowie mostu im. Elżbiety Zawackiej, więc myślę, że ta Państwa propozycja nie jest aktualna, takie jest moje odczucie. Natomiast Pan Dyrektor mówił też o parkingach – w moim odczuciu parkingi P+R nie mają wielkiego sensu. Na Rubinkowie ten parking ma 217 czy 230 miejsc. Drugi jest na ul. Olimpijskiej. Ja mieszkam w takim punkcie, że z moich okien widzę wylot ul. Na Skarpie, która wprowadza ruch do Torunia. Jakby Pan sobie stanął w moim oknie o godzinie 6 rano to widzi Pan nieprzerwany sznur samochodów osobowych. W większości tych samochodów jest jedna osoba. Parking P+R na ul. Olimpijskiej czy na Kaszczorku. Liczebna pojemność tych parkingów na tle strumienia samochodów jest żadna, to jest nieporównywalne. To jest moim zdaniem wyrzucanie pieniędzy w beton. Będąc w Holandii widziałem taki parking, plac, przed Amsterdamem, gdzie przyjeżdżają ludzie, się umawiają i stamtąd 4 czy 5 osób jedzie dalej jednym samochodem (carpooling). Ten parking jest bezpłatny i tu jest interes dla administratorów Amsterdamu, żeby samochodów było mniej. Pan doskonale wie, że parking P+R przy ul. Dziewulskiego nie działa już drugi miesiąc. Nie chciałem się wtrącać jak Pani opowiadała o Czernikowie. Czyli co, zostawię samochód na P+R w Czernikowie i dostanę bilet na pociąg? Nie, nie dostanę biletu na pociąg. Może to powinny być parkingi wielopoziomowe, bo to wymaga dużych dojazdów. To powinno być bezpłatne. Druga sprawa – co dalej? Parkingi powinny być bezpłatne i powinny być lokalizowane w miejscach, skąd wyjadą środki transportu publicznego, które będą dysponować dużą pojemnością oraz będzie to częste. Wg. Państwa Planu Toruń jest miastem, w którym taktowanie jest wyjątkowo małe na tle innych miast o podobnej wielkości i taka jest prawda. 60 lat temu w Katowicach miałem spod mieszkania tramwaj co 5 minut. Teraz mam tramwaj na Jar co 10 minut. Czy to zachęca do

korzystania? Co 10 minut już tak, ale to powinien być właśnie kierunek Państwa rekomendacji: bezpłatne parkingi, stamtąd dobre połączenia do kluczowych miejsc albo punktów przesiadkowych. Z parkingu P+R na ul. Dziewulskiego są trzy autobusy. Rozumiem, na cmentarz, na Mazowiecką, ale to bokiem jedzie. To muszą być połączenia gwiazdiste. Ja mam doświadczenie kanadyjskie też, w Toronto, ale tam mamy metro. Pociąg jedzie tam co 5 minut, w godzinach szczytu co 2-3 minuty. W Toronto leciało metro, były przystanki węzłowe – jak pociąg przyjeżdżał to z przystanków leciały autobusy. Jeżeli w ten sposób nie zachęcimy mieszkańców do porzucenia samochodów to samym podnoszeniem cen na parkingach w centrum nie zachęcimy mieszkańców do porzucenia samochodów. Bo co jest sypialnią dla takiego miasta jak Toruń? Brzozówka, Kaszczorek. Ci ludzie pracują w Toruniu, ich dzieci uczą się w Toruniu. Jak my ich zachęcimy do korzystania z transportu zbiorowego? To jest odpowiedź na państwa rekomendacje, ew. sugestia, żebyście taki trend w tych rekomendacjach ujęli, już nie mówię o połączeniach międzymiastowych, bo w rejonie toruńskim komunikację międzymiastową ma Oliwa, ale trasy wylotowe to jest Flixbus, a on nie staje np. we Wrocławiu.

