

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA MIASTA WŁOCŁAWEK**

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Miasta Włocławek.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego we Włocławku	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego we Włocławku	6
1.3. Definicje i określenia	9
1.4. Konsultacje społeczne	12
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	13
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	13
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie kujawsko-pomorskim i mieście Włocławek	25
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne	33
2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	44
2.5. Czynniki społeczne.....	49
2.6. Czynniki gospodarcze.....	52
2.7. Ochrona środowiska naturalnego	54
2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej.....	57
2.9. Źródła ruchu	63
2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	71
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	76
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	76
3.2. Prognoza popytu	83
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	89
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	89
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	101
4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych	104
4.4. Analiza SWOT.....	107
5. Finansowanie usług przewozowych.....	110
5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.....	110
5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji	113
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	117
6.1. Podział zadań przewozowych	117
6.2. Preferencje pasażerów	119

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	123
7. Organizacja rynku przewozów	125
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji	125
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	128
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	132
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	135
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	137
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego.....	141
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej we Włocławku i gminach ościennych	145
Spis tabel.....	150
Spis rysunków.....	152

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Miasta Włocławek

Celem głównym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego we Włocławku i gminach sąsiadujących, z którymi Miasto Włocławek podpisało porozumienia w sprawie powierzenia organizacji transportu publicznego, jest zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju, czego głównym przejawem w miastach jest udział transportu publicznego w przewozach na poziomie 25-50%.

Cele uzupełniające planu są następujące:

1. Zapewnienie zasad dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach.
2. Funkcjonowanie transportu publicznego jako realnej alternatywy dla realizacji podróży samochodami osobowymi – poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług i uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym.
3. Integracja transportu publicznego, obejmująca transport miejski i transport regionalny – przede wszystkim w zakresie taryfowo-biletowym, koordynacji rozkładów jazdy, informacji o usługach – oraz budowa węzłów integracyjnych.
4. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – poprzez utrzymanie założonego udziału transportu publicznego w przewozach miejskich oraz sukcesywną wymianę i modernizację taboru autobusowego.
5. Realizacja usług przewozowych w transporcie miejskim pojazdami elektrycznymi, których udział, zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110), powinien być nie mniejszy niż 30% we flocie użytkowanych pojazdów. Decyzja w tym zakresie zostanie uzależniona, zgodnie z obowiązującymi przepisami, od wyników analizy kosztów i korzyści wprowadzenia i funkcjonowania pojazdów elektrycznych w sieci komunikacyjnej.

Głównym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Miasta Włocławek i gmin sąsiednich (z którymi Miasto Włocławek – jako organizator transportu – podpisało porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Włocławka i gmin ościennych.

Racjonalność tę determinują:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnością;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęty w niniejszym planie cel jest zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa kujawsko-pomorskiego, Miasta Włocławek oraz gmin objętych planem.

Cele szczegółowe niniejszego planu transportowego obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów;
- określenie linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz terminu rozpoczęcia ich użytkowania.

1.1. Wizja transportu publicznego we Włocławku

Wizja transportu publicznego we Włocławku i w gminach ościennych objętych obsługą organizatora, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych między transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowery i pieszy) w zależności od charakterystyk zagospodarowania przestrzennego danego obszaru miasta. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę.

System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, a to oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym, ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć możliwość wyboru środka transportowego. A więc oprócz możliwości poruszania się po mieście samochodem mieszkańcy powinni mieć tworzone warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem, czy pieszo, a ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczać. Osiągnięcie celów zakładanych przez plan transportowy wymaga równoczesnego zastosowania środków planistycznych, prawnych, organizacyjnych i finansowych.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego we Włocławku

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1944, 2400) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Zakres planu obejmuje obszar miasta Włocławek oraz gmin Brześć Kujawski, Lubanie i Włocławek, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;

- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE. L. 07.315.1 z dnia 3.12.2007 r.), zmienione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. UE, l. 354/22 z dnia 23.12.2016 r.);
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI)) (Dz. U. UE. C. 2010.184E.43);
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI)) – (Dz. U. UE. C. 2010.184E.50);
- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1944, 2400);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. 875, 1087);
- ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110);
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” (M.P. 2012 poz. 252);

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” (Dz. U. 2020 poz. 2328);
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego” (Uchwała nr 14/588/18 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2018 r.);
 - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” (Uchwała nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r.);
 - „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+” (uchwała nr XXVIII/399/20 z dnia 21 grudnia 2020 r. Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego);
 - „Polityka mobilności dla Miasta Włocławek do roku 2030” (uchwała nr XIX/53/2016 Rady Miasta Włocławek z dnia 30 maja 2016 r.);
 - „Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Włocławek na lata 2020-2035” (uchwała nr XXV/110/2020 Rady Miasta Włocławek z dnia 17 sierpnia 2020 r.);
 - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Włocławek” (Uchwała nr XXXVIII/144/2013 Rady Miasta Włocławek z dnia 30 grudnia 2013 r.), zmianę uchwały w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Włocławek” (Uchwała nr XLV/987/2014 Rady Miasta Włocławek z dnia 27 października 2014 r.) oraz zmianę uchwały w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Włocławek” (Uchwała nr XIV/146/2019 Rady Miasta Włocławek z dnia 24 września 2019 r.);
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej we Włocławku i w gminach ościennych;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Włocławka i gmin ościennych;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji, i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich ustaleniami.

W procesie przygotowania planu uwzględniono wyniki badań wielkości popytu na poszczególnych liniach włocławskiej komunikacji miejskiej, zrealizowanych w 2019 r.

W niniejszym dokumencie przytoczona charakterystyka opisuje sytuację społeczno-gospodarczą Włocławka sprzed epidemii wywołanej koronawirusem SARS-CoV-2. Skutki rozprzestrzeniania się koronawirusa i podejmowane w związku z tym działania zaradcze będą miały istotny wpływ na gospodarkę. W czasie sporządzania dokumentu nie można było jednak jednoznacznie ocenić wpływu epidemii na sytuację społeczno-gospodarczą Włocławka.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów lokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;

- **infrastruktura ładowania** – infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej zorganizowanych przez Miasto na obszarze jego właściwości – Miasta i gmin, które z Miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;
- **Miasto** – gmina Miasto Włocławek;
- **MPK** – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą przy ul. Rysiej 3, 87-800 Włocławek, określane w opracowaniu także jako **Spółka**;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – operator publicznego transportu zbiorowego, samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **paliwa alternatywne** – paliwa lub energia wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub gaz płynny (LPG);

- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;
- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych, w opracowaniu nazywany także autobusem wyposażonym w ogniwa paliwowe;
- **Praktyczny przewodnik** – publikacja pt. „Zasady opracowywania wymaganej ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej. Praktyczny przewodnik dla samorządów”, wydana przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w Warszawie, czerwiec 2018 r.;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu; punkt ładowania może być małej mocy (do 22 kW) lub dużej mocy (większej niż 22 kW);
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **P&R (Park&Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach

komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;

- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **stacja ładowania** – urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 1944, 2400);
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110);
- **UTO** – urządzenie transportu osobistego – jest to urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg;
- **Wydział** – Wydział Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii Urzędu Miasta Włocławek, ul. 3 Maja 22, 87-800 Włocławek, wykonujący zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze właściwości Miasta.

1.4. Konsultacje społeczne

Tekst powstanie po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności będący efektem motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Rozwój zrównoważonej mobilności ma przyczyniać się do zwiększenia dostępności obszarów miejskich, zapewnienia warunków jej rozwoju poprzez wzrost bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki unijnym rozwiązaniom prawnym, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Warto dodać, że nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu¹. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, z preferencjami dla torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miast.

¹ *Zielona Księga: „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”*. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 25.9.2007 r., KOM (2007) 551.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2011 r. „Biała Księga”², przedstawia kierunki europejskiej polityki transportowej, priorytety i sposoby ich osiągnięcia na najbliższe lata (do 2030 r.). W dokumencie tym przedstawiono wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu w ramach polityki wspólnotowej, przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji CO₂ o 60% – co wiązać się będzie z koniecznością częstszego wykorzystywania autobusów i autokarów oraz transportu kolejowego i lotniczego, w przewozach pasażerów.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS, zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg, w szczególności na obszarach miejskich, są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualne założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, że wszelkie cele osiągnąć będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in.: promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

² Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Komisja Europejska, 28.3.2011, KOM (2011) 144.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu określono priorytet inwestycyjny, tj. rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych) systemów transportu – w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych – zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym. Planowane inwestycje powinny wspierać rozwój infrastruktury oraz poprawiać łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, określono priorytet inwestycyjny, tj. promowanie włączenia społecznego, przez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie ustala, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFIS oraz przedstawia główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów są przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które wyznaczają m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucje zarządzające.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa³, określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, wspierają realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju oraz identyfikację podstawowych problemów dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

³ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz do miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich – o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – przez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

Założenia dla perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2021-2027 są obecnie w przygotowaniu. Sześć głównych celów polityki spójności do osiągnięcia w wyniku realizacji inwestycji w nowym horyzoncie finansowania to:

- 1) **Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa** – przez innowacje, cyfryzację, transformację gospodarczą oraz wsparcie dla małych i średnich przedsiębiorstw;
- 2) **Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa** – wdrażająca porozumienie paryskie i inwestująca w transformację sektora energetycznego, w odnawialne źródła energii oraz w walkę ze zmianami klimatu;
- 3) **Lepiej połączona Europa** – ze strategiczną infrastrukturą transportową i sieciami cyfrowymi;
- 4) **Europa o silniejszym wymiarze społecznym** – wdrażająca europejski filar praw społecznych i inwestująca w wysokiej jakości zatrudnienie, edukację, umiejętności, integrację społeczną i równy dostęp do opieki zdrowotnej;
- 5) **Europa bliżej obywateli** – przez wspieranie oddolnych strategii rozwoju i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w całej Unii Europejskiej;
- 6) **Łagodzenie skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu.**

Nowym celem tematycznym jest także wspieranie naprawy kryzysowej w kontekście pandemii COVID-19 i przygotowanie ekologicznego, cyfrowego i odpornego na zagrożenia żywienia gospodarczego (REACT-EU).

Przewiduje się, że programy krajowe będą realizowane w podobnym zakresie jak w obecnej perspektywie finansowej. Największą alokację środków w perspektywie 2021-2027 otrzyma Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

Instrumentem terytorialnym będą Zintegrowane Inwestycje Terytorialne dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych (MOF) miast wojewódzkich i miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, z jednym ze szczególnie ważnych tematów – transportem niskoemisyjnym, oraz Inne Instrumenty Terytorialne dla miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze bez wyznaczonych MOF, obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, Obszarów Strategicznych Interwencji o znaczeniu regionalnym oraz obszarów rewitalizacji.

W ramach celu 2 działania prowadzone będą w obszarach środowiska i energetyki. W obszarze środowiska zakłada się wsparcie produkcji energii z odnawialnych źródeł, wsparcie infrastruktury energetycznej oraz transportu niskoemisyjnego. Wsparcie transportu niskoemisyjnego będzie realizowane poprzez:

- wsparcie transportu w ramach obszarów funkcjonalnych miast, w tym inwestycje w nowoczesny tabor niskoemisyjny oraz działania towarzyszące (np. miejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS),
- rozwój nowych źródeł i nośników energii (LNG, CNG, energia elektryczna, wodór),
- zwiększenie efektywności energetycznej transportu,
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów niskoemisyjnych.

W ramach celu 3 przewiduje się rozwój lądowej infrastruktury transportowej w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, m.in. poprzez likwidację wąskich gardeł i domknięcie sieci, budowę międzynarodowych i transgranicznych połączeń sieci, zwiększenie dostępności transportowej, w tym połączeń włączających do sieci. Poprawa dostępności ma dotyczyć także poprawy dostępności miast i ich odciążenie od ruchu tranzytowego. Zakłada się także działania zmierzające do wsparcia zmian w mobilności oraz zmniejszenie emisyjności sektora transportu, w szczególności rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego i jego infrastruktury oraz unowocześnienie taboru i dostosowanie go do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Celem będzie także powiązanie obszarów peryferyjnych z lokalnymi i/lub regionalnymi centrami wzrostu (z preferencją dla transportu kolejowego, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych miast) oraz integracja różnych form transportu np. w węzłach przesiadkowych.

Umowa Partnerstwa na nowy horyzont finansowania 2021-2027 jest obecnie w fazie negocjacji pomiędzy Polską a Komisją Europejską. Środki wynegocjowane przez polski rząd w ramach unijnego budżetu na lata 2021-2027 pomogą wzmocnić polską gospodarkę oraz szybciej wyjść z kryzysu wywołanego przez COVID-19. Założenia Umowy Partnerstwa zostały podane konsultacjom społecznym.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego oraz ich integracji, coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

„Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności”⁴ wyznacza dziewięć celów strategicznych, których osiągnięcie pozwoli zrealizować sformułowaną w dokumencie wizję rozwoju kraju, ukierunkowaną na stworzenie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki do 2030 r.

W obszarze równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) w kierunku interwencji transport określono jako cel nr 9 „Zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”.

W ramach tego celu kierunkami interwencji dotyczącymi mobilności i transportu zbiorowego w miastach, w zakresie udroźnienia obszarów miejskich i metropolitalnych, są:

- budowa obwodnic dużych miejscowości, przebudowa pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości;
- wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach;
- konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego;
- podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.

Dokument uznaje, że powyższe działania winny być skoordynowane, w szczególności z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych.

⁴ *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności* przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r., M.P. z 2013 r., poz. 121.

„Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”⁵ jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i jest narzędziem do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny. Określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania. Celem głównym Strategii jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Celem szczegółowym III jest „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”; kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”. Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wymieniono m.in.:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich i związanych z poprawą jakości powietrza;
- realizację strategii zrównoważonej mobilności miejskiej, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego.

Wśród działań zmierzających do pełniejszego wykorzystania potencjału największych polskich aglomeracji wymieniono m.in.:

- wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych zachowań mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego, jako podstawowego środka komunikacji w obszarach miejskich i ich strefach podmiejskich;
- tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności m.in. poprzez ułatwienia w lokalizowaniu stacji do ładowania pojazdów elektrycznych, zakup elektrycznych autobusów itp. oraz wspieranie miast w rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego;
- wprowadzanie uregulowań prawnych i organizacyjnych przyczyniających się do wzrostu użytkowania pojazdów elektrycznych;
- wspieranie miast w wymianie taboru transportu miejskiego na ekologiczny i niskoemisyjny (np. autobusy elektryczne we wszystkich miastach wojewódzkich).

Jednym z obszarów wpływających na osiągnięcie celów Strategii szczegółowo omówionych w dokumencie jest transport. Jako kierunek interwencji w tym obszarze dokument wy-

⁵ *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24.02.2017 r., M. P. z 2017 r., poz. 260.

mienia „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”, nakierowany na podniesienie efektywności i atrakcyjności transportu publicznego, zachęcając mieszkańców do zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy. Wśród działań w ramach tego obszaru wymieniono m.in.:

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, integrację biletową pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;
- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego; promocję ruchu rowerowego i pieszego;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Z kolei w ramach kierunku interwencji „Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe” jako działanie wskazano m.in. przygotowanie nowego systemu finansowania usług publicznych w obszarze transportu, zarówno na obszarach funkcjonalnych miast i aglomeracji, jak również na obszarach wiejskich – zapewnienie odpowiedniego poziomu finansowania usług.

„Krajowa Polityka Miejska 2023”⁶ jest celowym działaniem państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych. Jej celem strategicznym jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa życia mieszkańców, a w tym:

- poprawa konkurencyjności;
- rewitalizacja obszarów zdegradowanych;
- przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (segregacja przestrzenna, problem z dostępem do usług, zapewnienie komunikacji) oraz pogarszaniu się jakości życia.

⁶ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 20.10.2015 r., www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miej-ska, dostęp 15.03.2021 r.

W ramach tego celu realizowane będą działania związane z adaptacją i tworzeniem efektywnej struktury przestrzennej miast, dostosowanej do potrzeb jej użytkowników. Pożądana struktura przestrzenna łączy wzrost gospodarczy z potrzebą ochrony środowiska.

Jednym z sześciu głównych wątków tematycznych ujętych w Krajowej Polityce Miejskiej jest „Transport i mobilność miejska”, w tym transport publiczny. W kierunkach działań wskazuje się, że celem działań władz samorządowych powinno być osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta, a zasadniczym priorytetem starania na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych, a zwłaszcza odwrócenia trendu polegającego na wzrastającym uzależnieniu od codziennego wykorzystywania samochodu osobowego przy przemieszczaniu się w obszarze miejskim.

Jako jeden z priorytetów inwestycyjnych Krajowa Polityka wskazuje zmianę sposobu kształtowania ulic, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich, przyczyniając się do zmiany zachowań komunikacyjnych na rzecz ograniczania indywidualnego transportu samochodowego (strefowanie prędkości, preferowanie ruchu rowerowego, zachęty dla podróży pieszych). Jako inny priorytet dokument wskazuje inwestycje w transport publiczny. Podkreślona została także potrzeba szerszej integracji systemów komunikacyjnych, w tym taryfowej, rozkładowej i systemów P&R.

W ramach kształtowania zachowań komunikacyjnych w dążeniu do mobilności zrównoważonej wskazuje się na działania zmniejszające rolę samochodu osobowego na rzecz innych sposobów przemieszczania się. Dokument wskazuje, że wprowadzanie rozwiązań promujących komunikację zbiorową powinno być wspierane poprzez działania prowadzące do postrzegania roweru jako samodzielnego środka transportu, poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej zapewniającej dostępność rowerem do 100% potencjalnych źródeł i celów podróży. Z kolei w rozwiązaniach przestrzennych i komunikacyjnych jako bardzo ważne podkreśla się uwzględnianie potrzeb pieszych – zarówno w obszarach śródmiejskich, jak i poza nimi, na długich dystansach oraz w zakresie ostatniej mili (niwelowanie barier, skracanie dróg dojścia itp.), z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych.

W zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym Krajowa Polityka wskazuje m.in. ma potrzebę koordynacji i współpracy między samorządami, tworzenie „stref niskiej emisji”, odpowiednią politykę parkingową, właściwe opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego.

Aktualnie trwają prace nad opracowaniem dokumentu pn. Krajowa Polityka Miejska 2030, będącym aktualizacją opisanej Polityki.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”⁷ wymienia siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wymieniono m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

Strategia określa cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument określa podstawowe zasady polityki regionalnej jako: subsydiarności, zintegrowanego podejścia terytorialnego, partnerstwa i współpracy, koncentracji terytorialnej i tematycznej, podejmowania decyzji w oparciu o dowody, warunkowości zrównoważonego inwestowania.

Celem głównym polityki regionalnej jest „efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju...”. Strategia definiuje trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy 1. „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowany jest na takie obszary strategicznej interwencji jak: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach tego celu określono kierunek działań 1.5. „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej. Działania mają objąć lepsze skomunikowanie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych (infrastruktura transportowa oraz rozwój usług i środków transportu zbiorowego na obszarach wiejskich) oraz zwiększenie wykorzystania potencjału kolejowego. Jako działania wymieniono m.in.:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich związanych z poprawą jakości powietrza oraz adaptacją do zmian klimatu obszarów miejskich, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi wykorzystania OZE i ochroną środowiska naturalnego;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i osób z niepełnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;

⁷ „Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r., www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego. *

- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Cel szczegółowy 3. „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast, i wykorzystanie ich doświadczenia dla współpracy i powiązań z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądany obszar współpracy dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategie rozwoju ponadlokalnego.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”⁸ określa działania równoważenia mobilności miejskiej realizowane poprzez przedsięwzięcia z zakresu polityki przestrzennej. Koncepcja definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
2. Poprawa spójności wewnętrznej kraju i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Jako kierunek działań w ramach ostatniego z celów, w Koncepcji wymienia się „zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu”, a w ramach tego kierunku działania:

- zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym środowiskowych;
- poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, w tym rozwój transportu szynowego i szybkiego autobusu;
- utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, w tym na obszarach aglomeracyjnych dla pasażerskiego transportu publicznego.

⁸ *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 r.* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252)

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁹, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź” itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej, w szczególności w obszarach miejskich, poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

„Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości”¹⁰ jako cele wskazuje:

- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków;
- rozwój przemysłu elektromobilności;
- stabilizację sieci elektroenergetycznej.

Realizacja planu przebiegać miała w trzech etapach. W pierwszym etapie planowane było stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej oraz ukierunkowanie finansowania publicznego. W etapie drugim (w latach 2019-2020) założono budowę infrastruktury zasilania w wybranych miastach, intensyfikację zachęt, komercjalizację wyników

⁹ Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (M.P. z 2013 r., poz. 75)

¹⁰ Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości przyjęty przez Radę ministrów w dniu 16 marca 2017 r., www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/rzad-przyjal-plan-rozwoju-elektromobilnosc-w-polsce-3, dostęp 15.03.2021 r.

badan oraz wdrażanie nowych modeli biznesowych. W ostatnim etapie (do 2025 r.) planowane było stopniowe wycofywanie instrumentów wsparcia.

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie kujawsko-pomorskim i mieście Włocławek

W „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+”¹¹ przyjęto, że istotą funkcjonowania i rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego jest zapewnienie jak najwyższej możliwej jakości życia mieszkańców. Przyjęto, że finalnym efektem realizacji zawartych w Strategii działań, będzie przede wszystkim wzrost zamożności społeczeństwa, znacznie większa satysfakcja z możliwości realizacji aspiracji życiowych na terenie województwa oraz komfort zamieszkiwania w regionie o dobrym stanie środowiska i wysokiej jakości oferowanych usług.

Idea przyspieszenia rozwoju opierać się będzie na czterech filarach:

- rozwoju społecznym;
- zrównoważonym rozwoju gospodarczym;
- kształtowaniu przestrzeni;
- sprawnym funkcjonowaniu systemów.

W dokumencie sformułowano cele i kierunki rozwoju województwa na pięciu poziomach: celu nadrzędnego, celów głównych, celów operacyjnych, kierunków działań i projektów kluczowych.

Jako cel nadrzędny ustalono: „Jakość życia typowa dla wysokorozwiniętych regionów europejskich”. Cel ten realizowany będzie w czterech obszarach: społeczeństwo, gospodarka, przestrzeń i spójność. W ramach pierwszego z obszarów określono dwa (1. Skuteczna edukacja, 2. Zdrowe, aktywne i zamożne społeczeństwo), a w pozostałych po jednym celu głównym (3. Konkurencyjna gospodarka, 4. Dostępna przestrzeń i czyste środowisko, 5. Spójne i bezpieczne województwo). W ramach celów głównych określono po kilka celów operacyjnych.

W ramach celu 4. Dostępna przestrzeń i czyste środowisko jednymi z ośmiu celów operacyjnych są: 45. Infrastruktura transportu oraz 47. Czysta energia i bezpieczeństwo energetyczne. Natomiast w ramach celu 5. Spójne i bezpieczne województwo wymieniono cel operacyjny 51. Transport publiczny.

W ramach celu operacyjnego 45. wymieniono dwadzieścia kierunków działań dotyczących rozwoju dróg i modernizacji infrastruktury drogowej, mostów, linii kolejowych, portu lotniczego Bydgoszcz i małych lotnisk, infrastruktury logistyki transportowej, dróg rowerowych

¹¹ Strategia przyjęta uchwałą nr XXVIII/399/20 z dnia 21 grudnia 2020 r. Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

oraz zakupu taboru. Kierunkiem 4511 jest zakup taboru dla organizacji transportu publicznego, a kierunkiem 4518 jest przygotowanie infrastruktury transportowej dla rozwoju elektromobilności.

W ramach celu operacyjnego 47. wymieniono m.in. kierunki rozwoju: 4701 wsparcie rozwoju niskoemisyjnego transportu publicznego oraz 4702 wsparcie rozwoju niskoemisyjnego transportu indywidualnego.

W ramach celu operacyjnego 51. wymieniono kierunki działań:

- 5101 – „Realizacja systemu transportu publicznego „60/90” dla zapewnienia spójności wewnętrznej województwa” – zapewnienie czasu dojazdu komunikacją publiczną do jednej ze stolic województwa nie wyższego niż 60 minut z ośrodków powiatowych i 90 minut z dowolnej innej miejscowości województwa poprzez odpowiednią organizację publicznego transportu zbiorowego;
- 5102 – „Rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego w obszarach funkcjonalnych miast” – w pięciu największych miastach (w tym we Włocławku) i ich strefach podmiejskich i obszarach funkcjonalnych poprzez tworzenie systemów wspólnego transportu, rozwój komunikacji miejskiej na obszarze przylegającym do miast lub tworzenie węzłów przesiadkowych;
- 5103 „Poprawa dostępności województwa w transporcie pasażerskim” – poprzez zwiększenie liczby połączeń kolejowych i autobusowych w transporcie publicznym;
- 5104 „Rozwój transportu publicznego na żądanie” – poprzez uruchomienie bezpłatnych połączeń na żądanie dla osób w podeszłym wieku oraz z ograniczeniami ruchu zamieszkujących obszary pozbawione innego transportu;
- 5105 „Integracja komunikacyjna Bydgoszczy i Torunia”;
- 5106 „Integracja systemów transportowych różnych przewoźników” – poprzez dostępność różnych linii w ramach tych samych węzłów, integrację rozkładów jazdy umożliwiającą dokonywanie przesiadek oraz wspólną politykę taryfową i wzajemne honorowanie biletów.

W przedstawionym w dokumencie wykazie projektów kluczowych znalazły się m.in. projekty dotyczące Włocławka:

- w ramach celu 1. projekt nr 105 – Rodzinne Centrum Wiedzy i Rozrywki „Energia Włocławka”;
- w ramach celu 2. projekt nr 213 – Powołanie Filharmonii we Włocławku oraz nr 219 – Upowszechnienie żeglarstwa na Kujawach i Pomorzu, w tym na Zalewie Włocławskim;
- w ramach celu 4.:

- projekt nr 425 – Modernizacja kluczowej infrastruktury medycznej, w tym Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego we Włocławku (z utworzeniem Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego – projekt nr 426),
- projekt nr 433 – Budowa Portu Multimodalnego we Włocławku,
- projekt nr 437 – Budowa drogi krajowej nr 62 w relacji autostrada A1 – Włocławek,
- projekt nr 441 – Budowa alternatywnej przeprawy przez Wisłę we Włocławku,
- projekt nr 463 – Budowa i modernizacja przystanków kolejowych dla usprawnienia funkcjonowania transportu regionalnego w województwie kujawsko-pomorskim, w tym przebudowa kompleksu dworcowego we Włocławku;
- w ramach celu 5.:
 - projekt nr 501 – Rozwój transportu niskoemisyjnego w miastach województwa kujawsko-pomorskiego,
 - projekt nr 503 – Rozwój idei biletu regionalnego „System Bilet Regionalny”,
 - projekt nr 510 – Projekt na rzecz integracji i współpracy wszystkich interesariuszy zainteresowanych rozwojem transportu publicznego na terenie województwa,
 - projekt nr 511 – Projekt na rzecz integracji i współpracy wszystkich interesariuszy zainteresowanych rozwojem dróg rowerowych na terenie województwa.

Strategia zalicza Miejski Obszar Funkcjonalny miasta Włocławka do Obszarów Strategicznej Interwencji.

„Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020”¹² przewiduje interwencję w trzech obszarach:

- I – Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa;
- II – Rozwój infrastruktury kolejowej poprawiającej spójność województwa;
- III – Rozwój pasażerskiej infrastruktury dostępu do sieci transportowej w aspekcie publicznego transportu zbiorowego.

Plan określa kryteria i ustala priorytety przebudowy dróg wojewódzkich oraz we współpracy z GDDKiA krajowych (połączenie dróg nr 15 i 80, węzeł w Dźwierznie, obwodnice), a także modernizacji linii kolejowych oraz punktów kolejowej odprawy pasażerskiej. Plan określa także działania w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związane z rozpoczęciem wypełniania funkcji organizatora przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, w tym zakup 39 nowych autobusów.

¹² Plan przyjęty uchwałą nr 52/2400/17 z dnia 28 grudnia 2017 r. Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

„Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Włocławek”¹³ został opracowany z powodu przekroczeń stężeń dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 w centralnym obszarze miasta oraz przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu we wszystkich obszarach Włocławka w 2018 r.

Plan jako jedno z podstawowych kierunków działań wskazuje ograniczenie wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego, lecz działanie to nie zostało ujęte w harmonogramie działań naprawczych. Działanie to powinno być realizowane poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane, przebudowę i modernizację dróg, czyszczenie ulic i dróg na mokro oraz placów budów, tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów pieszych.

„Strategia rozwoju Obszaru Strategicznej Interwencji dla miasta Włocławek oraz obszaru powiązanego z nim funkcjonalnie”¹⁴ określa cele rozwojowe dla miasta i miejscowości z nim sąsiadujących, takie jak:

- cel nr 1. Aktywizacja gospodarcza;
- cel nr 2. Poprawa jakości kapitału ludzkiego;
- cel nr 3. Poprawa jakości środowiska przyrodniczego;
- cel nr 4. Wzrost spójności komunikacyjnej;
- cel nr 5. Podniesienie poziomu jakości życia.

W ramach celu nr 3 jednym z priorytetów inwestycyjnych jest „Poprawa efektywności energetycznej oraz zmniejszenie niskich emisji”. W ramach tego priorytetu proponowane są działania w zakresie:

- usprawnienia systemu niskoemisyjnego transportu publicznego;
- budowy nowoczesnego centrum przesiadkowego we Włocławku;
- rozbudowy lokalnych i ponadlokalnych ścieżek/tras rowerowych oraz parkingów;
- modernizacja oświetlenia ulicznego.

W ramach celu nr 4 przewiduje się działania w zakresie przebudowy dróg.

Na liście projektów podstawowych znalazł się projekt „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BiT-City II” – etap I i II, zakładający zakup odpowiednio 3 i 1 pojazdu dla komunikacji miejskiej oraz budowę parkingów P&R oraz B&R.

Opracowana w ramach projektu „Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych Włocławka oraz wsparcie ich rozwoju poprzez przygotowanie dokumentów planistyczno-strategicznych” dokument „Strategia rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego Włocławka na lata

¹³ Program przyjęty uchwałą nr XXIII/338/20 z dnia 22 czerwca 2020 r. Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

¹⁴ Strategia przyjęta uchwałą nr XVII z dnia 12.07.2017 r. Komitetu Sterującego OSI Włocławka.

2014-2020”¹⁵ w części nr 2 pn. „Strategia” wyznacza pięć celów do realizacji, zbieżnych z przywołanym dokumentem Strategii rozwoju OSI.

W ramach celu strategicznego nr 4. „Wzrost spójności komunikacyjnej” wymieniono cel operacyjny 4.1. „Rozwój sieci dróg ponadlokalnych” a w nim w ramach programu 4.1.1 „Rozbudowa i modernizacja dróg ponadlokalnych” projekt trzeciej przeprawy mostowej przez Wisłę we Włocławku. Z kolei w ramach programu 4.1.2 „Budowa i przebudowa sieci dróg wewnętrznych i obwodnic miast”, jako jedno z zadań wymieniono połączenie al. Królowej Jadwigi z ul. Toruńską oraz zachodnią obwodnicę Włocławka.

W ramach tego samego celu strategicznego określono także cel operacyjny 4.3 „Rozwój spójnego systemu komunikacji publicznej”, a w nim zawarto program 4.3.1. – „Integracja usług transportu zbiorowego” oraz projekty utworzenie nowych połączeń komunikacyjnych gminy Lubanie z miastem Włocławek oraz rozszerzenia sieci komunikacji podmiejskiej w gminie Włocławek.

„Strategia Rozwoju Miasta Włocławek 2020+”¹⁶ określa wizję miasta, w której w wersji opisowej w elemencie „Miasto zrównoważonego rozwoju, przyjazne dla życia, o wysokiej jakości usług społecznych” wymieniono dobrze rozwiniętą infrastrukturę komunikacyjną i sprawny system transportu publicznego.

Jako cel główny Strategii określono „Tworzenie warunków dla powstawania nowych miejsc pracy”, do którego osiągnięcia przyczyni się realizacja sześciu celów strategicznych, w tym celu 4. „Dążenie do wzmocnienia atrakcyjności miasta jako miejsca do życia”. W ramach tego celu strategicznego określono cel m.in. operacyjny 4.1. „Usprawnienie układu drogowego miasta oraz poprawa organizacji transportu publicznego”, w którym jako jedno z zadań zdefiniowano „Modernizacja transportu publicznego i jego korelacja między przewoźnikami do potrzeb mieszkańców Włocławka i okolic”. W opisie do tego zadania przewidziano powstanie centrum komunikacyjnego oraz budowę stacji tankowania CNG.

„Studium komunikacyjne dla miasta Włocławka i jego obszaru funkcjonalnego – cz. 2. Kierunki rozwoju”¹⁷ opracowano przed oddaniem do eksploatacji odcinka autostrady A1, przebiegającego na południe od miasta. Opracowanie to w zakresie publicznego transportu zbiorowego wskazuje na potrzebę wzrostu roli komunikacji miejskiej w Śródmieściu, wprowadzenia priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego i utworzenia węzłów przesiadkowych oraz usprawnienia połączeń rowerowych. Studium zawiera program inwestycji w transporcie zbiorowym.

¹⁵ www.wof.wloclawek.eu/strategia-rozwoju, dostęp 15.03.2021 r.

¹⁶ Strategia przyjęta uchwałą nr XLI/26/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r. Rady Miasta Włocławek.

¹⁷ www.wof.wloclawek.eu/studium-komunikacyjne, dostęp 15.03.2021 r.

rowym, obejmujący m.in. zakup niskoemisyjnego, hybrydowego taboru autobusowego, remont głównego węzła PKP/PKS oraz modernizację wiat i zatok przystankowych w gminie Włocławek.

„Polityka Mobilności Miejskiej dla Miasta Włocławek do roku 2030”¹⁸ określa dwa cele strategiczne:

- cel 1 – osiągnięcie wartości wskaźnika udziału podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w mieście Włocławek odpowiednio: do roku 2018 (cel krótkoterminowy) >45%; do roku 2023 (cel średnioterminowy) >55%; do roku 2030 (cel długoterminowy) >65%;
- cel 2 – ocena poziomu mobilności w obszarze miasta Włocławek [% odpowiedzi pozytywnych (poziom satysfakcjonujący respondenta) w stosunku do wszystkich odpowiedzi udzielonych w badaniu na reprezentatywnej próbie mieszkańców]: badanie w roku 2018 (cel krótkoterminowy) >50%; badanie w roku 2023 (cel średnioterminowy) >65%; badanie w roku 2030 (cel długoterminowy) >75%;

oraz cele uzupełniające: bezpieczeństwa, satysfakcji, jakości przestrzeni miejskiej, jakości transportu publicznego oraz skuteczności implementacji.

W ramach celu jakości transportu publicznego przewiduje się udział ceny pozytywnej w badaniu reprezentatywnej próby mieszkańców: do roku 2018 (cel krótkoterminowy) >35%; do roku 2023 (cel średnioterminowy) > 60%; do roku 2030 (cel długoterminowy) >75 %.

„Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Włocławek na lata 2020-2035”¹⁹ wymienia pięć celów strategicznych, a w ramach każdego z nich określono cele operacyjne. Cele strategiczne oraz przyporządkowane im cele operacyjne przedstawiają się następująco:

- I – Niskoemisyjny transport zbiorowy:
 - I.1 – Stopniowa wymiana taboru komunikacji miejskiej na niskoemisyjny;
 - I.2 – Budowa infrastruktury dla elektromobilności;
 - I.3 – Zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego;
- II – Elektromobilność obywateli:
 - II.1 Budowa świadomości ekologicznej i promowanie postaw związanych z elektromobilnością;
 - II.2 – Wspieranie wzrostu liczby prywatnych samochodów elektrycznych i niskoemisyjnych;
 - II.3 Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania dla mieszkańców;

¹⁸ Polityka przyjęta uchwałą nr XIX/53/2016 z dnia 30 maja 2016 r. Rady Miasta Włocławek.

¹⁹ Strategia przyjęta uchwałą nr XXV/110/2020 z dnia 17 sierpnia 2020 r. Rady Miasta Włocławek.

- II.4 – Kontrolowany rozwój mikromobilności;
- III – Elektromobilność w samorządzie:
 - III.1 – Niskoemisyjny Urząd Miasta i usługi komunalne;
 - III.2 – Elektryczna straż miejska;
- IV – Inteligentny Włocławek:
 - Poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - Zwiększenie spójności i dostępności systemu transportowego;
 - Poprawa warunków dla ruchu rowerowego;
 - Elektryczny Włower;
- V. Błękitno-zielone Miasto:
 - V.1 Cichszy transport;
 - V.2 Zmniejszenie poziomu emisji szkodliwych substancji z transportu;
 - V.3 Inteligentna sieć energetyczna i oświetleniowa;
 - V.4 Recykling zużytych akumulatorów z pojazdów;
 - V.5 Miasto atrakcyjne turystycznie.

Realizację wymiany taboru na elektryczny w ramach celu I.1 Strategia uzależnia od wyników kolejnych analiz kosztów i korzyści, uznając jednak ten kierunek za docelowy.

W ramach realizacji celu I.2 dokument przewiduje jako zadania: budowę systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, multimodalnego węzła przesiadkowego, analizę możliwości wprowadzenia komunikacji tramwajowej i zakupu mniejszych autobusów do obsługi nowych tras oraz wprowadzenie włocławskiej karty miejskiej.

W zakresie wdrożenia do ruchu w komunikacji miejskiej pojazdów elektrycznych w dokumencie przywołano zapisy z Analizy Kosztów i Korzyści opracowanej w 2018 r.

Zwiększenie dostępności i atrakcyjności w ramach celu I.3 będzie realizowane przez rozwinięcie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz wprowadzenie zbliżeniowej karty miejskiej.

Z kolei w ramach realizacji celu III.1 przewiduje się zadanie zakupu elektrycznych samochodów osobowych dla Urzędu Miasta i jednostek organizacyjnych Miasta z budową punktów ładowania oraz zakup elektrycznych rowerów do dyspozycji Urzędu Miasta.

„Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasto Włocławek”²⁰ jako cel główny wskazuje redukcję emisji gazów cieplarnianych (4,62 Mg CO₂), redukcję zużycia energii finalnej

²⁰ Plan przyjęty uchwałą nr XII/99/2015 z dnia 25 października 2015 r. Rady Miasta Włocławek wielokrotnie zmienianą, tekst ujednolicony www.bip.um.wlocl.pl/ujednolicony-tekst-planu-gospodarki-niskoemisyjnej-po-uchwale-nr-xliv712018-rady-miasta-wloclawek-z-dnia-5-czerwca-2018r, dostęp 15.03.2021 r.

(0,92 MWh) oraz zwiększenie udziału zużycia energii z odnawialnych źródeł w ogólnym zużyciu energii (o 0,09 MWh). Jako cele szczegółowe Planu do 2020 r. wyznaczono m.in.:

- budowę ścieżek rowerowych, zachęcających do korzystania z alternatywnego dla pojazdów spalinowych środków transportu;
- utrzymanie na niskim poziomie zużycia paliw przez środki transportu;
- poprawę jakości dróg, wpływającą na zużycie paliw.

W harmonogramie działań w wykazie przedsięwzięć w punkcie 3 „Niskoemisyjny transport” wymieniono projekt pn. „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku”, o wartości 33,1 mln zł, a w nim:

- wymianę 12 autobusów MPK sp. z o.o. na niskoemisyjne (program GAZELA);
- rozbudowę pętli autobusowych w systemie B&R;
- zainstalowanie w głównych punktach przesiadkowych infokiosków z funkcją biletomatu;
- system dynamicznej informacji pasażerskiej (DPI);
- Włocławską Kartę Miejską, jako nośnik biletów okresowych oraz uprawnień do ulgowych przejazdów;
- rozbudowę sieci komunikacyjnej dróg rowerowych na terenie miasta (ok. 20 km);
- przebudowę dworca PKP/PKS na nowoczesne centrum przesiadkowe;
- budowę i przebudowę dróg.

„Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla miasta Włocławek”²¹ została opracowana w grudniu 2018 r. z uwagi na to, że miasto Włocławek przekracza próg 50 000 mieszkańców i było zobligowane do opracowania analizy kosztów i korzyści, o której mowa w art. 37 ustawy o elektromobilności.

Opracowana Analiza wykazała dla Włocławka brak korzyści ze stosowania pojazdów zeroemisyjnych, zatem Miasto nie ma obowiązku – do czasu opracowania w 2021 r. następnej analizy – do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów komunikacji miejskiej.

W opracowanej Analizie zaproponowano kolejność przydziału linii do obsługi taboru zeroemisyjnym. Zaproponowano by w pierwszej kolejności obsługiwane nim były linie 13 i 17, ze stacją ładowania szybkiego na pętli Dębowa, w drugiej kolejności linia 15, z dedykowaną stacją ładowania na pętli Ostrowska, w trzeciej linia 14 ze stacją ładowania na pętli Wiejska, a następnie linie: 1 – korzystająca ze stacji na pętli Wiejska, 3 – korzystająca ze stacji na pętli Ostrowska oraz 21 i 23.

²¹ www.bip.um.wlocl.pl, dostęp 15.03.2021 r.

„Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Włocławek na lata 2018-2023”²² w kierunkach działań zmierzających do ograniczenia hałasu drogowego zawiera w punkcie nr 1 „planowanie rozwoju sieci transportu w mieście z uwzględnieniem m.in. emisji hałasu do środowiska – wymiana taboru autobusowego na nisko-lub bezemisyjny”, w punkcie nr 7 „wdrażanie rozwiązań usprawniających funkcjonowanie komunikacji zbiorowej”, a w punkcie nr 8 – „rozwój alternatywnych form komunikacji w mieście, w szczególności komunikacji rowerowej.