PP: Pełna zgoda. W ramach naszych rekomendacji zakładamy pewien pakiet działań przewidujący zwiększenie częstotliwości czy wzmocnienia pewnych korytarzy transportowych, więc można to zatem podkreślić w dokumentacji. Podjął Pan ciekawy temat w kontekście dojazdów do Torunia – jakiego rozwiązania byśmy nie zaproponowali to zawsze będzie ciężko połączyć te różne cele transportu, tak aby mieszkańcy mogli korzystać z tego jednego. Jeżeli się uda to jest to system modelowy. Natomiast powiedział Pan bardzo ważną rzecz – w dojazdach widzi Pan zwykle jedną osobę w samochodzie. Jeżeli wyeliminujemy tego typu dojazdy, poruszymy carpooling, to już jesteśmy bliżej celu.

JR: Ten dokument trzeba traktować jako całość. To nie jest tak, że rekomenduje się wybrane z tych działań. Ta strategia powinna obejmować wszystkie działania, jedno priorytetowo, drugie mniej. Tak jak Pan powiedział – powinny być powiązania pomiędzy różnymi środkami transportu, powinny być łatwe przesiadki z jednego transportu na drugi. Dajemy takie rekomendacje, np. o wspólnej taryfie. W przypadku P+R to jest typ parkingu, on może mieć różnych operatorów, ale chodzi o to, żeby można było przesiąść się z jednego środka transportu do drugiego. Zazwyczaj powinno to działać tak, że jeżeli Pan zostawia samochód to musi Pan mieć bilet na następny środek transportu, żeby to służyło celowi, o którym Pan wspominał. Przejrzemy zatem jeszcze dokument pod kątem tego przekazu i dziękujemy za uwagę.

Uczestnik: Ostatnio zauważamy taki ewenement, że od około roku są zrywane ścieżki rowerowe w Toruniu i są odtwarzane, ale nie wszystkie i nie ma ciągłości zachowanej. Nowe natomiast też są zbyt wąskie. Prawo mówi, że powinny mieć 2m lub 1,2m w zależności od typu. W jaki sposób punkt 1.1.6., czyli utrzymanie infrastruktury rowerowej na terenie MOFT SUMP ma zamiar realizować? Czy są jakieś podmioty powołane? Mnie w szczególności interesuje Toruń, natomiast jeżeli są jakieś ogólne instytucje powołane to też mnie to interesuje. W jaki sposób ta realizacja miałaby nastąpić?

JR: Mówimy tutaj o jednej instytucji, która powinna zarządzać mobilnością na obszarze MOFT. W sensie właścicieli, każda ścieżka do kogoś należy i chodzi o to, żeby ten podmiot zajmujący się mobilnością zwracał uwagę w jaki sposób to zarządzanie się odbywa. Nie chodzi o przekazywanie kompetencji pomiędzy gminami. Powinno to być systemowo rozwiązane, żeby ten podmiot korzystał z rekomendacji SUMP.

PP: Mówił Pan, że niektóre ścieżki są za wąskie i tracą ciągłość. W przypadku parametrów technicznych nie wchodzimy w kwestie ustawodawstwa. Jeżeli chodzi o ścieżki to one muszą spełniać pewne parametry, nie wprowadzamy tutaj żadnej rewolucji. Jeśli chodzi o ciągłość to jedną z rekomendacji

naszego dokumentu jest to, żeby w przypadku budowy ścieżek była zachowana ciągłość, a jeżeli nie jest to zadbanie o to, żeby ją uzupełnić. Ten element był rozważany.

JR: W przypadku standardów jest punkt 1.1.4., który mówi o tym, żeby stosować standardy rekomendowane przez ministerstwo transportu.