Dokument uznaje, że pozytywny wpływ na emisję hałasu drogowego będą miały planowane inwestycje, m.in. budowa trzeciej przeprawy przez Wisłę czy połączenie ul. Kruszyńskiej i al. Królowej Jadwigi z ul. Toruńską.

Jako dostępne techniki ograniczania hałasu drogowego dokument wskazuje m.in. rozwój przyjaznej komunikacji zbiorowej, w tym z wykorzystaniem nowoczesnego taboru autobusowego – autobusów elektrycznych, a także wspieranie komunikacji rowerowej.

„Plan adaptacji Miasta Włocławka do zmian klimatu do roku 2030”²³ wyznacza wizję, cel nadrzędny oraz cele szczegółowe adaptacji. Wśród działań adaptacyjnych wymienionych w dokumencie znajdują się m.in.:

- rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażania technologii niskoemisyjnej w ramach projektu BIT - CITY II;
- budowa miejskiego systemu transportowych ścieżek rowerowych.

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Zależności pomiędzy sposobem zagospodarowania przestrzennego a potrzebami transportowymi

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, nauki, miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach występujących przewozów w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego, a mianowicie:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;

²² Program przyjęty uchwałą nr XLV/73/2018 z dnia 27 czerwca 2018 r. Rady Miasta Włocławek.

²³ Plan przyjęty uchwałą nr III/20/2018 z dnia 10 grudnia 2018 r. Rady Miasta Włocławek.

- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży jego mieszkańców;
- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i rozmieszczenie funkcji mają wpływ na wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych.

Informacje ogólne o mieście i jego położeniu

Miasto Włocławek jest miastem na prawach powiatu położonym w południowo-wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, nad rzeką Wisłą, na obu jej brzegach. Całkowita powierzchnia miasta, na dzień 31 grudnia 2020 r. wynosiła 84 km², a liczba mieszkańców 109 883. Pod względem powierzchni i populacji Włocławek był trzecim miastem województwa.²⁴ Wskaźnik gęstości zaludnienia dla miasta wynosi 1 303 os/km², co stanowi wartość zbliżoną do innych podobnej wielkości miast w Polsce. Włocławek jest oddalony od stolic i największych miast województwa – Bydgoszczy i Torunia – odpowiednio o 90 i 50 km.

Włocławek w krajowych i wojewódzkich dokumentach planistycznych

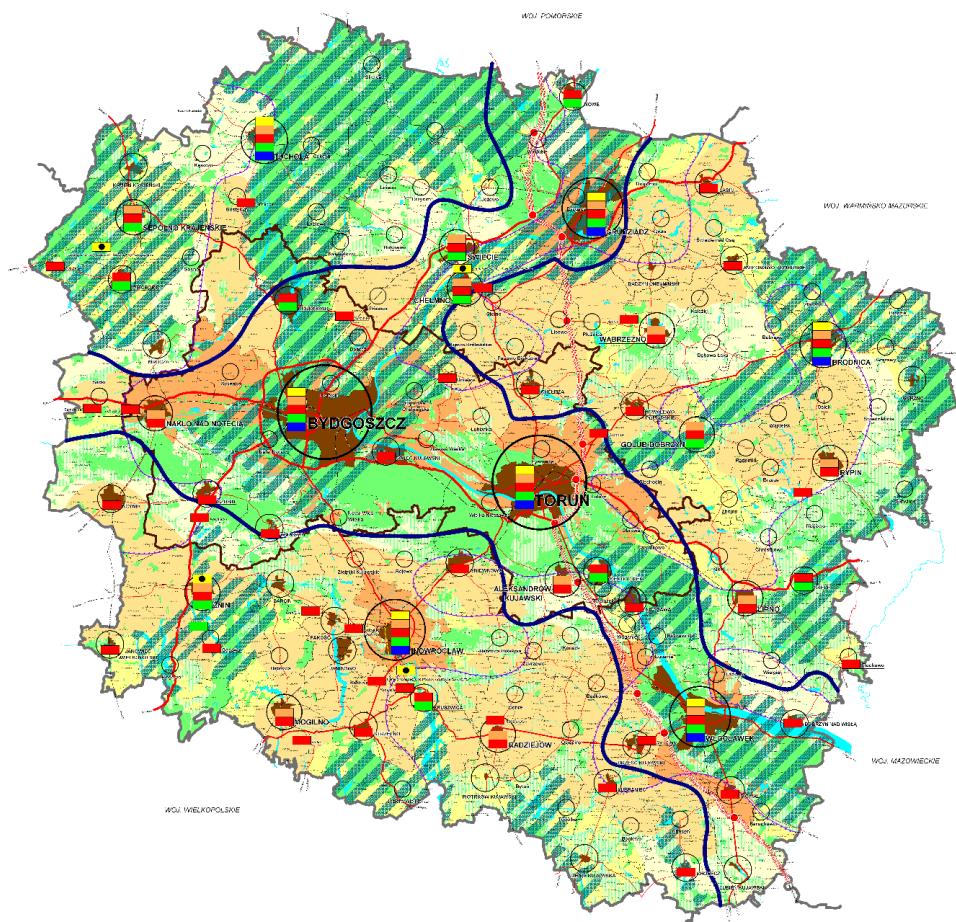
Według zapisów przyjętej w 2012 r. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Włocławek zaliczono do grupy ośrodków regionalnych. Ich zasięg oddziaływania jest znacznie mniejszy niż ośrodków metropolitalnych i krajowych (miast wojewódzkich), jednak pełnią one ważne funkcje gospodarcze, administracyjne i społeczne w skali regionalnej (obszar kilku powiatów).

W uchwalonym w 2003 r. Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego Włocławek zaliczono do grupy ośrodków subregionalnych (drugi poziom w hierarchii sieci osadniczej po ośrodkach regionalnych – Bydgoszczy i Toruniu), których potencjał wykracza poza standardowe wyposażenie miast powiatowych w szeroko pojętą infrastrukturę obsługi mieszkańców (w zakresie edukacji, instytucji otoczenia biznesu itp.). Obszar oddziaływania takich ośrodków określono na 3 do 5 okolicznych powiatów. W planie ujęto podział województwa na cztery strefy polityki przestrzennej. Włocławek znajduje się w strefie centralnej obejmującej obszar położony wzdłuż Wisły i Noteci, na obszarze której znajdują się 4 największe miasta województwa. Strefa ta charakteryzuje się najwyższą gęstością zaludnienia, największym udziałem ludności miejskiej i najwyższym stopniem aktywności gospodarczej.

²⁴ Dane GUS, dostęp: 26 lutego 2021 r.

Strefa ta, według założeń, ma stanowić obszar koncentracji infrastruktury technicznej i rozwoju procesów urbanistycznych.

Obszar oddziaływania Włocławka i jego funkcji jako ośrodka miejskiego obejmuje tereny w promieniu 30-35 km, czyli powiaty włocławski, lipnowski, radziejowski i część powiatu aleksandrowskiego. Główna oś powiązań Włocławka z innymi ośrodkami o zbliżonym lub większym znaczeniu w sieci osadniczej kraju przebiega wzdłuż autostrady A1 i linii kolejowej nr 18 i łączy Włocławek z Bydgoszczą, Toruniem, Łodzią i Warszawą.



**Rys. 1. Podział województwa kujawsko-pomorskiego
na strefy polityki przestrzennej**

Źródło: „Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego”.

Zagospodarowanie przestrzenne obszaru objętego planem

Miasto Włocławek

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Włocławka przyjęto podział terenu miasta na 10 jednostek strukturalnych. Podział ten odzwierciedla różnorodność funkcji danych obszarów i sposobów ich zagospodarowania. Poniżej zamieszczono

mapę miasta z zaznaczonymi granicami jednostek strukturalnych. W tabeli 1 przedstawiono wykaz jednostek wraz z danymi o ich powierzchni, liczbie ludności oraz gęstości zaludnienia.



Rys. 2. Podział miasta na jednostki strukturalne

Źródło: „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Miasta Włocławek”.

Tab. 1. Liczba ludności w poszczególnych jednostkach strukturalnych Miasta Włocławek

Jednostka strukturalna	Powierzchnia [km ²]	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia [os/km ²]
Michelin	9,64	7846	814
Południe	5,79	34579	5 972
Śródmieście	2,76	25235	9 143
Wschód Mieszkaniowy	4,06	15800	3 892

Jednostka strukturalna	Powierzchnia [km ²]	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia [os/km ²]
Wschód Przemysłowy	3,38	2056	608
Zachód Przemysłowy	20,27	1168	58
Zawiśle	7,91	3480	440
Zazamcze	5,63	21461	3 812
Wschód Leśny	6,82	29	4
Rybnica	6,61	1083	164

Źródło: „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Włocławek na lata 2018-2023”, s. 9.

Michelin jest najdalej na południe wysuniętą częścią miasta Włocławek. Obszar tej jednostki zajmują lasy oraz osiedle domów jednorodzinnych z niewielkim udziałem zabudowy wielorodzinnej. Północną część osiedla zajmują zakłady przemysłowe oraz zakład karny. Baza usługowa obejmuje usługi podstawowe w zakresie handlu, gastronomi, oświaty (szkoła podstawowa i przedszkole) i służby zdrowia. Osiedle Michelin położone jest po obu stronach Alei Jana Pawła II – drogi wojewódzkiej nr 317 – stanowiącej drogę wylotową z Włocławka w kierunku Nowej Wsi i Kruszyna w gminie wiejskiej Włocławek. Jest to jedyna droga łącząca Michelin z pozostałymi częściami miasta.

Południe znajduje się w centralnej części miasta. Granice tej jednostki stanowią rzeka Zgłowiączka, linia kolejowa nr 18 oraz granica lasu od południa. Dominującym sposobem zagospodarowania tej jednostki jest zabudowa mieszkalna. Na jej terenie znajdują się osiedla domów wielorodzinnych – bloków mieszkalnych z wielkiej płyty – powstałe w latach 80. XX wieku. Zabudowę uzupełniają domy jednorodzinne. Jednostka posiada dobrze rozwiniętą bazę usług podstawowych. Zlokalizowane są tu także punkty usługowe o znaczeniu ponadlokalnym w zakresie handlu (sklepy wielkopowierzchniowe) oraz oświaty (szkoła muzyczna, technikum, liceum). Zachodnią część tej jednostki zajmują zlokalizowane wzdłuż rzeki Zgłowiączki ogródki działkowe. Południe jest stosunkowo dobrze skomunikowane z pozostałymi jednostkami. Z Zazamczem łączy je dwa mosty na Zgłowiączce. Ze Śródmieście komunikacja możliwa jest poprzez dwa przejazdy przez linię kolejową nr 18, a także dwa przejścia piesze. W kierunku południowym wychodzą z tego obszaru dwie drogi: DW317 w kierunku Michelina i dalej Kruszyna w gminie wiejskiej Włocławek oraz DK62 w kierunku węzła Włocławek Zachód na autostradzie A1 i Brześcia Kujawskiego. W północnej części jednostki, na granicy ze Śródmieściem zlokalizowany jest główny dworzec kolejowy Włocławka.

Rybnica jest najdalej na wschód wysuniętą częścią Włocławka. Obszar ten, pod względem zagospodarowania przestrzennego, charakteryzuje się występowaniem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz dużym udziałem terenów niezbudowanych. Główne skupiska zabudowy stanowią osiedla Łęg – położone nad Wisłą, wzdłuż ul. Płockiej (drogi krajowej nr 62), w północnej części jednostki oraz Rybnica – w południowej części, wzdłuż ulicy Rybnickiej. Wymienione dwie ulice wraz z ul. Przemysławą stanowią główne drogi łączące Rybnicę z obszarem Wschodu Przemysłowego i pozostałymi częściami miasta. Ulica Płocka stanowi także główny wylot z miasta w kierunku zachodnim i umożliwia dojazd do wsi leżących w zachodniej części gminy wiejskiej Włocławek. Na terenie jednostki znajdują się także kompleksy ogródków działkowych oraz pojedyncze zakłady przemysłowe. Baza usług podstawowych jest uboga i nie zaspokaja potrzeb mieszkańców.

Śródmieście jest najstarszą częścią Włocławka, zlokalizowaną w centralnej części miasta, pomiędzy Wisłą, a linią kolejową nr 18. Dominującym sposobem zagospodarowania przestrzennego jest w tej części miasta zabudowa mieszkaniowa (w przeważającej części wielorodzinna, niewielki udział zabudowy jednorodzinnej) oraz usługowa. Zabudowę uzupełniają tereny zielone: skwery i parki. Na tym obszarze zlokalizowanych jest wiele punktów usługowych o znaczeniu ponadlokalnym (handel, oświata, administracja, kultura, służba zdrowia). Centralnym punktem Śródmieścia jest Plac Wolności, od którego odchodzą główne ulice tej części miasta. Jednostka ta jest dobrze skomunikowana z pozostałymi częściami miasta. Z jednostką Południe łączy ją dwa przejazdy pod linią kolejową nr 18 i dwa przejścia piesze. Z obszarem Zazamcza komunikację umożliwiają dwa mosty na rzece Zgłowiączce. Dojazd na Zawisze możliwy jest przez Most Marszałka Rydza Śmigłego na rzece Wiśle. Od wschodu obszar zabudowy Śródmieścia płynnie przechodzi w osiedla mieszkaniowe jednostki Wschód Mieszkaniowy. Na granicy tej jednostki zlokalizowany jest dworzec kolejowy Włocławek. Centralnie położona część Śródmieścia stanowi obszar przewidziany do działań rewitalizacyjnych.

Wschód Leśny obejmuje teren prawie w całości zagospodarowany jako lasy i nieużytki. Zabudowa jest nieliczna i rozproszona.

Wschód Mieszkaniowy zajmuje obszar w centralnej części miasta, po wschodniej stronie Śródmieścia. Od północy granicę tej jednostki wyznacza Wisła, od południa Aleja Królowej Jadwigi i Aleja Kazimierza Wielkiego stanowiące południową obwodnicę miasta w ciągu drogi krajowej nr 62 oraz linia kolejowa nr 18, a od wschodu graniczy z jednostką Wschód Przemysłowy. Dominującym sposobem zagospodarowania tego obszaru jest wielorodzinna zabudowa mieszkaniowa uzupełniona zabudową jednorodzinną i usługową. W północnej i wschodniej części tej jednostki zlokalizowane są także zakłady przemysłowe. Wschód Mieszkaniowy charakteryzuje rozwinięta baza usług o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym (w tej

drugiej kategorii m.in. sklepy wielkopowierzchniowe, szkoły średnie, szpital). Na tym obszarze znajduje się także kilka ważnych obiektów o znaczeniu dla całego miasta takich jak cmentarz komunalny, stadion, hala sportowa. Jednostka ta jest dobrze skomunikowana z innymi częściami miasta. Z Południem łączy ją przejazd pod linią kolejową w ciągu Alei Królowej Jadwigi. Ul. Płocka i Aleja Kazimierza Wielkiego są głównymi drogami łączącymi ten obszar z jednostkami po wschodniej stronie miasta: Wschodem Przemysłowym i Rybnicą. Od strony zachodniej zabudowa Wschodu Mieszkaniowego płynnie przechodzi w zabudowę Śródmieścia, a przejazd pomiędzy tymi jednostkami umożliwia wiele dróg. W kierunku południowym (na tereny jednostki Wschód Leśny) wyjazd umożliwia Aleja Fryderyka Chopina (droga krajowa nr 91), która jest główną drogą wylotową z Włocławka w kierunku Kowala.

Wschód Przemysłowy zajmuje obszar na lewym brzegu Wisły, po wschodniej stronie miasta, pomiędzy jednostkami Wschód Mieszkaniowy i Rybnica. Jest to głównie obszar lokalizacji zakładów przemysłowych. Niewielką część jednostki, położoną w północnej części (przy ul. Płockiej) zajmuje osiedle domów wielorodzinnych. Baza usług podstawowych jest ograniczona i nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Brak jest usług o znaczeniu ponadlokalnym. Głównymi drogami łączącymi ten obszar z resztą miasta są ul. Płocka (w kierunku jednostki Wschód Mieszkaniowy, a w przeciwną stronę w kierunku Rybnicy), Aleja Kazimierza Wielkiego (w kierunku osiedli w południowej części Wschodu Mieszkaniowego i jednostki Południe), ulice Przemysłowa i Rybnicka (w kierunku południowej części Rybnicy) oraz Aleja Księdza Jerzego Popiełuszki (droga krajowa nr 67) wiodąca na drugi brzeg Wisły po zaporze (w kierunku jednostki Zawiśle).

Zachód Przemysłowy jest najdalej wysuniętą częścią miasta w kierunku zachodnim. Charakteryzuje się przede wszystkim zabudową przemysłową (tu zlokalizowany jest największy zakład przemysłowy we Włocławku – Anwil SA i wiele mniejszych zakładów), rozproszoną zabudową mieszkaniową oraz występowaniem lasów i nieużytków. Baza usługowa w zakresie handlu, oświaty i służby zdrowia jest bardzo ograniczona. Z racji swego peryferyjnego położenia, jednostka ta jest słabo skomunikowana z resztą miasta. Jedyne dojazdy drogowe w kierunku Zazamcza i centrum miasta stanowi ulica Toruńska (droga krajowa nr 91). Przez teren tej jednostki przebiega linia kolejowa nr 18, przy której zlokalizowany jest przystanek osobowy Włocławek Brzeziny. Z tego obszaru wychodzą trzy drogi wylotowe z miasta: ul. Toruńska (droga krajowa nr 91) w kierunku Lubania, ul. Inowrocławska (droga wojewódzka nr 252) w kierunku miejscowości Brzeziny w gminie Brześć Kujawski i węzła Włocławek Północ na autostradzie A1 oraz ul. Wiklinowa w kierunku wsi Gąbinek w gminie Lubanie.

Zawiśle jest jedyną częścią Włocławka położoną na prawym brzegu Wisły. Zagospodarowanie tego obszaru charakteryzuje się dużym udziałem terenów zielonych oraz występowaniem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Baza usługowa obejmuje usługi podstawowe w zakresie handlu, gastronomii, oświaty (szkoła podstawowa i przedszkole) i służby zdrowia. Brak usług o znaczeniu ponadlokalnym i zakładów przemysłowych. Zabudowa tego obszaru skoncentrowana jest wzdłuż ulic Grodzkiej, Lipnowskiej i Dobrzyńskiej stanowiących główną drogę tej części miasta. Przebiegają one wzdłuż Wisły. Zawiśle z lewobrzeżną częścią miasta łączą dwie przeprawy przez Wisłę: Most Marszałka Rydza-Śmigłego oraz zaporę, po której przebiega Aleja Księdza Jerzego Popiełuszki (droga krajowa nr 67). Z Zawiśla wychodzą trzy drogi wylotowe z miasta w kierunku wsi położonych w gminie Fabianki: ul. Witoszyńska w kierunku Nowego Witoszyna, ul. Lipnowska i Aleja Księdza Jerzego Popiełuszki w kierunku Szpetala Górnego i Fabianek.

Zazamcze położone jest nad Wisłą, pomiędzy Śródmieściem i Południem (z którymi graniczy przez rzekę Zgłowiączkę), a Zachodem Przemysłowym. Zachodnią część tego obszaru zajmują lasy natomiast w północnej i wschodniej części dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna uzupełniona zabudową mieszkaniową jednorodziną i usługową. W południowej części jednostki zlokalizowane są zakłady przemysłowe. Zazamcze posiada dobrze rozwiniętą bazę usług podstawowych. Ponadto, na jego obszarze, zlokalizowane są punkty usługowe o znaczeniu ponadlokalnym takie jak szkoły średnie czy Szpital Wojewódzki położony przy lesie w południowo-zachodniej części jednostki. Ta część miasta jest stosunkowo dobrze skomunikowana ze Śródmieściem i Południem (dojazd umożliwiając cztery przeprawy przez Zgłowiączkę). Tędy przebiega też jedyna droga łącząca centralną część miasta z Zachodem Przemysłowym – ul. Toruńska (droga krajowa nr 91). Przez obszar Zazamcza przebiega ul. Wieniecka stanowiąca wylot z miasta w kierunku uzdrowiska w Wieńcu-Zdroju w gminie Brześć Kujawski. Przez środek tej jednostki przebiega linia kolejowa nr 18, na której zlokalizowany jest przystanek osobowy Włocławek Zazamcze.

Uwzględniając charakter zagospodarowania przestrzennego poszczególnych jednostek strukturalnych można je podzielić na 4 grupy:

- obszary o dużej gęstości zaludnienia (powyżej 3 tys. osób/km²) i dobrze rozwiniętej bazie usługowej, w tym usług o znaczeniu ponadlokalnym, gdzie dominuje zabudowa mieszkaniowa i usługowa uzupełnione w niewielkim stopniu strefami o funkcji przemysłowej – 4 centralne jednostki – Śródmieście, Południe, Wschód Mieszkaniowy i Zazamcze, których liczba ludności stanowi ponad 85% liczby ludności miasta;

- obszary o dominującej funkcji przemysłowej, uzupełnionej rozproszoną zabudową mieszkaniową (bez dostępu do usług podstawowych na miejscu) – Wschód Przemysłowy, Zachód Przemysłowy;
- obszary o niskiej gęstości zaludnienia z dominującą funkcją mieszkaniową (zabudowa głównie jednorodzinna) i dobrze rozwiniętą bazą usług o znaczeniu lokalnym – Michelin, Zawisze;
- obszary, w których dominuje rozproszona zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, na których dostęp do usług podstawowych na miejscu jest ograniczony – Rybnica, Wschód Leśny.

Według zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego nie przewiduje się znaczących zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. Jako obszary przewidziane do lokalizacji inwestycji w zakresie budownictwa mieszkaniowego wskazano tereny na Zawiszu i Rybnicy w zakresie zabudowy jednorodzinnej oraz Zazamczu i Wschodzie Mieszkaniowym w zakresie zabudowy wielorodzinnej. Przewidziane jest także dogęszczanie zabudowy na obszarze Śródmieścia. Założono także rozwój działalności usługowej na obszarze jednostek Południe i Wschód Mieszkaniowy oraz możliwość zagospodarowania terenów jednostki Wschód Leśny w zakresie usług sportowych i rekreacyjnych.

Gmina wiejska Włocławek

Gmina wiejska Włocławek wchodzi w skład powiatu ziemskiego włocławskiego. Siedzibą władz gminy jest Włocławek, który jednak nie wchodzi w jej skład. Teren gminy wiejskiej okala Miasto Włocławek od strony południowej i wschodniej. Znajduje się w całości na lewym brzegu Wisły. Gmina ma 220 km² powierzchni i 7309 mieszkańców²⁵. Gęstość zaludnienia wynosi 33 os/km².

Gmina Włocławek zajmuje podłużny teren, którego oś przebiega równoleżnikowo. Pod względem zagospodarowania przestrzennego charakteryzuje go duży udział lasów (wchodzących w skład kompleksu Lasów Gostynińsko-Włocławskich). Oprócz lasów na terenie gminy wyróżnić można trzy obszary o dominującej funkcji rolniczej, na których znajdują się wsie.

Jedna z zagospodarowanych rolniczo, zamieszkałych części gminy znajduje się w jej zachodniej części, na południe od miasta Włocławek (graniczy z osiedlem Michelin). Główny dojazd do miasta z tego obszaru stanowi droga wojewódzka nr 317. Największymi wsiami na tym terenie są: Nowa Wieś (819 mieszkańców) i Kruszyn (730), które stanowią dla tego obszaru lokalne centrum koncentracji usług podstawowych (handel, oświata, służba zdrowia). W miejscowości Nowa Wieś, przy granicy z Włocławkiem, zlokalizowanych jest także kilka zakładów

²⁵ Stan na dzień 31 grudnia 2019 r. Źródło: Dane GUS – stat.gov.pl, dostęp: 12 marca 2021 r.

przemysłowych. Łącznie zamieszkują na tym obszarze, na który składa się 16 sołectw, 4 684 osoby.

Drugi obszar, na którym dominuje funkcja rolnicza i występuje zabudowa mieszkalna znajduje się nad Wisłą, w środkowej części gminy, przy drodze krajowej nr 62, która stanowi wylot z Włocławka w kierunku wschodnim (od strony Rybnicy). Łącznie, w 8 sołectwach, mieszka na tym terenie 2 375 osób. Największymi miejscowościami są Modzerowo (509 mieszkańców), Kosinowo (389) i Smólnik (383). Lokalna baza usługowa w tej części gminy zaspokaja potrzeby mieszkańców w zakresie usług podstawowych (sklepy spożywcze, szkoły podstawowe, przychodnia).

Przy drodze krajowej nr 62, nad Wisłą, na wschodnim krańcu gminy, zlokalizowane są dwa sołectwa: Skoki Duże (144 mieszkańców) i Dąb Mały (144)²⁶, których teren stanowi trzeciego-leśny obszar w gminie.

Miejscowości znajdujące się na obszarze zachodnim od tych w części środkowej oddziela las, przez który przebiegają południkowo droga krajowa nr 91 oraz linia kolejowa nr 18 (znajduje się tu przystanek osobowy Warząchewka). Nie ma możliwości przejazdu drogą o utwardzonej nawierzchni pomiędzy tymi dwoma częściami gminy nie wyjeżdżając poza jej granice. Najdogodniejsza droga łącząca je prowadzi przez miasto Włocławek.

Gmina miejsko-wiejska Brześć Kujawski

Gmina Brześć Kujawski wchodzi w skład powiatu ziemskiego włocławskiego. Siedzibą władz gminy jest miasto Brześć Kujawski. Gmina graniczy z Włocławkiem od strony południowo-zachodniej. Gmina ma 151 km² powierzchni i 11 442 mieszkańców²⁷. Gęstość zaludnienia wynosi 76 os/km². Dominującym sposobem zagospodarowania terenu gminy są grunty rolne z rozproszoną zabudową zagrodową. Niespełna 18% powierzchni gminy zajmują lasy, skupione głównie w północnej części gminy, przy granicy z Włocławkiem. Miasto Brześć Kujawski jest największą miejscowością w gminie, skupiającą 40% jej ludności (4 596 mieszkańców). Obszar wiejski gminy podzielony jest na 25 sołectw. Oprócz Brześcia wyróżniającymi się pod względem liczby ludności i bazy usługowej w zakresie handlu i oświaty miejscowościami są Wieniec i Brzezie, zlokalizowane odpowiednio w środkowej i północnej części gminy. Gmina Brześć posiada 3 drogowe połączenia z Włocławkiem. Droga wojewódzka nr 252 łączy miejscowość Brzezie z jednostką Zachód Przemysłowy. Wieś Wieniec z obszarem Zazamcza łączy droga powiatowa, której przedłużeniem na terenie miasta jest ulica Wieniecka. Z samego Brześcia do Włocławka prowadzi droga krajowa nr 62 wchodząca do miasta od strony jednostki

²⁶ Źródło: Gmina Włocławek – gmina.wloclawek.pl, dostęp: 12 marca 2021 r.

²⁷ Stan na 31 grudnia 2019 r. Dane GUS – stat.gov.pl, dostęp: 12 marca 2021 r.

Południe. Przez teren gminy przebiega autostrada A1 i zlokalizowane są na niej dwa węzły drogowe: na przecięciu z drogą wojewódzką nr 252 (Włocławek-Północ) i z drogą krajową nr 62 (Włocławek-Zachód). Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego gminy zakłada rozwój funkcji mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej w części gminy położonej najbliżej Włocławka (sołectwa skupione wokół miejscowości Brzezcie i Wieniec) oraz w Brześciu Kujawskim. Pozostała część gminy przewidziana jest do funkcji rolniczej.

Gmina wiejska Lubanie

Gmina Lubanie wchodzi w skład powiatu ziemskiego włocławskiego. Gmina graniczy z Włocławkiem od strony zachodniej. Gmina ma 69 km² powierzchni i 4 562 mieszkańców²⁸. Gęstość zaludnienia wynosi 66 os/km². Teren gminy ma charakter typowo rolniczy. Dominują grunty rolne (70% powierzchni gminy) i rozproszona zabudowa zagrodowa. Największą miejscowością w gminie jest Lubanie. Leży ona w centralnej części gminy i stanowi główny ośrodek administracyjny i usługowy. Gminę Lubanie łączą z Włocławkiem dwie drogi. Droga krajowa nr 91 stanowi przedłużenie ulicy Toruńskiej i łączy Zachód Przemysłowy z Lubaniem. Ulica Wiklinowa umożliwia dojazd z położonej nad Wisłą wsi Gąbiniek do drogi krajowej nr 91 przy zakładach Anwil SA. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 18. W miejscowości Lubanie zlokalizowany jest przystanek osobowy Lubanie.

Gmina wiejska Fabianki

Gmina Fabianki wchodzi w skład powiatu ziemskiego włocławskiego. Jest ona położona na prawym brzegu Wisły, graniczy z Zawisłem i poprzez Wisłę z jednostką Zachód Przemysłowy. Gmina ma 76 km² powierzchni i 10 107 mieszkańców²⁹. Gęstość zaludnienia wynosi 133 os/km². Pod względem zagospodarowania przestrzennego gminę można podzielić na dwa obszary: zachodnią część o charakterze leśnym i wschodnią – typowo rolniczą. Najludniejszą miejscowością w gminie, która stanowi jednocześnie najważniejszy ośrodek usługowy jest położony przy granicy z Włocławkiem Szpetal Górny (2 269 mieszkańców). Większość ludności gminy skupiona jest w miejscowościach leżących przy drodze krajowej nr 67 przebiegającej południkowo. Są to (oprócz Szpetala Górnego): Bogucin (1 014 mieszkańców), Fabianki (854) i Cyprianka (786). Innym ważnym ośrodkiem jest położone we wschodniej części gminy Nasiegniewo (1 096)³⁰. W Nasiegniewie, Szpetalu Górnym i Bogucinie zlokalizowane są zakłady

²⁸ Stan na 31 grudnia 2019 r. Dane GUS – stat.gov.pl, dostęp: 12 marca 2021 r.

²⁹ Stan na 31 grudnia 2019 r. Dane GUS – stat.gov.pl, dostęp: 12 marca 2021 r.

³⁰ Dane o liczbie mieszkańców wsi w gminie Fabianki pochodzą ze strony internetowej gminy – Fabianki.pl, dostęp: 16 marca 2021 r.

przemysłowe. Dominującym rodzajem zabudowy mieszkaniowej jest budownictwo jednorodzinne. W największych miejscowościach występuje ponadto w niewielkim zakresie zabudowa wielorodzinna.

Podsumowanie

Stan zagospodarowania przestrzennego Włocławka i przyległych gmin determinuje najważniejsze zadania systemu transportu zbiorowego w mieście. Są to przede wszystkim:

- wewnętrzne skomunikowanie centralnego obszaru miasta (Śródmieścia, Południa, Zazamcza i Wschodu Mieszkaniowego), charakteryzującego się największą gęstością zaludnienia i skupiającego większość ludności miasta – większość podróży wewnątrzmięjskich odbywana jest wewnątrz tego niewielkiego obszaru;
- połączenie obszarów o największej gęstości zaludnienia z głównymi skupiskami zakładów przemysłowych (Wschód Przemysłowy, Zachód Przemysłowy);
- umożliwienie dojazdu z peryferyjnie położonych, pozbawionych dostępu na miejscu do rozwiniętej bazy usługowej osiedli (Rybnica, Zachód Przemysłowy, Wschód Przemysłowy, Zawisze, Michelin) do jednostek centralnych;
- skomunikowanie gmin ościennych z Włocławkiem.

2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Czynnikiem mającym decydujący wpływ na kształt potrzeb transportowych i międzygałęziowy podział zadań przewozowych na danym obszarze są:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa ludności;
- liczba osób aktywnych zawodowo;
- liczba uczniów i studentów;
- stopień zmotoryzowania ludności.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r. Włocławek wraz z czterema sąsiednimi gminami zamieszkiwały 143 303 osoby. 77% z tej liczby stanowili mieszkańcy Włocławka. Pozostałe 23% przypadało na gminy ościenne. Liczba ludności Włocławka spadła o 6% od roku 2011. Prognozowane są dalsze spadki, wynikające z ujemnego salda migracji oraz ujemnego przyrostu naturalnego. Prognozowana na 2030 r. liczba mieszkańców Włocławka wynosi niewiele ponad 100 tysięcy, co oznacza spadek o kolejne 9% względem roku 2019. Dla całego obszaru objętego opracowaniem spadki w okresach 2010-2019 i 2019-2030 (prognozowany) wynoszą odpowiednio 4 i 7%. Liczba ludności czterech gmin ościennych charakteryzuje się mniejszą zmiennością w analizowanym okresie. W gminach Brześć Kujawski i Lubanie w latach 2010-2019 ubyło odpowiednio 1 i 2% mieszkańców. Prognozowane wartości na 2030 r. są

zblżone do tych z 2019 r. Gminy Włocławek (wiejska) i Fabianki zanotowały od 2010 r. wzrosty liczby ludności o odpowiednio 5 i 8%. W perspektywie do 2030 r. prognozuje się zmniejszenie populacji w gminie wiejskiej Włocławek o 7%, zaś dla gminy Fabianki prognozowany jest dalszy wzrost.

Tab. 2. Liczba ludności Włocławka oraz gmin ościennych w latach 2010, 2019 oraz prognoza GUS na rok 2030

Liczba ludności	2010	2019	2030 (prognoza)	Dynamika 2019/2010 [%]	Dynamika 2030/2019 [%]
Włocławek	117 034	109 883	100 210	94	91
Gmina Włocławek	6 930	7 309	6 791	105	93
Gmina Brześć Kuj.	11 572	11 442	11 460	99	100
Gmina Lubanie	4 670	4 562	4 454	98	98
Gmina Fabianki	9 385	10 107	10 893	108	108
SUMA	149 591	143 303	133 808	96	93

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 12 marca 2021 r.

Analiza struktury wiekowej ludności Włocławka (stan na 31 grudnia 2019 r.) wskazuje, że 16% mieszkańców jest w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat), 58% w wieku produkcyjnym (17-64 dla mężczyzn i 17-59 dla kobiet), zaś pozostałe 26% to mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym (65+ dla mężczyzn i 60+ dla kobiet). Porównanie tych wartości do średnich dla Polski (18/60/22) wskazuje, że ludność Włocławka na tle kraju charakteryzuje się większym udziałem osób w wieku poprodukcyjnym i mniejszym udziałem dwóch pozostałych grup. Ludność gmin ościennych Włocławka charakteryzuje się nieco mniejszym udziałem osób w wieku poprodukcyjnym (18-20%) oraz większym udziałem osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym (odpowiednio 58-64% i 17-19%). Są to wartości zbliżone do średnich dla ludności całego kraju. Porównanie struktury wiekowej ludności w 2019 r. do tej z 2010 r. wskazuje na wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym, a spadek udziału dwóch pozostałych grup we wszystkich analizowanych gminach. Według prognozy na 2030 r. taka tendencja ma się utrzymać w ciągu kolejnych 11 lat. Trend wzrostowy udziału osób w wieku poprodukcyjnym jest najszybszy we Włocławku. W 2030 r. 30% mieszkańców będzie w wieku poprodukcyjnym.

Tab. 3. Struktura wiekowa ludności Włocławka i gmin ościennych w latach 2010, 2019 oraz prognoza na rok 2030

Wiek	2010		2019		2030 (prognoza)		Zmiana udziału 2019-2010 [p.p.]	Zmiana udziału 2030-2019 [p.p.]
	liczba osób	udział [%]	liczba osób	udział [%]	liczba osób	udział [%]		
Włocławek								
przedprodukcyjny	19 970	17	17 509	16	15 157	15	-1	-1
produkcyjny	76 602	65	64 161	58	54 539	54	-7	-4
poprodukcyjny	20 462	17	28 213	26	30 514	30	8	5
Gmina Włocławek								
przedprodukcyjny	1 452	21	1 316	18	1 090	16	-3	-2
produkcyjny	4 511	65	4 618	63	4 048	60	-2	-4
poprodukcyjny	967	14	1 375	19	1 653	24	5	6
Gmina Brześć Kujawski								
przedprodukcyjny	2 299	20	2 030	18	1 867	16	-2	-1
produkcyjny	7 414	64	7 102	62	6 647	58	-2	-4
poprodukcyjny	1 859	16	2 310	20	2 946	26	4	6
Gmina Lubanie								
przedprodukcyjny	956	20	789	17	747	17	-3	-1
produkcyjny	2 982	64	2 865	63	2 645	59	-1	-3
poprodukcyjny	732	16	908	20	1 062	24	4	4
Gmina Fabianki								
przedprodukcyjny	1 971	21	1 875	19	1 794	16	-2	-2
produkcyjny	6 275	67	6 446	64	6 479	59	-3	-4
poprodukcyjny	1 139	12	1 786	18	2 620	24	6	6

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 12 marca 2021 r.

Szczegółowa analiza danych demograficznych dla Włocławka wskazuje, że zarówno spadek liczby ludności ogółem, jak i zmiana struktury wiekowej mieszkańców wynikają w dużej mierze z migracji. We wszystkich trzech grupach wiekowych współczynnik salda migracji (saldo migracji w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców) był w latach 2016-2019 ujemny. Oznacza to, że we wszystkich grupach wiekowych więcej ludzi wyprowadziło się z miasta niż osiedliło się w nim. W grupie w wieku poprodukcyjnym odnotowujemy jednak najmniejsze wartości współczynnika, co oznacza, że (proporcjonalnie do liczebności grup) odnotowano w niej najmniejszy spadek liczby ludności wynikający z migracji.

Tab. 4. Współczynnik salda migracji dla poszczególnych grup wiekowych dla Włocławka w latach 2016-2019

Współczynnik salda migracji (na 1000 mieszkańców)	2016	2017	2018	2019
wiek przedprodukcyjny	-31,7	-37,2	-33,4	-54,3
wiek produkcyjny	-43,5	-39,4	-53,0	-63,7
wiek poprodukcyjny	-6,9	-1,5	-23,8	-9,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 12 marca 2021 r.

W 2021 r. we Włocławku działało 86 placówek oświatowych. Było to 37 przedszkoli, 22 szkoły podstawowe, 27 szkół średnich i 2 szkoły muzyczne realizujące wyłącznie kształcenie artystyczne. Łącznie uczęszczało do nich 18 816 dzieci i uczniów. Według danych na koniec 2019 r. we Włocławku funkcjonowały 2 uczelnie wyższe, które kształciły 2 195³¹ studentów. Jest to jedna uczelnia publiczna – Państwowa Uczelnia Zawodowa we Włocławku oraz jedna niepubliczna – Kujawska Szkoła Wyższa we Włocławku.

Tab. 5. Liczba dzieci i uczniów uczęszczających do różnych publicznych placówek oświatowych na terenie Włocławka

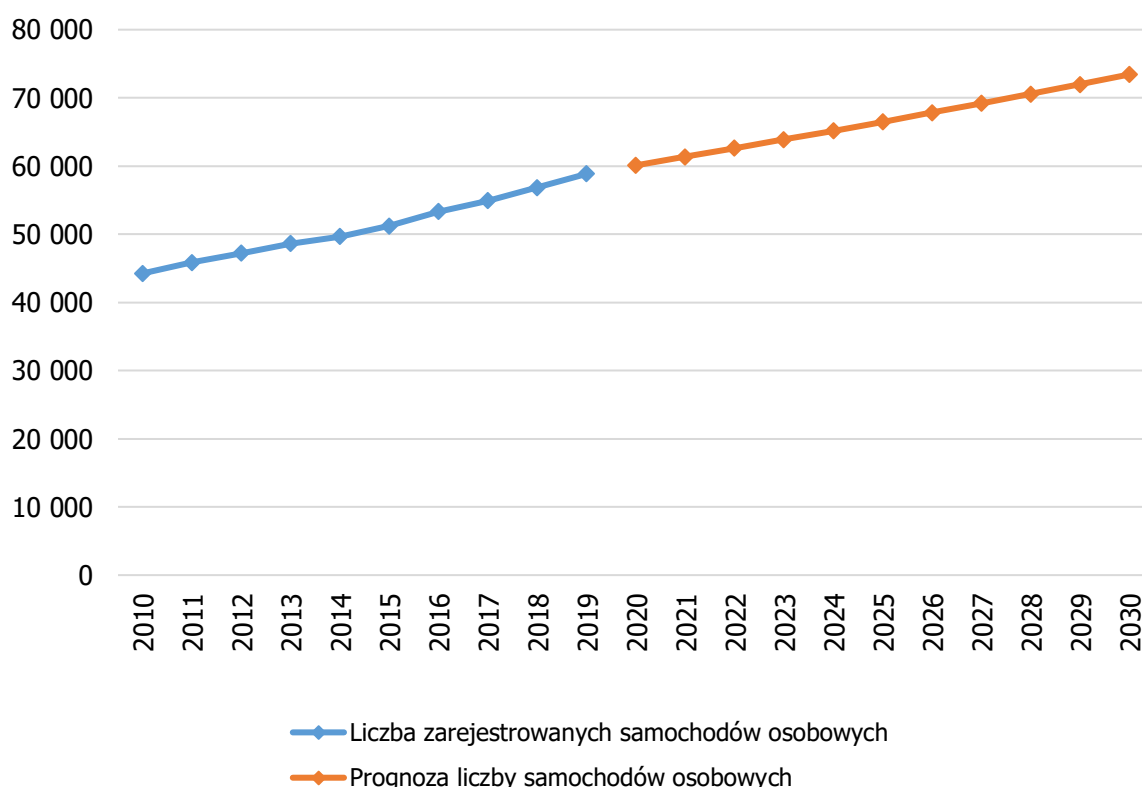
Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba dzieci i uczniów
Przedszkola	37	3 066
Szkoły Podstawowe	22	7 703
Szkoły Średnie	27	7 910
w tym:		
– Licea Ogólnokształcące	10	3 219
– Technika	7	3 548
– Szkoły Branżowe	9	1 001
– Ogólnokształcące Szkoły Muzyczne	1	142
Szkoły Muzyczne	2	137
w tym:		
– Szkoły Muzyczne I stopnia	1	51
– Szkoły Muzyczne II stopnia	1	86
SUMA	88	18 816

Źródło: Dane Urzędu Miasta Włocławek oraz Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych rpo.men.gov.pl,
dostęp: 18 marca 2021 r.