Uczestnik: Pogorszenie jakości komunikacji miejskiej w Toruniu jest faktem, nie tylko na lewobrzeżu, nie tylko w przypadku P+R. 8 linii to mrzonka, mówimy o 2-3 liniach, które faktycznie jeżdżą do centrum. Jeżdżą po godzinie 18 i w dni świąteczne z częstotliwością co 45 minut, co jest negatywnym ewenementem na skalę krajową. W związku z tym jako klub zgłosiliśmy wniosek do budżetu na następny rok o zwiększenie środków na pracę przewozową. Mam nadzieję, że otrzymamy wsparcie z WGK i innych organizacji, także strony społecznej, bo bez zwiększonego budżetu wiele się nie da zrobić. Co do meritum – myślimy o MOFT jako o Toruniu i reszcie. Podam dwa przykłady – parkingi P+R, które jakby Torunianin naniósł na mapę. Faktem jest, że jeżeli ktoś już dojechał do ul. Dzewulskiego to najgorsze wąskie gardła już przejechał. I tutaj musimy myśleć o MOFT jako o MOFT. Nie wprowadzać ruchu na wąską wylotówkę, jeżeli to nie jest potrzebne. Bo jeżeli ktoś jedzie z Lubicza to po co ma jechać na Dzewulskiego? Lokalizacje P+R powinny być w ujęciu regionalnym. To nie muszą być wielkie inwestycje, ale niech będą np. w pobliżu stacji kolejowych w gminach ościennych. Czyli komunikacja miejsko-podmiejska, związki międzygminne. Ten ruch, który jest obsługiwany nie tylko przez Arrivę, ale i Fabisiaka i S-bus. Ze zgrozą czytam plany, że MZK chce obsługiwać autobusy w Ciechocinku, kiedy w Toruniu jeżdżą co 45 minut. Wiadomo, że gminy dopłacają za pracę przewozową, natomiast nie za autobusy czy pracę kierowców. Zatem moim zdaniem myślimy błędnie, żeby toruński przewoźnik jeździł po gminach, zamiast o integracji biletowo-taryfowej, zamiast związku. Bo mamy tych przewoźników, którzy mają autobusy np. w Lipnie i one sobie przyjadą do Torunia organicznie. Integracja taryfowa, a nie toruński przewoźnik jeżdzący po gminach. To generuje problemy, bo potem są np. problemy ze zmianą rozkładu. Jeżeli będą już linie, musimy je wprowadzić w system komunikacji, a nie że każda gmina sobie sama wymyśla przystanki, ponieważ to powoduje problemy z synchronizacją linii, ale nie da się tego zrobić, bo poszczególne gminy same sobie zarządzają liniami. Zatem myślimy o MOFT jako o całości, a nie jako o Toruniu i obrzeżach.

JR: Mam wrażenie, że dokument SUMP w punkt odpowiada na Pańskie rekomendacje, gdyż np. punkt 1.2. mówi o integracji taryfowej i wspólnym zarządzaniu. Jest też mowa o integracji przewoźników, gdzie jeden powinien działać w Toruniu i jeden wspólny w reszcie MOFT. Na pewno te rekomendacje, które są w dokumencie zacierają w stronę, o której Pan wspominał.

Uczestniczka: Jeszcze rok temu w czasie wycieczek dot. mostów toruńskich przytaczano nam pomysł Prezydenta dot. kolei linowej. Jej nie ma u Państwa. Zauważyłam tramwaj po moście, ścieżkę rowerową. To co z tą koleją linową? Bo jej nie ma, czyli uważają państwo, że jest niefunkcjonalna?

JR: Myślę, że skonsultujemy się jeszcze z miastem i ewentualnie uzupełnimy.

PP: Nawet, jeżeli jakiejś inwestycji nie ma w SUMP, nie oznacza, że nie będzie mogła powstać. Jeżeli wpisuje się w ducha dokumentu, czyli w zrównoważoną mobilność to wtedy taka inwestycja może zostać wprowadzona. Po to są również tworzone te mapki w odniesieniu do poszczególnych gmin, żeby inwestycje można było lokalnie aktualizować.

Uczestniczka: Ta kolej miała łączyć węzeł miasto z dworcem kolejowym, więc funkcjonalnie. Jeszcze rok temu była mowa o biletach, ale widziałam, że u Państwa jej nie ma, ale byłaby fajna.

JR: Przedyskutujemy ten temat jeszcze z miastem. Mówimy o usprawnieniu systemu transportowego. Wydaje się nam, że ta kolejka będzie atrakcją turystyczną, a nie stricte elementem systemu transportowego poprawiającego jego wydajność. Ale sprawdzimy to.