³¹ Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 12 marca 2021 r.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Na koniec 2019 r. we Włocławku zarejestrowane było 58 846 samochodów osobowych i 72 961 pojazdów samochodowych i ciągników. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 536 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. W okresie ostatnich 9 lat zanotowano wysoki wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych – o 41,6% w stosunku do stanu z 2009 r. oraz pojazdów – 37,6% w stosunku do stanu z 2009 r.

Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych we Włocławku w latach 2010-2019 oraz jej prognozę na lata 2020-2030, przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Prognoza liczby samochodów osobowych dla Włocławka do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne.

Prognoza wskaźnika motoryzacji przygotowana dla miasta Włocławek zakłada utrzymanie obecnego trendu wzrostowego i osiągnięcie liczby 66 493 samochodów osobowych w 2025 r. oraz 73 422 w 2030 r. Wskaźnik motoryzacji, obliczony przy uwzględnieniu zmiany liczby ludności, wyniesie odpowiednio 634 i 731 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w 2025 r. i 2030 r. o odpowiednio 18,3 i 36,5% w stosunku do 2019 r.

Podsumowanie

Główne wnioski z analizy czynników demograficznych i motoryzacji dla planowania systemu transportowego Włocławka są następujące:

- malejąca populacja miasta będzie skutkowała w przyszłości mniejszymi potrzebami transportowymi mieszkańców,
- efekt ten będzie dodatkowo wzmocniony malejącą liczbą podróży motywowanych dojazdami do miejsc pracy i nauki w miarę zmniejszania się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym,
- wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował większą liczbą potencjalnych pasażerów komunikacji miejskiej uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych (osoby w wieku 65+ uprawnione są we Włocławku do przejazdów bezpłatnych, emeryci do 65. roku życia do ulgi 50%), co może negatywnie wpłynąć na wyniki finansowe włocławskiej komunikacji miejskiej,
- wysoki wskaźnik motoryzacji (jeden samochód osobowy przypada na mniej niż dwóch mieszkańców) wskazuje na duże możliwości substytuowania przejazdów transportem zbiorowym przy wykorzystaniu samochodu osobowego.

2.5. Czynniki społeczne

W tabeli 6 przedstawiono najważniejsze wskaźniki dotyczące sytuacji społecznej we Włocławku i powiecie włocławskim (w skład którego wchodzi gmina ościenne, z którymi podpisane zostały porozumienia międzygminne dotyczące organizacji transportu publicznego) na tle województwa kujawsko-pomorskiego i całego kraju.

Tab. 6. Wskaźniki sytuacji społecznej we Włocławku i powiecie włocławskim na tle województwa kujawsko-pomorskiego i Polski

Stopa bezrobocia rejestrowanego [%] – stan na 31 grudnia 2020 r.			
Polska	Województwo kujawsko-pomorskie	Powiat włocławski	Miasto Włocławek
6,2	8,9	14,8	10,7
Udział dzieci w wieku do lat 17, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku [%] – stan na 31 grudnia 2019 r.			
Polska	Województwo kujawsko-pomorskie	Powiat włocławski	Miasto Włocławek
27,0	30,9	37,0	28,3

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 27 marca 2021 r.

W przypadku stopy bezrobocia, zarówno Włocławek jak i powiat ziemski włocławski wypadają niekorzystnie na tle średniej dla Polski i województwa kujawsko-pomorskiego. W przypadku udziału dzieci, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny (przyznawany na podstawie kryterium dochodowego – uprawnione do otrzymywania zasiłku są rodziny o niskim dochodzie w przeliczeniu na członka rodziny) wartość dla Włocławka jest niższa niż średnia dla województwa, ale wyższa niż średnia dla Polski. Najwyższa spośród przedstawionych wartości tego wskaźnika dotyczy powiatu włocławskiego (aż 37%).

Jedną z przyczyn bezrobocia i ubóstwa jest wykluczenie transportowe. Organizacja i finansowanie transportu publicznego jest narzędziem realizacji polityki społecznej władz publicznych, której celem jest zmniejszanie skali wykluczenia transportowego poprzez zapewnienie możliwości dojazdu do miejsca pracy i edukacji oraz dostępu do podstawowych usług.

Jednym z narzędzi realizacji określonej polityki społecznej za pośrednictwem transportu miejskiego, są także uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. W tabeli 7 przedstawiono wykaz grup pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i korzystania z biletów ulgowych. Uprawnienia wynikają z przepisów szczególnych o charakterze powszechnie obowiązującym (ulgi ustawowe) bądź są określone w uchwałach Rady Miasta Włocławek (uchwała Nr XLIV/90/2014 z 2014 r. z późniejszymi zmianami).

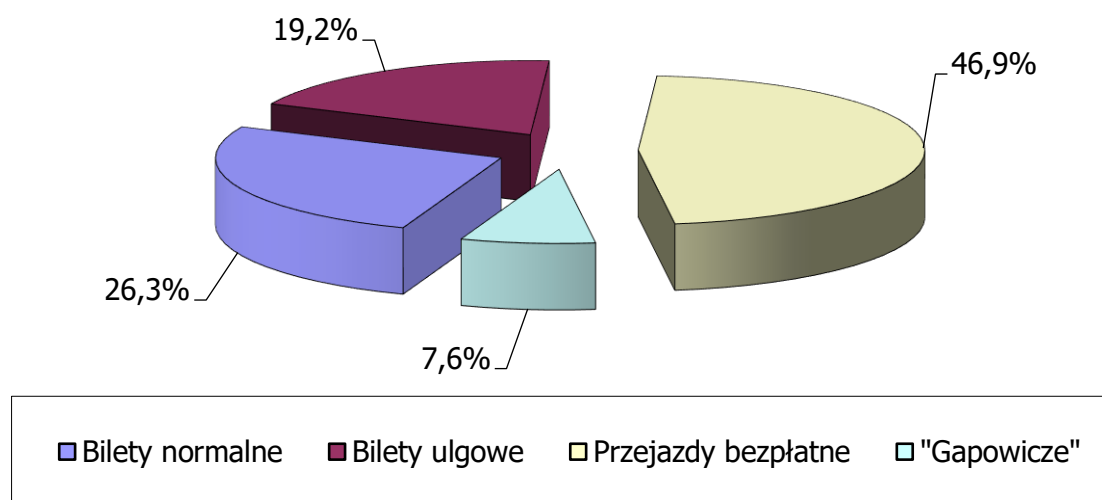
Tab. 7. Grupy pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych we włocławskiej komunikacji miejskiej

Lp.	Grupa Pasażerów	Odpłatność za przejazdy
1	Dzieci do ukończenia szkoły podstawowej	bezpłatnie
2	Dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością	bezpłatnie
3	Osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności	bezpłatnie
4	Osoby ociemniałe i niewidome o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności	bezpłatnie
5	Osoby, które ukończyły 65 rok życia	bezpłatnie
6	Opiekunowie osób o znacznym stopniu niepełnosprawności	bezpłatnie
7	Zasłużeni honorowi dawcy krwi	bezpłatnie
8	Żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową	bezpłatnie
9	Umundurowani funkcjonariusze Żandarmerii Wojskowej, Policji i Straży Miejskiej	bezpłatnie
10	Osoby posiadające status osoby bezrobotnej w drodze do urzędu pracy lub pracodawcy	bezpłatnie
11	Dawcy komórek, tkanek lub narządów	bezpłatnie

Lp.	Grupa Pasażerów	Odpłatność za przejazdy
12	Opiekunowie osób ociemniałych i niewidomych o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności	bezpłatnie
13	Posłowie na Sejm i Senatorowie RP	bezpłatnie
14	Inwalidzi wojenni i wojskowi oraz przewodnicy towarzyszący inwalidzie zaliczonemu do I grupy inwalidzkiej	bezpłatnie
15	Osoby represjonowane, będące inwalidami oraz przewodnicy towarzyszący tym osobom	bezpłatnie
16	Uczniowie (z wyłączeniem szkół podstawowych)	ulga 50%
17	Dzieci i młodzież nie objęta obowiązkiem szkolnym wskutek choroby lub niepełnosprawności	ulga 50%
18	Emeryci do 65 roku życia	ulga 50%
19	Osoby niepełnosprawne o umiarkowanym i lekkim stopniu niepełnosprawności	ulga 50%
20	Uczestnicy studiów doktoranckich	ulga 50%
21	Studenci szkół wyższych	ulga 50%
22	Słuchacze kolegiów nauczycielskich i nauczycielskich kolegiów języków obcych	ulga 50%
23	Kombatanci i osoby represjonowane nie będące inwalidami	ulga 50%
24	Weterani poszkodowani pobierający rentę inwalidzką	ulga 50%
25	Dzieci z rodzin posiadających na utrzymaniu co najmniej troje dzieci objętych programem "Włocławska Karta Dużej Rodziny"	ulga 70% (tylko na bilet okresowy)

Źródło: opracowanie własne.

Na wykresie poniżej pokazano strukturę pasażerów włocławskiej komunikacji miejskiej ze względu na odpłatność za przejazdy. Łącznie dwie trzecie pasażerów było uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Za tak duży udział tych grup odpowiadają przede wszystkim uprawnienia do przejazdów bezpłatnych nadane seniorom powyżej 65. roku życia i dzieciom do ukończenia szkoły podstawowej oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych dla pozostałych uczniów i studentów.



Rys. 4. Struktura przejazdów pasażerów włocławskiej komunikacji miejskiej ze względu na odpłatność przejazdu – jesień 2019 r.

Źródło: „Koncepcja zmian w ofercie przewozowej włocławskiej komunikacji miejskiej opracowana na podstawie analizy wyników badań marketingowych z jesieni 2019 r.”

2.6. Czynniki gospodarcze

Wg stanu na 31 grudnia 2020 r. wśród podmiotów gospodarczych zarejestrowanych we Włocławku dominowały mikro-przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Strukturę wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych we Włocławku zaprezentowano w tabeli 8.

Tab. 8. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych we Włocławku – wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r.

Liczba zatrudnionych	Liczba podmiotów
0-9	10 446
10-49	393
50-249	115
250-999	15
1000 i więcej	3
Razem	10 972

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 24 marca 2021 r.

Firmy zatrudniające do 9 osób stanowiły – wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. – 95% ogółu zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Łącznie we Włocławku na dzień 31 grudnia 2020 r. zarejestrowanych było niespełna 11 000 podmiotów gospodarczych. Na obszarze

miasta były zlokalizowane 3 duże firmy zatrudniające powyżej 1 000 osób. W tabeli 9 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 9. Struktura podmiotów gospodarczych we Włocławku wg sekcji PKD – stan na 31 grudnia 2020 r.

Rodzaj działalności – sekcja PKD	Liczba podmiotów
Przemysł i Budownictwo	2 090
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	84
Usługi	8719
Razem	10 893

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 24 marca 2021 r.

Dominującym rodzajem działalności gospodarczej w mieście były usługi, które świadczyło 80% podmiotów gospodarczych. Działalność przemysłową oraz w zakresie budownictwa prowadziło 19% podmiotów, a 1% funkcjonowało w sektorach rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa.

W tabeli 10 zaprezentowano podział podmiotów gospodarczych zarejestrowanych we Włocławku ze względu na formę prawną (jako spółki zakwalifikowano wszystkie podmioty gospodarki narodowej niebędące osobami fizycznymi prowadzącymi działalność gospodarczą) oraz własność. Spośród wszystkich podmiotów 73% stanowią osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, 25% to pozostałe podmioty sektora prywatnego, a 2% podmiotów należało do sektora publicznego.

Tab. 10. Struktura własnościowa i forma prawna podmiotów gospodarczych we Włocławku – stan na 31 grudnia 2020 r.

Rodzaj podmiotu	Liczba podmiotów
Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	7 934
Spółka (sektor prywatny)	2702
Spółka (sektor publiczny)	257
Razem	10 893

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 24 marca 2021 r.

Duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły) stanowią znaczące źródła ruchu, a ich lokalizacja powinna być uwzględniana w procesie planowania oferty transportu publicznego. Spośród przedsiębiorstw funkcjonujących we Włocławku, ze względu

na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.9.

2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Jednym z istotnych czynników, które powinny być brane pod uwagę przy planowaniu oferty transportu publicznego jest ochrona jakości powietrza. Z jednej strony należy dążyć do zapewnienia możliwie najbardziej atrakcyjnej dla pasażera oferty transportu publicznego, tak by stanowił on realną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego, który jest istotnym źródłem zanieczyszczenia powietrza na obszarach zurbanizowanych. Z drugiej strony sam transport publiczny, jeśli wykorzystuje pojazdy o napędzie spalinowym jest emitentem zanieczyszczeń, co również należy brać pod uwagę przy planowaniu transportu.

Roczna ocena jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia w województwie kujawsko-pomorskim przeprowadzana jest cyklicznie przez Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Bydgoszczy Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. W raporcie z oceny rocznej zamieszczona jest klasyfikacja poszczególnych obszarów (stref) według poziomu zanieczyszczenia powietrza poszczególnymi substancjami zgodnie z przyjętymi kryteriami (poziom dopuszczalny substancji, poziom docelowy, poziom celu długoterminowego). W tabeli 11 zamieszczono informacje o klasyfikacji strefy PL0403 obejmującej swym zasięgiem miasto Włocławek (na podstawie raportu z oceny rocznej za rok 2019) według poziomu zanieczyszczenia powietrza uwzględnionymi w raporcie substancjami.

Tab. 11. Klasyfikacja strefy PL0403 (Włocławek) do klas ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza poszczególnymi substancjami

Substancja	Klasa	Poziom stężenie zanieczyszczeń
dwutlenek siarki	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego
dwutlenek azotu	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego
pył zawieszony PM10	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego
pył zawieszony PM2,5	A, C1	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego dla 2019 r., przekraczający poziom dopuszczalny do osiągnięcia od 2020 r.
ołów w pyle PM10	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego
benzen	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego
tlenek węgla	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego
arsen w pyle PM10	A	nie przekraczający poziomu docelowego
benzo(a)piren w pyle PM10	C	powyżej poziomu docelowego

Substancja	Klasa	Poziom stężenie zanieczyszczeń
kadm w pyłe PM10	A	nie przekraczający poziomu docelowego
nikiel w pyłe PM10	A	nie przekraczający poziomu docelowego
ozon	A	nie przekraczający poziomu docelowego
ozon	D2	powyżej poziomu celu długoterminowego

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Kujawsko-Pomorskim – raport wojewódzki za 2019 r.”

Poziom stężenia zanieczyszczeń przekroczył wartości przyjęte w kryteriach dla poszczególnych substancji w trzech przypadkach: pyłu zawieszonego PM2,5 (przekroczony poziom dopuszczalny przyjęty od 1 stycznia 2020 r.), benzo(a)pirenu w pyłe PM10 oraz ozonu.

Obszar przekroczeń poziomu dopuszczalnego (przyjętego od 2020 r.) stężenia pyłu PM2,5 objął centralną część miasta (jednostkę strukturalną Śródmieście oraz fragmenty jednostek Zachód Przemysłowy, Zazamcze, Południe, Wschód Mieszkaniowy i Wschód Przemysłowy – 24,5% powierzchni miasta zamieszkane przez 51,8% mieszkańców). Jako przyczyny nadmiernego zanieczyszczenia wskazano w raporcie emisję związaną z ogrzewaniem budynków oraz emisję związaną z ruchem drogowym. Na rysunku 5 pokazano zasięg obszarów przekroczeń dopuszczalnego poziomu stężeń pyłu PM2,5 w województwie kujawsko-pomorskim.

Obszar przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu objął Śródmieście oraz części Michelina, Południa, Zazamcza i Zawisła – łącznie 18% powierzchni miasta z 47% ludności. Główną przyczyną przekroczenia jest emisja związana z ogrzewaniem budynków.

Poziom celu długoterminowego stężenia ozonu został przekroczony w całym województwie kujawsko-pomorskim. Przyczyną zanieczyszczenia są naturalne źródła emisji.

Ze względu na potrzebę ochrony jakości powietrza należy w taki sposób planować sieć połączeń transportu publicznego aby możliwie w największym stopniu ograniczać emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez jego środki. Pozytywne rezultaty w tym zakresie można osiągnąć poprzez eksploatację elektrobusów, czyli autobusów z napędem bateryjnym, całkowicie bezemisyjnych w miejscu świadczenia usług. Autobusy z napędem spalinowym należy skategoryzować pod kątem spełnianych norm czystości spalin, a następnie zintensyfikować eksploatację pojazdów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin, szczególnie na obszarach narażonych na przekroczenia dopuszczalnych w powietrzu stężeń substancji, których emitentem jest transport drogowy. W tabeli 12 przedstawiono strukturę taboru autobusowego włocławskiej komunikacji miejskiej pod kątem rodzaju napędu oraz spełniania norm czystości spalin EURO. Zgodnie z prawodawstwem UE normy czystości spalin emitowanych przez pojazdy z silnikiem spalinowym oznaczane są kolejnymi cyframi rzymskimi. Im wyższe oznaczenie

danej normy tym bardziej restrykcyjne limity emisji szkodliwych substancji musi spełniać dany pojazd aby uzyskać jej oznaczenie. Najwyższą normą jest EURO VI. Limity emisji cząstek stałych, będących przyczyną zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym (PM) są w tej normie dwa razy niższe niż w normach EURO IV i V i ponad dziesięciokrotnie niższe niż w normie EURO III. Względem normy EURO III norma EURO VI cechuje się także niższym o 30% limitem emisji tlenku węgla, pięciokrotnie niższym limitem emisji węglowodorów oraz o 93% niższym limitem emisji tlenków azotu.



Rys. 5. Zasięg obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego (przyjętego od 1 stycznia 2020 r.) stężenia pyłu PM_{2,5} określonego ze względu na ochronę zdrowia w województwie kujawsko-pomorskim w 2019 r.

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Kujawsko-Pomorskim – raport wojewódzki za rok 2019”

Tab. 12. Struktura autobusów włocławskiej komunikacji miejskiej w podziale na normy emisji spalin – stan na 12 marca 2021 r.

Pojazdy	Jedn.	Rodzaj napędu						Razem
		elektryczny	spalinowy				hybrydowy	
			norma czystości spalin EURO					
			III	IV	V	VI	VI	
Liczba autobusów	szt.	3	17	12	12	18	3	65
Struktura	%	5	26	18	18	28	5	1

Źródło: dane Urzędu Miasta Włocławka.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Włocławek nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2020 poz. 283, 284, 322, 471)).

2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej

Układ uliczno-drogowy

Na sieć drogową Włocławka składa się 224 km dróg i 575 skrzyżowań (spośród których 32 wyposażone są w sygnalizację świetlną. Ponad 88% dróg na terenie Włocławka stanowią drogi o nawierzchni utwardzonej. W tabeli 13 przedstawiono długość dróg na terenie Włocławka w podziale na poszczególne kategorie.

Tab. 13. Długość dróg poszczególnych kategorii na terenie Włocławka

Kategoria	Długość [km]
Drogi krajowe	28,00
Drogi wojewódzkie	5,70
Drogi powiatowe	53,30
Drogi gminne o nawierzchni utwardzonej	110,44
Drogi gminne o nawierzchni nieutwardzonej	26,65
Suma	224

Źródło: dane Urzędu Miasta Włocławka.

Podstawowy układ drogowy Włocławka tworzą:

- droga krajowa nr 91 przebiegająca przez miasto z północnego zachodu na południowy wschód przez tereny jednostek strukturalnych Zachód Przemysłowy, Zazamcze, Śródmieście, Wschód Mieszkaniowy i Wschód Leśny – w kierunku północno-zachodnim stanowi wylot na Toruń, zaś w południowo wschodnim na Łódź;
- droga krajowa nr 62 przebiegająca równoleżnikowo przez jednostki Południe, Wschód Mieszkaniowy, Wschód Przemysłowy i Rybnica – w kierunku zachodnim stanowi wylot na Poznań, zaś w kierunku wschodnim na Płock;
- droga krajowa nr 67 zaczynająca się we Włocławku na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 62 na terenie Wschodu Przemysłowego i przebiegająca na drugi brzeg Wisły po zaporze na terenie Zawisła – dalej na północ umożliwia przejazd w kierunku Lipna.

Oprócz przeprawy w ciągu drogi krajowej nr 67 (zapora) oba brzegi Wisły łączy też droga powiatowa przebiegająca po moście Marszałka Rydza-Śmigłego.

Zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych zarządcą wszystkich dróg publicznych znajdujących się w granicach miasta na prawach powiatu Włocławek jest prezydent miasta.

Infrastruktura parkingowa

W obrębie dróg publicznych na terenie miasta zlokalizowanych jest 5 628 miejsc parkingowych. 1 092 miejsca parkingowe znajdują się w strefie płatnego parkowania. Strefa obejmuje obszar ścisłego centrum miasta (w całości na terenie jednostki strukturalnej Śródmieście). Funkcjonuje ona od poniedziałku do piątku w godzinach 08:00-18:00. Opłaty za parkowanie można wносить w 90 parkomatach zlokalizowanych na terenie strefy lub poprzez aplikację mobilną moBILET. Wysokość opłat za parkowanie ustalona jest uchwałą Rady Miasta Włocławek z 2019 r. (nr XVII/187/2019). Opłaty są jednakowe na obszarze całej strefy i wynoszą 1,00 zł za pierwsze pół godziny parkowania, 2,20 zł za pierwszą godzinę, 2,60 zł za drugą godzinę, 3,00 zł za trzecią godzinę oraz 2,20 zł za czwartą i kolejne godziny. Istnieje także możliwość wykupienia abonamentu miesięcznego, dwumiesięcznego, kwartalnego lub półrocznego. Mieszkańcy strefy oraz osoby prowadzące działalność lub pracujące na jej terenie uprawnione są do wykupienia abonamentu po preferencyjnych stawkach. Utrzymanie i obsługę włocławskiej strefy płatnego parkowania prowadzi spółka „BAZA” Sp. z o.o. należąca do Gminy Miasta Włocławek.



Rys. 6. Mapa włocławskiej strefy płatnego parkowania

Źródło: <http://spolkabaza.pl/obszary-dzialalnosci/strefa-platnego-parkowania>

dostęp: 23 marca 2021 r.

Infrastruktura transportu zbiorowego

Jedynym środkiem transportu wykorzystywanym we włocławskiej komunikacji miejskiej są autobusy. Planowane jest także przeprowadzenie analizy możliwości i celowości wykorzystania tramwajów w mieście.

Na sieci drogowej miasta zlokalizowanych jest 279 przystanków autobusowych, z których 244 są wykorzystywane przez autobusy włocławskiej komunikacji miejskiej. 148 przystanków wyposażonych jest w wiaty. Jeden przystanek („Kaliska (Zbiegniewskiej)”) został wyposażony w tzw. „zieloną wiatę”. Jej elementami są dach retencyjny porośnięty roślinnością oraz „zielona ściana” stanowiąca tylną ścianę wiaty. Na 21 przystankach w mieście funkcjonują tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Polegając na danych z systemu ITS tablice wyświetlają rozkład autobusów w czasie rzeczywistym tj. z uwzględnieniem ewentualnego opóźnienia spodziewanej godziny odjazdu względem założonej w rozkładzie jazdy. Na tablicach wyświetlane są następujące informacje o zbliżających się odjazdach autobusów: numer linii, przystanek

docelowy oraz czas pozostały do odjazdu/planowana godzina odjazdu. Tablice mogą wyświetlać informacje o maksymalnie sześciu najbliższych odjazdach. Obecnie (stan na marzec 2021 r.) tablice dynamicznej informacji pasażerskiej funkcjonują na następujących przystankach:

- Okrzei, przystanki nr 7 oraz 27;
- Plac Wolności, przystanki nr 8, 26, 39, 114 oraz 136;
- Kaliska, przystanki nr 34 oraz 66;
- Polna, przystanek nr 55;
- Toruńska, przystanek nr 77;
- Promienna, przystanek nr 110;
- Budowlanych, przystanek nr 111;
- Chopina, przystanki nr 115 oraz 287;
- Płocka, przystanek nr 129;
- Ostrowska, przystanek nr 242;
- Kilińskiego, przystanek nr 246;
- Wieniecka, przystanki nr 269 oraz 271;
- Cmentarna, przystanek nr 338.

W latach 2021-2027 planowane jest wyposażanie kolejnych przystanków w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej.

Na terenie miasta zlokalizowanych jest 14 pętli autobusowych umożliwiających zawracanie autobusów i postój pojazdów pomiędzy kursami. Poniżej wyszczególniono nazwy przystanków początkowych/końcowych zlokalizowanych na pętlach oraz jednostki strukturalne na terenie których się one znajdują:

- Anwil (pętla) – Zachód Przemysłowy;
- Dębowa (pętla) – Michelin;
- Grodzka (pętla) – Zawisłe;
- Kaliska (pętla) – Południe;
- Krzywa Góra (pętla) – Zachód Przemysłowy;
- Ostrowska (pętla) – Wschód Mieszkaniowy;
- Płocka (Łęg) – Rybnica;
- Promienna (pętla) – Zazamcze;
- Przemysłowa (Wschód Przemysłowy);
- Rybnicka (pętla) – Rybnica;
- Węglowa (Południe);
- Wiejska (pętla) – Południe;

- Wieniecka (pętla) – Zazamcze;
- Zarzeczewo (pętla) – Zawisłe.

Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Włocławek z 2017 r. (Uchwała nr XXX/47/2017) tylko 51 przystanków w mieście udostępnianych jest przewoźnikom realizującym przewóz osób na liniach regularnych na podstawie zezwolenia. Z pozostałych przystanków korzystać może wyłącznie operator komunikacji miejskiej we Włocławku (MPK). Uchwała Rady Miasta Włocławek z 2011 r. (nr XI/134/11) określa warunki korzystania z przystanków zlokalizowanych na terenie miasta przez przewoźników.

We Włocławku funkcjonuje jedna zajezdnia autobusowa wykorzystywana jako zaplecze komunikacji miejskiej – zlokalizowana przy ulicy Rysiej 3, na obszarze jednostki strukturalnej Zazamcze baza MPK. Na jej terenie znajduje się infrastruktura umożliwiająca ładowanie autobusów elektrycznych.

W centrum miasta, przy ul. Okrzei zlokalizowane są dworce kolejowy i autobusowy. W ramach projektu „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BIT - CITY II – etap II” trwa obecnie (marzec 2021) gruntowna przebudowa terenu przydworcowego, na którym powstaje multimodalne centrum przesiadkowe. Będzie ono wyposażone w 10 stanowisk postojowych (8 dla odjazdów i 2 dla przyjazdów) przeznaczonych dla komunikacji miejskiej i regionalnej. Z dworca PKS korzysta przewoźnik Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy należący do samorządu województwa kujawsko-pomorskiego i realizujący przewozy w ramach komunikacji regionalnej. Z przystanków zlokalizowanych w pobliżu dworca, przy ul. Okrzei (Okrzei (PKO BP) i Okrzei (Dworzec PKP PKS) korzystają także przewoźnicy prywatni realizujący przewozy w komunikacji regionalnej (wyszczególniono w podrozdziale 4.1) i dalekobieżnej.

W ramach funkcjonującego w mieście systemu ITS realizowane jest uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej na wybranych skrzyżowaniach. System dynamicznie dostosowuje program sygnalizacji świetlnej tak, aby autobusy zbliżające się do skrzyżowania mogły, w miarę możliwości, przejechać przez nie bez zatrzymania lub by czas oczekiwania na sygnał zielony był jak najkrótszy. Obecnie (stan na marzec 2021) system funkcjonuje na 13 skrzyżowaniach w mieście:

- Toruńska – Wyszyńskiego – Okrzei – Wieniecka;
- Okrzei – Lunewil;
- Okrzei – Wojska Polskiego – Kapitulna;
- Okrzei – Polskiej Organizacji Wojskowej;
- Okrzei – Starodębska;

- Okrzei – Wronia;
- Chopina – Cmentarna;
- Chopina – Królowej Jadwigi – Kazimierza Wielkiego;
- Chopina – Chmielna – Wronia;
- Kruszyńska – Zbiegniewskiej;
- Kruszyńska – Królowej Jadwigi;
- Kruszyńska – Planty – Wronia;
- Wronia – Wolność.

W latach 2021-2027 planowane jest rozszerzanie systemu o kolejne skrzyżowania.

Infrastruktura kolejowa

Przez teren Włocławka przebiega linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła Główna. Linia łączy Włocławek ze stolicami województwa: Bydgoszczą i Toruniem oraz ważnym węzłem kolejowym w Kutnie, który posiada połączenia z Łodzią, Warszawą i Poznaniem. W granicach miasta zlokalizowana jest jedna stacja kolejowa obsługująca ruch pasażerski (Włocławek) i dwa przystanki osobowe (Włocławek Zazamcze oraz Włocławek Brzezie). Dwa przystanki osobowe znajdują się ponadto w gminach ościennych, z którymi zostały podpisane porozumienia międzygminne. Są to: Lubanie (gmina Lubanie) oraz Warząchewka (gmina Włocławek). Stacja Włocławek obsługuje ruch regionalny i dalekobieżny. Na przystankach osobowych zatrzymują się wyłącznie pociągi regionalne. Regionalne połączenia kolejowe organizowane są przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a ich operatorem jest spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. Zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym na dzień 23 marca 2021 r. w dzień powszedni zaplanowane są 4 pary pociągów na dobę w kierunku Kutna (jedna para tylko do Kalisk Kujawskich) oraz 10 par pociągów w kierunku Torunia (część pociągów do/z Bydgoszczy). Połączenia dalekobieżne obsługiwane są przez spółkę PKP Intercity. Ofertę połączeń dalekobieżnych z Włocławka na dzień 23 marca 2021 r. stanowi 10 par pociągów. Bezpośrednie pociągi z Włocławka dojeżdżają m.in. do Warszawy, Lublina, Hrubieszowa, Łodzi, Katowic, Krakowa, Bielska-Białej, Bydgoszczy, Trójmiasta, Piły i Szczecina.

Infrastruktura rowerowa

Długość dróg rowerowych na terenie miasta wynosi 56,5 km. Zarządzanie nimi jest w gestii Miejskiego Zarządu Infrastruktury i Transportu we Włocławku. Drogi rowerowe w mieście tworzą spójną sieć, której osią jest droga rowerowa biegnąca wzdłuż drogi krajowej nr 91 od zakładów Anwil na obszarze jednostki Zachód Przemysłowy przez Zazamcze, Śródmieście i Wschód Mieszkaniowy aż do południowej granicy miasta w pobliżu Jeziora Wikaryjskiego. Od

tej drogi odchodzą liczne odgałęzienia w kierunkach pozostałych części miasta. Do najważniejszych z nich należą: droga rowerowa wzdłuż ulic Kapitulnej, Gajowej i Zgodnej na obszarze jednostki Południe, droga wzdłuż ulicy Wienieckiej łącząca główny trakt z rejonem Zazamcza, Szpitalem Wojewódzkim i biegnąca dalej w kierunku uzdrowiska w Wieńcu-Zdroju, droga od Placu 11 Listopada wzdłuż ulic Wroniej, Kruszyńskiej i Alei Jana Pawła II łącząca centrum miasta z Michelinem oraz droga wzdłuż ulicy Leśnej łącząca Wschód Mieszkaniowy z Rybnicą. Wymienione wyżej najważniejsze odcinki dróg rowerowych uzupełniają łączniki umożliwiające przejazd pomiędzy poszczególnymi osiedlami z pominięciem Śródmieścia. Na lata 2021-2023 planowane są kolejne inwestycje w infrastrukturę rowerową. W planie są między innymi drogi rowerowe wzdłuż ulic Ostrowskiej, Kaliskiej, Zielnej, Wysokiej oraz wprowadzenie infrastruktury rowerowej do ścisłego obszaru Śródmieścia.

Od czerwca 2020 r. we Włocławku funkcjonuje pod nazwą „Włower” system roweru miejskiego. W ramach systemu roweru miejskiego dostępnych jest 220 rowerów. 20 z nich wyposażonych jest w fotelik przeznaczony do przewożenia dzieci. Na obszarze miasta (wszystkich jednostek strukturalnych z wyjątkiem Wschodu Leśnego) znajduje się 39 stacji rowerowych, z których 20 to stacje wyposażone w stojaki rowerowe, a 19 to stacje „wirtualne” oznaczone w terenie słupkami. Stacje nazywane są strefami „Włower – Roovee Park”. Wynajem roweru można zakończyć poza stacją, w dowolnym miejscu w obrębie obszaru funkcjonowania systemu (pokrywa się z administracyjnymi granicami miasta Włocławek) za dodatkową opłatą (5 zł). Opłaty za wynajem naliczane są progresywnie. Pierwsze 20 minut wynajmu jest darmowe. Koszt wynajmu do 1 godziny to 1 zł, wynajem do 2 godzin kosztuje 2 zł, do trzech godzin – 4 zł, zaś za każdą kolejną godzinę naliczane jest 3 zł. Za odstawienie roweru, który na początku wynajmu znajdował się poza jedną z 39 stref „Włower – Roovee Park” do strefy naliczany jest bonus w wysokości 4 zł. Do korzystania z systemu roweru miejskiego konieczne jest posiadanie dedykowanej aplikacji mobilnej. Operatorem systemu jest spółka ROOVEE S.A, która zawarła z Miastem Włocławek umowę na obsługę systemu przez trzy sezony, zaczynając od roku 2020. System działa od marca do listopada. W ciągu pierwszego sezonu funkcjonowania systemu „Włower” (4 czerwca – 30 listopada 2020 r.) jego użytkownicy odbyli 141 007 przejazdów. Suma przejechanych wynajętymi rowerami kilometrów wyniosła 443 480.

2.9. Źródła ruchu

Głównymi źródłami i celami ruchu, determinującymi założenia niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, są: osiedla mieszkaniowe, szkoły i uczelnie wyższe, zakłady pracy, najważniejsze punkty usługowe w zakresie handlu i ochrony zdrowia oraz urzędy. Istotnymi generatorami ruchu w podróży wewnątrz analizowanego obszaru są także dworce kolejowy i autobusowy obsługujące ruch dalekobieżny.

Rozmieszczenie głównych obszarów zabudowy mieszkaniowej opisano w podrozdziale 2.3.

W tabeli 14 wymieniono lokalizacje placówek oświatowych we Włocławku – stan na rok szkolny 2020/2021.

Tab. 14. Lokalizacja placówek oświatowych we Włocławku
– stan na rok szkolny 2020/2021

Placówka oświatowa	Liczba uczniów (dzieci)	Adres placówki	Jednostka strukturalna
Przedszkole Publiczne nr 27	71	ul. Kaliska 85	Michelin
Przedszkole Niepubliczne „Happy Kids”	22	ul. Paprocia 82	Michelin
Przedszkole Publiczne nr 30	142	ul. Radosna 3	Południe
Przedszkole Publiczne nr 32	135	ul. Uroczą 1	Południe
Przedszkole Publiczne nr 6	93	ul. Kaliska 108	Południe
Przedszkole Publiczne nr 36 z Oddziałami Integracyjnymi	138	ul. Gałczyńskiego 9	Południe
Przedszkole Publiczne nr 13	97	ul. S. Wyspiańskiego 3	Południe
Przedszkole Niepubliczne „Kujawiaczek”	99	ul. Długa 64	Południe
Publiczne Przedszkole nr 1	36	ul. M. Konopnickiej 42	Południe
Niepubliczne Przedszkole „Wesoła Biedronka”	13	ul. Wiejska 52	Południe
Przedszkole Niepubliczne "Megamocni"	110	ul. Mazowiecka 8	Południe
Niepubliczne Przedszkole „Na Wspólnej"	24	ul. Wspólna 3	Południe
Niepubliczne Przedszkole „Piotruś Pan"	21	ul. Wiejska 21	Południe
Niepubliczne Przedszkole „Smerfna Chata”	69	ul. Kolska 9	Południe
Przedszkole Publiczne nr 12	100	ul. Brdowska 2	Śródmieście
Przedszkole Publiczne nr 17	122	ul. Hutnicza 3a	Śródmieście
Przedszkole Publiczne nr 29	67	ul. 14 Pułku Piechoty 5	Śródmieście
Przedszkole Publiczne nr 4	74	ul. Bukowa 37/39	Śródmieście
Przedszkole Publiczne nr 8 z Oddziałami Integracyjnymi	113	ul. Budowlanych 6a	Śródmieście
Przedszkole Publiczne nr 3	12	ul. Wronia 9A	Śródmieście

Placówka oświatowa	Liczba uczniów (dzieci)	Adres placówki	Jednostka strukturalna
Katolickie Publiczne Przedszkole „Pod Aniołem Stróżem”	115	ul. Wojska Polskiego 2a	Śródmieście
Przedszkole Niepubliczne „Tęczowa Kraina”	150	ul. Królewiecka 11	Śródmieście
Przedszkole Niepubliczne „Chatka Puchatka”	31	ul. R. Traugutta 3	Śródmieście
Niepubliczne Przedszkole „Domowe Przedszkole”	37	ul. Cyganka 3	Śródmieście
Niepubliczne Przedszkole „Bajeczka”	28	ul. Przedmiejska 4	Śródmieście
Przedszkole Akademickie	84	ul. 3 Maja 17	Śródmieście
Przedszkole Publiczne nr 35	163	ul. Toruńska 101	Wschód Mieszkaniowy
Przedszkole Publiczne nr 9	124	ul. Cienista 20	Wschód Mieszkaniowy
Przedszkole Publiczne nr 11	89	ul. A. Dygasińskiego 10	Wschód Mieszkaniowy
Niepubliczne Przedszkole „Skakanka”	65	ul. Polna 102	Wschód Mieszkaniowy
Przedszkole Publiczne nr 7	93	ul. Rajska 1	Zawiśle
Przedszkole Publiczne nr 26	94	ul. J. Kraszewskiego 34	Zazamcze
Przedszkole Publiczne nr 19	92	ul. Targowa 3	Zazamcze
Przedszkole Publiczne nr 14	90	ul. Łanowa 3	Zazamcze
Przedszkole Publiczne nr 16	96	ul. Willowa 8	Zazamcze
Przedszkole Publiczne nr 22	65	ul. Nowomiejska 23	Zazamcze
Przedszkole Publiczne nr 25	92	ul. Papieżka 89	Zazamcze
Szkoła Podstawowa nr 19	440	ul. Szkolna 13	Michelin
Szkoła Podstawowa nr 23	711	ul. S. Wyspiańskiego 3	Południe
Szkoła Podstawowa nr 20	814	ul. Gałczyńskiego 9	Południe
Szkoła Podstawowa nr 12	471	ul. Wiejska 29	Południe
Szkoła Podstawowa nr 7	325	ul. W. Gniazdowskiego 7	Południe
Szkoła Podstawowa nr 24	35	ul. Kruszyńska 1B	Południe
Szkoła Podstawowa nr 3	351	ul. Cyganka 6/10	Śródmieście
Szkoła Podstawowa nr 14	640	ul. Bukowa 9	Śródmieście
Szkoła Podstawowa nr 10	474	ul. Starodębska 21B	Śródmieście
Prywatna Szkoła Podstawowa „Wiedza”	103	ul. J. Słowackiego 4a	Śródmieście

Placówka oświatowa	Liczba uczniów (dzieci)	Adres placówki	Jednostka strukturalna
Szkoła Podstawowa nr 2	790	ul. Żytnia 47	Wschód Mieszkaniowy
Szkoła Podstawowa nr 11	217	ul. Papieżka 89	Wschód Mieszkaniowy
Szkoła Podstawowa nr 17	19	ul. Leśna 24	Wschód Mieszkaniowy
Szkoła Podstawowa Montessori	27	ul. Żytnia 66/68	Wschód Mieszkaniowy
Publiczna Szkoła Podstawowa im. Jana Długosza	488	ul. Łęgska 26	Wschód Mieszkaniowy
Szkoła Podstawowa nr 8	230	ul. Willowa 8	Zawiśle
Szkoła Podstawowa nr 18	257	ul. Hutnicza 5/7	Zazamcze
Szkoła Podstawowa nr 5 z Oddziałami Integracyjnymi	439	ul. Wieniecka 46	Zazamcze
Szkoła Podstawowa nr 22	624	ul. Promienna 15	Zazamcze
Szkoła Podstawowa Specjalna	117	ul. Nowomiejska 21	Zazamcze
Akademicka Szkoła Podstawowa Mistrzostwa Sportowego	82	ul. Stefana Okrzei 94a	Zazamcze
Akademicka Szkoła Podstawowa	49	ul. Stefana Okrzei 94a	Zazamcze
IV Liceum Ogólnokształcące	551	ul. Kaliska 108	Południe
Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I Stopnia	142	ul. Wiejska 29	Południe
Technikum nr 6 w Zespole Szkół Technicznych	613	ul. Ogniowa 2	Śródmieście
Technikum nr 1 w Zespole Szkół Budowlanych	219	ul. Nowomiejska 25	Śródmieście
Technikum nr 3 w Zespole Szkół Ekonomicznych	610	ul. Bukowa 38/40	Śródmieście
Technikum nr 2 w Zespole Szkół Chemicznych	583	bulw. Piłsudskiego 4	Śródmieście
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 6 w Zespole Szkół Technicznych	40	ul. Ogniowa 2	Śródmieście
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 1 w Zespole Szkół Budowlanych	101	ul. Nowomiejska 25	Śródmieście
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 2 w Zespole Szkół Chemicznych	145	bulw. Piłsudskiego 4	Śródmieście
Branżowa Szkoła I Stopnia Specjalna nr 8	81	ul. Nowomiejska 21	Śródmieście
I Liceum Ogólnokształcące	555	ul. A. Mickiewicza 6	Śródmieście

Placówka oświatowa	Liczba uczniów (dzieci)	Adres placówki	Jednostka strukturalna
III Liceum Ogólnokształcące	679	ul. S. Bechiego 1	Śródmieście
Liceum Sztuk Plastycznych	83	ul. Zapiecek 4	Śródmieście
Technikum nr 5 w Zespole Szkół Samochodowych	441	ul. Leśna 1A	Wschód Mieszkaniowy
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 4 w Zespole Szkół Samochodowych	245	ul. Leśna 1A	Wschód Mieszkaniowy
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 5	31	ul. Leśna 24	Wschód Mieszkaniowy
V Liceum Ogólnokształcące	142	ul. Leśna 1A	Wschód Mieszkaniowy
Publiczne Liceum Ogólnokształcące im. Jana Długosza	349	ul. Łęska 26	Wschód Mieszkaniowy
Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowego	82	ul. Polna 102	Wschód Mieszkaniowy
Branżowa Szkoła I Stopnia "Start"	228	ul. Ogniowa 7a	Wschód Mieszkaniowy
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 9	106	ul. Kruszyńska 1B	Wschód Mieszkaniowy
Technikum nr 4 w Zespole Szkół Elektrycznych	783	ul. Toruńska 77/83	Zazamcze
Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3 w Zespole Szkół Elektrycznych	24	ul. Toruńska 77/83	Zazamcze
II Liceum Ogólnokształcące	566	ul. Uroczą 3	Zazamcze
Akademickie Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowego	82	ul. Stefana Okrzei 94A	Zazamcze
Akademickie Liceum Ogólnokształcące	130	ul. Stefana Okrzei 94A	Zazamcze
Akademickie Technikum Wojskowe	299	ul. Stefana Okrzei 94A	Zazamcze
Państwowa Szkoła Muzyczna I Stopnia	51	ul. Wiejska 29	Południe
Państwowa Szkoła Muzyczna II Stopnia	86	ul. Wiejska 29	Południe

Źródło: dane Urzędu Miasta Włocławek oraz Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych rpo.men.gov.pl,
dostęp: 18 marca 2021 r.