Uczestniczka: Czy tworząc SUMP była brana pod uwagę też specyfika województwa, że mamy w okolicy Bydgoszcz czy Włocławek? Czy były brane pod uwagę ciężenia takich miast jak Chełmno czy np. gmina Bądkowo, czy ona faktycznie ciąży do Torunia, jakie ma związki funkcjonalne z Toruniem czy zaspokajają swoje potrzeby np. we Włocławku?

MK: Wykonawca nie odpowie, bo wykonawca dostał obszar do opracowania SUMP (czyli MOFT). Ten podział odbył się na poziomie województwa. Jeszcze niedawno Toruń był w obszarze bydgosko-toruńskim, teraz jesteśmy oddzielnie. Powiązania i ciężenia wynikają z dokumentu, chociażby z analiz ruchu. Podczas tych badań wyszło nam, że np. Chełmno niekoniecznie pasuje do tego obszaru, bardziej by chciało do Bydgoszczy, Świecie też jest lepszym kierunkiem z Chełmna niż Toruń. Poznaliśmy ten obszar dobrze i nie wszyscy do nas idealnie pasują.

Uczestnik: Czy miasto rozważa albo podejmuje już takie kroki jak może wpłynąć na podmioty gospodarcze, myślę o centach handlowych czy dyskontach, jeśli chodzi o kształtowanie infrastruktury rowerowej? Bo weźmy np. taki dyskont na ul. Kościuszki, ulokowany w zabytkowym budynku czy galerii Copernicus. Stojaki na rowery są, ale są w liczbie niewystarczającej.

MK: To jest słuszna uwaga. Zmierzamy do tego, żeby nie rozbudowywać parkingi dla samochodów, ale wyznaczać nowe trendy w mobilności. To jest to, o czym Pan mówi.

Uczestnik: Właśnie o to chodzi – o realny wpływ miasta. Miasto kształtuje przestrzeń, np. w sferze reklam, ale tutaj też ma wpływ. Jak ma zamiar sobie z tym radzić? Np. ilość stojaków mogłaby zależeć od powierzchni.

MK: Teraz już jest na to trochę za późno, bo to trzeba byłoby na etapie pozwolenia na budowę coś takiego rozważać. Ale z drugiej strony nie mamy problemu z galeriami handlowymi, to są przecież rozwiązania, które zapewniają im klientów. To jest dobry pomysł i trzeba to zarekomendować, wydaje się, że to jest do zrobienia. Już się bałem, że Pan zapyta, żeby wykorzystywać te parkingi przy galeriach, jako parkingi dla mieszkańców – tego nie robimy.

Uczestnik: Mi jest bliższy interes rowerzystów niż parkingów dla aut. Ale chciałem powiedzieć o jednym jeszcze problemie – Arena Toruń. Tam też jest niewystarczająca ilość tych stojaków. I gospodarz skierował mnie do Championa, a Champion nie jest zainteresowany dostawieniem.

MK: Jeśli chodzi o stojaki, to MZD ma specjalny program związany z rozwojem infrastruktury rowerowej. Mamy specjalny program dot. budowy samych stojaków. Co prawda stawiamy je bardziej na mieście, niż w takich punktach jak Pan powiedział.

Uczestnik: Musi być w pasie drogowym.

MK: Nie, stawiamy też np. przy szkołach. Jeżeli chodzi o Arenę Toruń to zgłębię temat.

JR: Ale też w dokumencie jest mowa o rozwoju punktowej infrastruktury rowerowej, więc to nie umknie.

Uczestnik: Odnośnie budowy nowego mostu – rozumiem, że dokumentacja projektowa dopiero będzie realizowana?

MK: Były robione analizy i zostało przygotowane Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe. Trwa procedura wyboru projektanta mostu.

Uczestnik: Bo wg. Planu jest wskazane, że most będzie tylko dla ruchu tramwajowego, tak?

JR: Nie, to jest tylko sygnatura na mapie.