W 2021 roku we Włocławku działały dwie uczelnie wyższe:

- Kujawska Szkoła Wyższa we Włocławku, której baza dydaktyczna zlokalizowana jest pod następującymi adresami:

- ul. Stefana Okrzei 94A – Zazamcze;
- pl. Wolności 1 – Śródmieście;
- Państwowa Uczelnia Zawodowa we Włocławku, której baza dydaktyczna zlokalizowana jest pod następującymi adresami:
 - ul. Mechaników 3 – Zazamcze;
 - ul. Energetyków 30 – Zazamcze;
 - ul. Obrońców Wisły 1920 21/25 – Zawisze;
 - ul. 3 Maja 17 – Śródmieście.

W tabeli 15 wyszczególniono najważniejsze zakłady pracy we Włocławku wraz z ich lokalizacją.

Tab. 15. Lokalizacje największych zakładów pracy we Włocławku

Nazwa firmy	Adres	Jednostka strukturalna
Anwis sp. z o.o.	ul. Smocza 16/18	Michelin
Rembud sp. z o.o.	ul. Kruszyńska 1B	Południe
Wika Polska sp. z o.o.	ul. Łęska 29/35	Śródmieście
Top 2000 Hamelin sp. z o.o.	ul. Łęska 18	Wschód Mieszkaniowy
Drumet Liny i Druty sp. z o.o.	ul. Polna 26/74	Wschód Mieszkaniowy
Salamander Window & Door Systems SA	al. Kazimierza Wielkiego 6a	Wschód Przemysłowy
Guala Closures DGS Poland SA	al. Kazimierza Wielkiego 6	Wschód Przemysłowy
Geberit Produkcja sp. z o.o.	ul. Płocka 106	Wschód Przemysłowy
Anwil SA	ul. Toruńska 222	Zachód Przemysłowy
Solvay Poland sp. z o.o.	ul. Toruńska 222	Zachód Przemysłowy
Indorama Ventures Poland sp. z o.o.	ul. Krzywa Góra 19	Zachód Przemysłowy
P.V. Prefabet Kluczbork SA	ul. Wiklinowa 20	Zachód Przemysłowy
Bakalland SA	ul. Wyszyńskiego 14	Zazamcze
RUN-CHŁODNIA sp. z o.o.	ul. Wysoka 14	Zazamcze

Źródło: opracowanie własne.

Do istotnych z punktu widzenia planowania transportu w mieście punktów należą także obiekty usługowe o znaczeniu ponadlokalnym. W tabeli 16 wyszczególniono lokalizacje centrów handlowych, hipermarketów oraz szpitali na terenie Włocławka.

Tab. 16. Lokalizacje najważniejszych obiektów usługowych w zakresie handlu i ochrony zdrowia we Włocławku

Nazwa obiektu	Adres	Jednostka strukturalna
Park Handlowy Kujawia	ul. Kapitulna 41	Południe
Hipermarket Tesco	ul. Kruszyńska 17/27	Południe
Hipermarket Kaufland	ul. Kilińskiego 5	Śródmieście
Centrum Handlowe Wzorcownia	ul. Kilińskiego 3	Śródmieście
Dom Towarowy Wiślanin	ul. Witosa 4	Śródmieście
Centrum Diagnostyczno-Lecznicze (filia Centrum Onkologii)	ul. Królewiecka 2A	Śródmieście
Centrum Handlowe Newbridge	ul. Komunalna 2B	Wschód Mieszkaniowy
Hipermarket Auchan	ul. Cmentarna 10	Wschód Mieszkaniowy
Specjalistyczny Szpital Rehabilitacyjny	ul. Barska 13	Wschód Mieszkaniowy
Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy	ul. Wyszyńskiego 21	Zazamcze
Wojewódzki Szpital Specjalistyczny	ul. Wieniecka 49	Zazamcze

Źródło: opracowanie własne.

Wśród innych ważnych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także urzędy:

- Urząd Miasta Włocławek, którego budynki zlokalizowane są w dwóch miejscach:
 - Zielony Rynek 11/13 – Śródmieście,
 - ul. Kościuszki 12 – Śródmieście;
 - ul. 3 Maja 22 – Śródmieście;
- Urząd Gminy Włocławek – ul. Królewiecka 7 – Śródmieście;
- Starostwo Powiatowe we Włocławku – ul. Stodólna 68 – Śródmieście;
- Urząd Skarbowy we Włocławku – ul. Okrzei 72b – Śródmieście;
- Powiatowy Urząd Pracy we Włocławku – ul. Kapitulna 24 – Południe;
- Sąd Rejonowy we Włocławku – ul. Kilińskiego 20 – Śródmieście;
- Sąd Okręgowy we Włocławku którego budynki zlokalizowane są w dwóch miejscach:
 - ul. Wojska Polskiego 22 – Śródmieście,
 - ul. Długa 65 – Południe.

W trakcie realizacji jest budowa nowej siedziby Sądu Okręgowego przy ul. Żeromskiego 28 w jednostce Południe. Po ukończeniu budowy do nowej siedziby zostaną przeniesione wszystkie jednostki organizacyjne Sądu z dotychczas zajmowanych dwóch budynków.

Istotną rolę w generowaniu podróży lokalnych odgrywają dworce kolejowy i autobusowy położone pomiędzy ul. Okrzei i Węglową, na pograniczu jednostek strukturalnych Śródmieście i Południe.

W tabeli 17 wyszczególniono obiekty będące najważniejszymi potencjalnymi źródłami ruchu w czterech gminach ościennych, z którymi podpisane zostały bądź są planowane porozumienia międzygminne w zakresie organizacji transportu publicznego.

Tab. 17. Lokalizacje najważniejszych obiektów stanowiących potencjalne źródła ruchu w gminach ościennych Włocławka

Typ obiektu	Nazwa obiektu	Adres	Miejscowość
Gmina wiejska Włocławek			
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Szkolna 15	Kruszyn
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich	Modzerowo 53A	Modzerowo
Zakład pracy	INSTAL-PROJEKT	al. Jana Pawła II 12	Nowa Wieś
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi	Smólnik 17B	Smólnik
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich	ul. Wspólna 1	Warząchewka Polska
Gmina Brześć Kujawski			
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa NR 1	ul. Królewska 21	Brześć Kujawski
Urząd	Urząd Miejski	pl. Łokietka 1	Brześć Kujawski
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa NR 2	ul. Konarskiego 63	Brześć Kujawski
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	Brzezcie 63	Brzezcie
Placówka oświatowa	Niepubliczna Szkoła Podstawowa	Kąkowa Wola 22	Kąkowa Wola
Zakład pracy	Kongsberg Automotive	Pikutkowo 37A	Pikutkowo
Placówka oświatowa	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	Stary Brześć 14	Stary Brześć
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	ul. Szkolna 1	Wieniec
Placówka ochrony zdrowia	Uzdrowisko Wieniec-Zdrój	ul. Brzozowa 1	Wieniec Zdrój
Gmina Lubanie			

Placówka oświatowa	Przedszkole Samorządowe	Lubanie 28B	Lubanie
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	Lubanie 14	Lubanie
Urząd	Urząd Gminy	Lubanie 28A	Lubanie
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	Zosin 24	Przywiecze- rzyn
Gmina Fabianki			
Zakład pracy	PRS Piecuch	Bogucin 141A	Bogucin
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	Cyprianka 107	Cyprianka
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	Fabianki 1	Fabianki
Placówka oświatowa	Przedszkole "Tęczowy Zakątek"	Fabianki 110	Fabianki
Urząd	Urząd Gminy	Fabianki 87	Fabianki
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	Nasiegniewo 68	Nasiegniewo
Zakład pracy	Origanum Sp. z o.o.	Nasiegniewo 88A	Nasiegniewo
Placówka oświatowa	Szkoła Podstawowa	ul. Szkolna 1	Szpetal Górny
Zakład pracy	MARDTEC Sp. z o.o.	ul. Skrajna 1	Szpetal Górny

Źródło: opracowanie własne.

2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

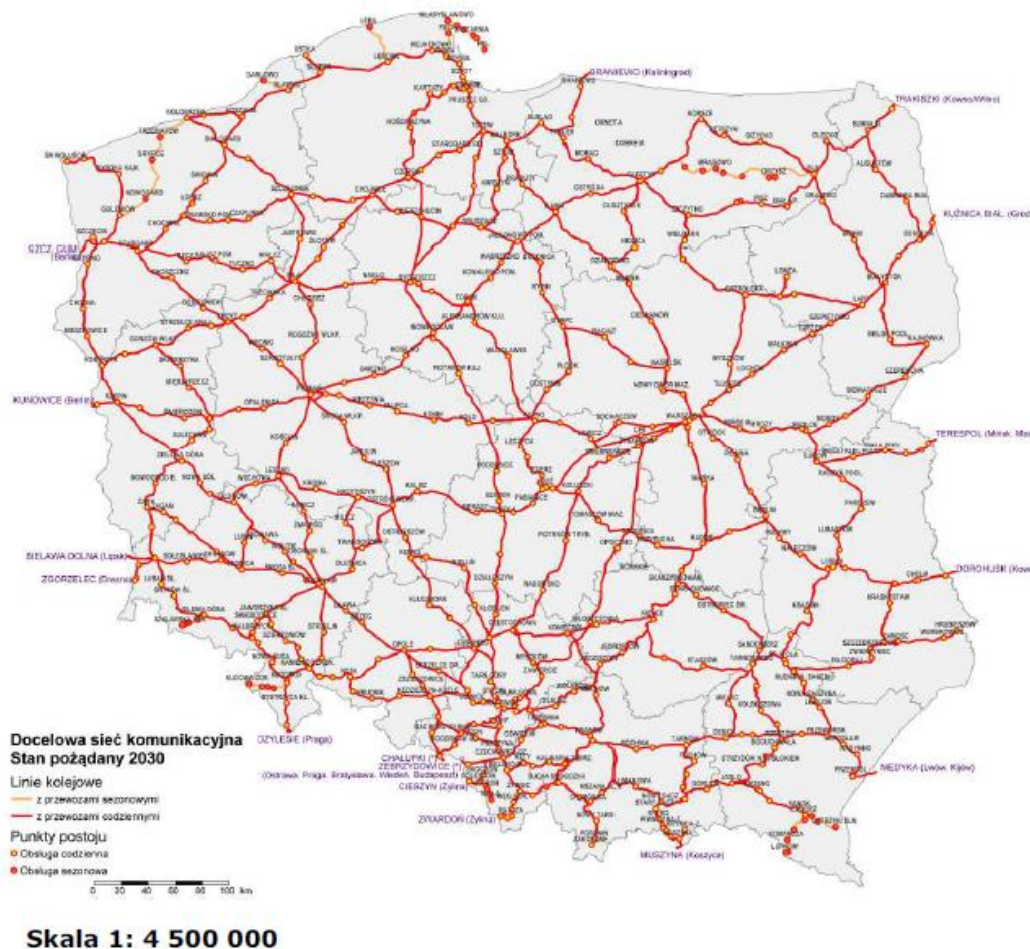
Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, składający się z części tekstowej w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym oraz linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, a także z części graficznej³², określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”³³, zwany dalej planem wojewódzkim.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu przedstawiono na rysunku 7.

³² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.

³³ Plan przyjęty uchwałą nr LIII/814/14 z dnia 29 września 2014 r. Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego.



Rys. 7. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Źródło: Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 4 listopada 2020 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.

Obecny plan ministra ds. transportu sporządzono wyłącznie w scenariuszu podstawowym, w odróżnieniu od poprzednich planów przygotowywanych w kilku scenariuszach. Plan dotychczas obowiązujący przyjęty był w trzech scenariuszach: naturalnym (kontynuacja stanu obecnego), podstawowym (uzupełnienie siatki połączeń) i pożądanym (oferta rozszerzona o nowe trasy – dla zapewnienia obsługi jak największej liczby ludności).

Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) wynosi w 2020 r. 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość przewożonych pasażerów w 2020 r. jest jednym ze skutków pandemii COVID-19. Plan ministra ds. transportu zakłada znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej objętej dofinansowaniem do poziomu 60,8 mln pociągokilometrów w 2025 r. i 93,7

mln pociągokilometrów w 2030 r. (wzrost o 29 i 99%). Szacowana liczba przewożonych pasażerów ma osiągnąć 40,7 mln w 2025 r. oraz 74,3 mln w 2030 r. (wzrost o 62 i 195%).

Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założeń stopniowej eliminacji w latach 2021-2022 negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego w latach 2021-2027.

Plan zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić połączenia codzienne.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 18 na odcinku Zielona Góra Główna – Głogów od 24 do 31 par pociągów codziennych w latach 2026-2029 oraz jako stan pożądany w 2030 r.

Plan ministra ds. transportu nie przewiduje połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych na linii kolejowej nr 18.

Dworzec kolejowy we Włocławku uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowy punkt postojowy do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich oraz połączeń międzynarodowych.

W dokumencie pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, sieć połączeń została zaplanowana z uwzględnieniem połączeń kolejowych jako podstawowej formy przemieszczania się po województwie. Połączenie kolejowe w relacji Toruń – Kaliska Kujawska (granica województwa), przez Włocławek, zostało uznane w Planie za jedno z trzech strategicznych, a przewidywaną liczbę połączeń w dobie określono na 16. Wśród zaplanowanych linii autobusowych przewidziano linie uzupełniające przebiegającej przez Włocławek:

- nr 213 relacji Piotrków Kujawski – Lubień Kujawski (18 kursów w dobie);
- nr 216 relacji Włocławek – Aleksandrów Kujawski (24 kursy w dobie);
- nr 217 relacji Włocławek – Inowrocław (20 kursów w dobie);
- nr 219 relacji Włocławek – Rypin (12 kursów w dobie);
- nr 222 relacji Włocławek – Piotrków Kujawski (16 kursów w dobie).

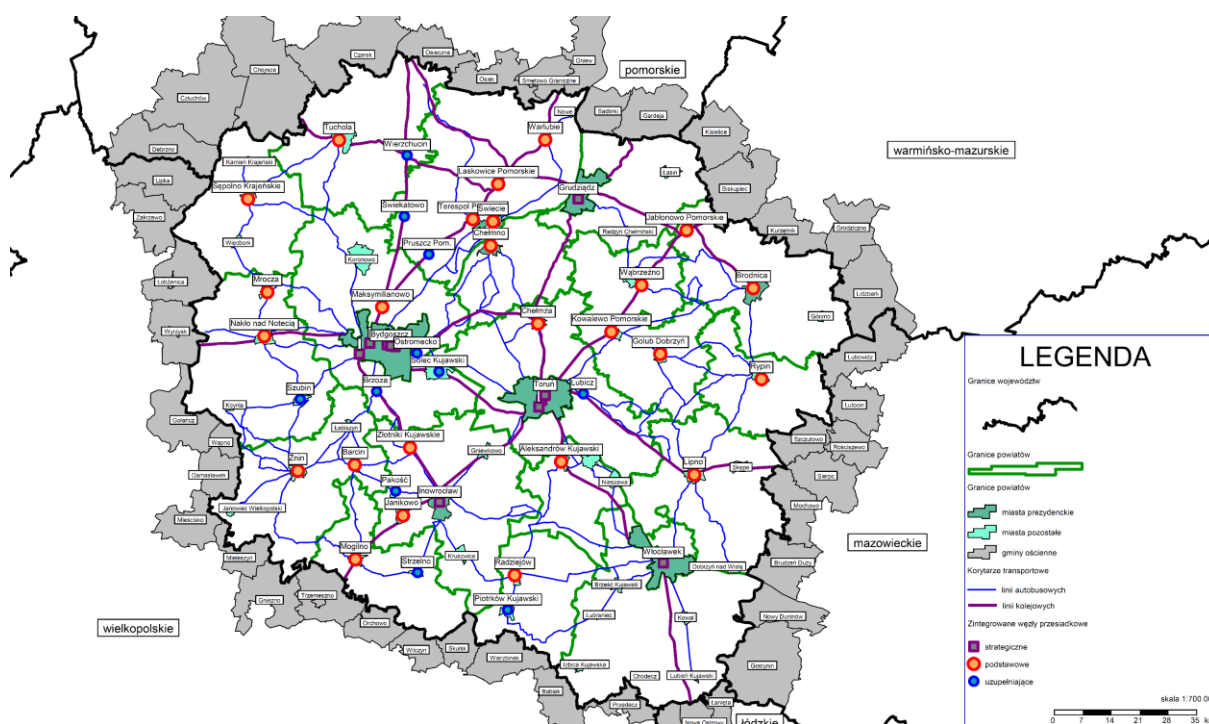
Włocławek został wskazany w wojewódzkim planie transportowym jako strategiczny zintegrowany węzeł przesiadkowy na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich. Plan określa, że integracja powinna polegać także na rządzeniu parkingów P&R i B&R.

Plan przewiduje powołanie Wojewódzkiego Zarządu Transportu. Jednostka ta odpowiadałaby za integrację różnych systemów i organizatorów publicznego transportu zbiorowego w skali województwa. Jej działania zmierzałyby także do koordynacji zadań przewozowych

i rozkładów jazdy w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, wprowadzenia jednolitej informacji pasażerskiej, integracji systemów taryfowo-biletowych, koordynacji dostępu do przystanków i dworców. Plan przewiduje także utworzenie zintegrowanej bazy danych transportu publicznego.

Plan definiuje wymagania dla zintegrowanego węzła przesiadkowego jako m.in.: wyposażenie w poczekalnie, toalety, parkingi P&R, B&R i K&R, punkty sprzedaży biletów, system informacji pasażerskiej, minimalizację dróg przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, zapewnienie bezpieczeństwa poprzez monitoring i ochronę, zapewnienie co najmniej minimalnych usług towarzyszących.

Plan określa wysokie standardy świadczenia usług przewozowych, w szczególności dla prezentowania informacji pasażerskiej i wyposażenia przystanków.



Rys. 8. Docelowa sieć komunikacyjna w wojewódzkich przewozach pasażerskich

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, Załącznik nr 5.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. Oznacza to, że plan transportowy dla Miasta Włocławka musi uwzględniać postanowienia planu transportowego

uchwalonego przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz postanowienia planu ogłoszonego przez ministra ds. transportu.

Niniejszy plan uznaje wszystkie ustalenia planu ministra ds. transportu oraz planu wojewódzkiego, spełniając powyższe wymagania.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

Na mocy uchwały nr XXV/128/2016 Rady Miasta Włocławek z dnia 24 października 2016 r. zmieniającej uchwałę w sprawie uprawnień pasażerów do ulg i zwolnień w opłatach za przewóz w publicznym transporcie zbiorowym uczniowie szkół podstawowych otrzymali możliwość bezpłatnego korzystania z włocławskiej komunikacji miejskiej. Nadany uchwałą przywilej powiększył listę grup osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, wśród których znajdowały się już m.in. osoby po 65. roku życia. Zastosowanie przez Radę Miasta Włocławek tak niskiej granicy wieku uprawniającego do podróży bez biletów jest rzadko spotykane w kraju. Podobne rozwiązania stosowane są w kraju już w nielicznych sieciach komunikacyjnych, a najczęściej spotykaną granicą wieku uprawniającego do nieodpłatnych przejazdów jest 70 i 75 lat.

Tego typu udogodnienia taryfowe w korzystaniu z komunikacji miejskiej, z reguły powodują wzrost wielkości popytu. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej licznym grupom pasażerów we Włocławku było wyjściem naprzeciw postulatam mieszkańców, oczekujących bezpłatnego transportu publicznego charakteryzującego się wysoką jakością usług.

Rejestrowany wzrost wielkości popytu zahamowany został w 2020 r. w wyniku pandemii wirusa SARS-CoV-2 wywołującego chorobę COVID-19. W okresie epidemii odnotowano duży spadek liczby przewiezionych pasażerów. Wynikiem wprowadzanych na terenie całego kraju

restrykcji było znaczne ograniczenie mobilności mieszkańców oraz możliwości korzystania z pojazdów komunikacji miejskiej.

Biorąc pod uwagę specyfikę 2020 r., w którym liczba przewożonych pasażerów uległa znacznej redukcji, do dalszej analizy wielkości popytu użyte zostaną wyniki ostatnich badań marketingowych, wykonane jesienią 2019 r., na zlecenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. we Włocławku. Badania marketingowe wielkości popytu wykonane zostały we wszystkich kursach na każdej z linii włocławskiej komunikacji miejskiej, w dniu powszednim w sobotę i w niedzielę, obejmują więc reprezentatywne dni i okres badań.

Sieć włocławskiej komunikacji miejskiej, tworzyło w czasie badań 26 dziennych linii autobusowych, z których 21 funkcjonowało wyłącznie w granicach miasta (1, 2, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 16A, 16B, 17, 19, 21, 23 i P), a jedynie 5 łączyło Włocławek i okoliczne miejscowości w gminach Brześć Kujawski, Lubanie i Włocławek (7, 8, 11, 13 i 20). Linie: 8, 13 i 20, pomimo obsługi obszaru podmiejskiego, pełniły przede wszystkim istotną rolę w obsłudze miasta Włocławka (pewną część kursów na tych liniach zaplanowano nawet wyłącznie w granicach administracyjnych miasta).

Określona na podstawie badań liczba pasażerów przewożonych włocławską komunikacją miejską w dniu powszednim nauki szkolnej wyniosła 38 262 pasażerów.

W dniu powszednim zdecydowanie największą liczbę osób przewieziono na linii 17, z której usług skorzystało 5 612 pasażerów (14,7% łącznej ich liczby w skali całej sieci komunikacyjnej w tym rodzaju dnia tygodnia). Następni, pod względem wielkości przewozów w tym rodzaju dnia, okazały się linie 13 i 3, z przewozami dziennymi na poziomie odpowiednio 3 470 (9,1%) i 3 274 (8,6%) pasażerów. Dość blisko pułapu 3,0 tys. pasażerów uplasowała się także linia 19 z popytem w dniu powszednim na poziomie 2 945 osób. Na pięciu innych liniach przewieziono po więcej niż 2 tys. pasażerów – były to linie: 14 (2 705 pasażerów), 15 (2 426), 12 (2 211), 21 (2 124) i 4 (2 035). Wymienione dziewięć linii miało największe znaczenie w przewozach w dniu powszednim – skorzystały z nich łącznie 26 802 osoby, czyli 70% sumarycznej wielkości popytu w dniu powszednim.

Najmniejszą liczbę pasażerów w dniu powszednim zanotowano natomiast na liniach: 7 (370 osób), 2 (381 osób), 5 (442 osoby) i 16 (494 osoby).

W dniu powszednim, wyłącznie w granicach administracyjnych Włocławka z komunikacji miejskiej skorzystało 37 308 osób, co stanowiło 97,5% ogółu pasażerów w tym rodzaju dnia. Poza Włocławek lub poza Włocławkiem podróżowały jedynie 954 osoby (2,5%).

Najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 17 i 21, przewożące po 4,4 pasażerów w przeliczeniu na kilometr, czyli o 33,3% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej.

Kolejnymi pod względem wykorzystania w dniu powszednim były linie 10, 13 i 19, z przewozami na poziomie odpowiednio 3,9; 3,9 i 3,8 pasażerów w przeliczeniu na kilometr. Aż 12 linii włocławskiej komunikacji miejskiej osiągnęło w dniu powszednim przewozy na poziomie 3,0 pasażerów na wozokilometr.

W sobotę popyt na usługi włocławskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 19 984 pasażerów. Największe przewozy w tym dniu odnotowano na linii 17, z której skorzystało 2 213 pasażerów (11,1% łącznej ich liczby w tym rodzaju dnia tygodnia). Kolejne, pod względem wielkości przewozów, okazały się linie 15 i 12, z bardzo zbliżonymi do siebie przewozami – na poziomie odpowiednio 1 915 i 1 868 osób.

Najmniej pasażerów w sobotę zarejestrowano na liniach 8 i 7 (odpowiednio 102 i 128 osób). Były to jedyne linie cechujące się przewozami poniżej 200 osób w sobotę.

W sobotę najlepiej wykorzystane były pojazdy obsługujące linię 21, przewożąc przeciętnie 5,0 pasażerów w przeliczeniu na kilometr. Nieznacznie słabsze wyniki odnotowano w pojazdach na liniach 17 i 12 – odpowiednio 4,2 i 4,0 pasażerów na kilometr.

Pod względem wykorzystania pojazdów najgorzej wypadły w sobotę linie 16 i 7, na których odnotowano jedynie odpowiednio 0,8 i 1,1 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Progu 2,0 pasażerów na kilometr nie osiągnęły także linie: 20, 8, 9, 11 i 1, na których przewożono od 1,2 do 1,9 pasażera w przeliczeniu na kilometr.

W sobotę w granicach Włocławka z komunikacji miejskiej skorzystało 19 258 osób, co stanowiło 96,8% ogółu jej sobotnich pasażerów. Przejazdy podmiejskie wykonało zaś 636 osób, czyli 3,2% wszystkich pasażerów, korzystających z włocławskiej komunikacji miejskiej w sobotę.

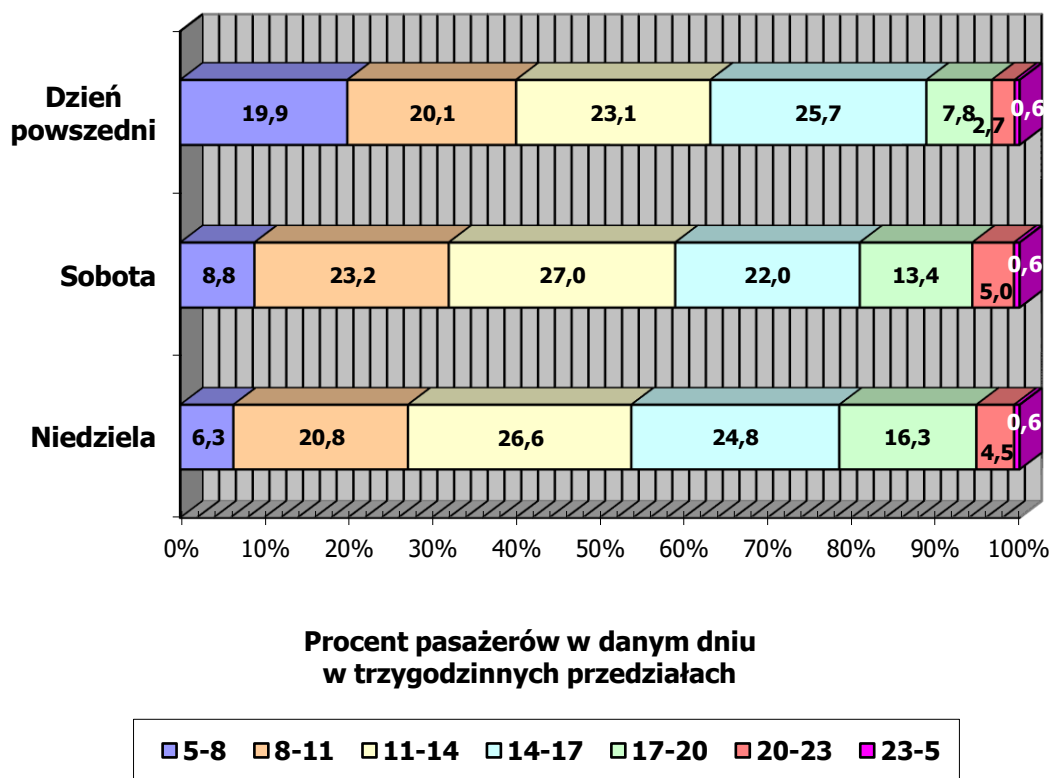
W niedzielę popyt na usługi włocławskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 11 511 pasażerów. Na trzech liniach o największym popycie: 1, 7 i 13, przewieziono w niedzielę 31,3% całkowitej liczby pasażerów włocławskiej komunikacji miejskiej w tym rodzaju dnia tygodnia.

Najlepiej wykorzystane w niedzielę były autobusy linii 12, z przewozami na poziomie 3,4 pasażerów w przeliczeniu na kilometr. Próg 2,0 pasażerów na kilometr przekroczyły w niedzielę jeszcze linie: 13, 14, 17, 19 i 21.

Bardzo słabym wykorzystaniem, z przewozami na poziomie nieprzekraczającym 1,5 pasażera w przeliczeniu na kilometr, charakteryzowało się aż 8 funkcjonujących w tym rodzaju dnia linii: 1, 3, 6, 9, 11, 16, 20 i 23. Wykorzystanie pojazdów nieprzekraczające poziomu 1,0 pasażera na kilometr charakteryzowało linie: 1, 9, 11, 16 i 20.

W niedzielę w granicach miasta Włocławka z usług komunikacji miejskiej skorzystało 11 215 osób, czyli 97,4% wszystkich niedzielnych pasażerów. Poza Włocławek lub poza Włocławkiem podróżowało natomiast 296 osób (2,6%).

Udział przewozów w kolejnych trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów przewożonych w danym rodzaju dnia, pokazano na rysunku 9.



Rys. 9. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów linii autobusowych włocławskiej komunikacji miejskiej – jesień 2019 r.

Źródło: „Badanie potoków pasażerskich i napełnień w autobusach MPK Sp. z o.o. we Włocławku”, listopad - grudzień 2019 r., s. 47.

Biorąc pod uwagę typowe dla analiz struktury czasowej popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego przedziały trzygodzinne, rozpatrywane w skali całej sieci linii włocławskiej komunikacji miejskiej, można stwierdzić, że w dniu powszednim:

- zdecydowanie największe przewozy – na poziomie 9 848 pasażerów (25,7% ich ogółu w tym rodzaju dnia) wystąpiły w porze godzinowej 14-17, a więc w szczycie popołudniowym;

- bardzo intensywne przewozy, kształtujące się na poziomie 8 857 pasażerów, tj. 23,1% całości popytu odnotowano w międzyszczytowej porze godzinowej 11-14;
- również intensywne przewozy, kształtujące się na poziomie 7 692 pasażerów, tj. 20,1% całości popytu odnotowano w międzyszczytowej, przedpołudniowej porze godzinowej 8-11;
- dopiero na czwartym miejscu ukształtowały się przewozy w porze godzinowej 5-8, przypadającej na godziny szczytu porannego, w której odnotowano 7 622 pasażerów, tj. 19,9% całości popytu (77% wielkości popytu w szczycie popołudniowym);
- po godzinie 17 nastąpiło drastyczne załamanie popytu: w porze godzinowej 17-20 przewieziono już tylko 2 981 osób (7,8% wszystkich pasażerów w dniu powszednim), a w porze wieczornej 20-23 – znacznie mniej, bo zaledwie 1 043 osoby (2,7%);
- marginalna wielkość przewozów – 0,6% pasażerów (219 osób) – przypadła na kursy rozpoczynające się w godzinach nocnych, tj. 23-5.

Całkowitą wielkość popytu oraz liczbę pasażerów w przeliczeniu na każdy wozokilometr, przedstawioną dla poszczególnych linii w odniesieniu do dnia powszedniego, soboty i niedzieli, zaprezentowano w tabeli 18. W kolumnach z liczbą pasażerów w danym rodzaju dnia tygodnia kolorowym zacieniowaniem zaznaczono pola dotyczące linii o największej i najmniejszej liczbie pasażerów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia.

Tab. 18. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii włocławskiej komunikacji miejskiej – jesień 2019 r.

Linia	Liczba pasażerów w poszczególnych przekrojach					
	dzień powszedni nauki szkolnej		sobota		niedziela niehandlowa	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
1	1 893	2,6	1 027	1,9	416	1,0
2	381	3,2	659	2,8	314	1,7
3	3 274	3,3	1 320	2,5	765	1,4
4	2 035	3,1	1 068	2,6	832	1,9
5	442	2,4	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
6	990	2,6	469	2,2	226	1,2
7	370	3,8	128	2,0	nie funkcjonowała	
8	1 777	3,4	108	1,2	nie funkcjonowała	
9	544	1,8	271	1,6	139	0,8
10	1 466	3,9	965	3,1	594	1,9
11	762	1,8	652	1,8	371	1,0

Linia	Liczba pasażerów w poszczególnych przekrojach					
	dzień powszedni nauki szkolnej		sobota		niedziela niehandlowa	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
12	2 211	3,6	1 868	4,0	1 212	3,4
13	3 470	3,8	1 761	3,6	998	2,1
14	2 705	3,6	1 232	2,6	1 185	2,5
15	2 426	3,3	1 915	3,4	792	2,0
16	494	1,3	249	0,8	177	0,6
17	5 612	4,4	2 213	4,2	1 202	2,5
19	2 945	3,8	1 531	3,3	1 057	2,4
20	1 389	2,9	330	1,2	179	0,7
21	2 124	4,4	1 264	5,0	538	2,4
23	952	2,2	559	2,2	311	1,4
P	nie funkcjonowała		305	2,6	203	1,7
Razem sieć	38 262	3,3	19 894	2,8	11 511	1,8

Źródło: „Badanie potoków pasażerskich i napełnień w autobusach MPK Sp. z o.o. we Włocławku”, listopad – grudzień 2019 r., s. 38-39.

Na zielono zacytowano pola dotyczące linii o łącznej liczbie pasażerów w obydwu kierunkach osiagającej przynajmniej 2,5 tys. osób w dniu powszednim, 1,5 tys. w sobotę i 1 tys. w niedzielę. Dotyczyło to:

- w każdym rodzaju dnia tygodnia – linii 17 i 19;
- tylko w dniu powszednim – linii 3;
- tylko w dniu powszednim i w niedzielę – linii 14;
- tylko w sobotę – linii 15;
- tylko w niedzielę – linii 12.

Kolorem czerwonym wyróżniono natomiast pola dotyczące linii o całkowitej liczbie pasażerów do 500 w dniu powszednim, do 300 w sobotę oraz do 200 w niedzielę. Wielkość przewozów równą lub poniżej tych progów granicznych odnotowano na następujących liniach:

- w każdym rodzaju dnia tygodnia – na linii 16;
- tylko w dniu powszednim – na liniach 2 i 5 (przy czym linia 5 nie funkcjonowała w dni weekendowe);
- w sobotę – na linii 8 (przy czym linia ta nie funkcjonowała w niedzielę);
- w sobotę i w niedzielę – na linii 9.

W polach z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zielonym kolorem zacieniono natomiast komórki dotyczące linii, na których odnotowano wynik powyżej średniej dla całej sieci komunikacyjnej w danym rodzaju dnia tygodnia.

Pułap ten osiągnęły:

- w każdym rodzaju dnia tygodnia – linie: 10, 12, 13, 17, 19 i 21;
- tylko w dniu powszednim – linia 8;
- w dniu powszednim i w niedzielę – linia 14;
- w sobotę i w niedzielę – linia 15;
- tylko w niedzielę – linia 4.

Kolorem czerwonym wyróżniono zaś pola dotyczące linii, na których przewieziono nie więcej niż 1,5 pasażera w przeliczeniu na kilometr w dniu powszednim i sobotę oraz nie więcej niż 1,0 pasażera w niedzielę. Dotyczyło to:

- w każdym rodzaju dnia tygodnia – linii 16;
- tylko w sobotę – linii 7 i 8 (przy czym linie te nie funkcjonowały w niedzielę);
- tylko w niedzielę – linii 9;
- w sobotę i w niedzielę – linii 20.

Obszar obsługiwany włocławską komunikacją miejską zamieszkiwało 114 345 osób. Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z jej usług – 940 633 pasażerów – stanowiła równowartość 8,2 przejazdów przeciętnego mieszkańca obsługiwanego obszaru w skali miesiąca. Jest to wartość na poziomie porównywanym do innych miast tej wielkości.

Uzyskany wynik świadczy o umiarkowanym stopniu substytucji podróży komunikacją miejską korzystaniem z innych form przemieszczania się po mieście, w tym motoryzacją indywidualną, pieszo i rowerem.

Jesienią 2019 r. oprócz badań wielkości popytu, na zlecenie MPK realizowano także badania struktury popytu, polegające na ustaleniu rodzajów biletów posiadanych przez wszystkich pasażerów oraz rodzajów uprawnień do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych. Weryfikacji podlegała także liczba pasażerów podróżujących nieodpłatnie bezprawnie (tzw. gapowiczów). W badaniach struktury popytu realizuje się pomiar przeprowadzony na próbie badawczej i wykorzystuje zasady wnioskowania statystycznego. Liczne doświadczenia badawcze i analityczne wskazują, że wskaźniki struktury czy też wartości średnich, obliczone na podstawie poprawnie dobranej i zbadanej próby, nie odbiegają od rzeczywistych (otrzymanych w wyniku pomiaru wszystkich kursów) o więcej niż założony błąd, wynoszący do 3%.

Analizując, w świetle wyników badań marketingowych, strukturę pasażerów włocławskiej komunikacji miejskiej w przeciętnym miesiącu, można stwierdzić, że udział pasażerów podróżujących na podstawie:

- biletów jednorazowych – wyniósł 20,4% (48,0% wszystkich osób płacących za przejazd);
- karnetów – wyniósł 7,3% (16,1% wszystkich osób płacących za przejazd);
- biletów dziennych – wyniósł 0,3% (0,5% wszystkich osób płacących za przejazd);
- biletów okresowych – wyniósł 16,27% (35,3% wszystkich osób płacących za przejazd);
- nieodpłatnie na podstawie stosownych uprawnień – wyniósł aż 46,9%.

Jednocześnie udział pasażerów podróżujących na podstawie:

- biletów normalnych – wyniósł 26,3% (57,7% wszystkich osób płacących za przejazd);
- biletów ulgowych – wyniósł 19,2% (42,3% wszystkich osób płacących za przejazd).

Pasażerowie podróżujący nieodpłatnie bez uprawnień, czyli tzw. gapowicze, stanowili 7,6% wszystkich pasażerów.

Wyniki badań marketingowych zilustrowały wyjątkowo niekorzystną – z ekonomiczno-finansowego punktu widzenia – strukturę popytu w przekroju poszczególnych kategorii pasażerów, zdeterminowaną bardzo wysokim (66%) udziałem pasażerów podróżujących na podstawie biletów ulgowych lub nieodpłatnie.

W segmencie pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych, dominowały następujące grupy osób:

- uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych – 63,1% wszystkich pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych w przypadku biletów jednorazowych przesiadkowych i 85,6% w wypadku okresowych;
- emeryci do 65. roku życia – 33,7% wszystkich pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych w przypadku biletów jednorazowych przesiadkowych i 10,3% w wypadku okresowych.

W segmencie osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, najczęściej identyfikowano pasażerów należących do kategorii osób, które ukończyły 65 lat (aż 69,6% ogółu pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych) i dzieci w okresie od rozpoczęcia odbywania rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia edukacji w szkole podstawowej (18,8%). Wszystkie pozostałe grupy osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych stanowiły łącznie tylko 11,6% całkowitej liczby osób podróżujących bez uiszczania opłaty – na podstawie stosownych uprawnień.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi włocławskiej komunikacji miejskiej będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby mieszkańców Włocławka i gmin ościennych, objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;

- mobilności komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i struktury cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- wielkości oferty przewozowej, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów;
- dostępności parkingów P&R oraz B&R;
- wysokość opłat za parkowanie w centrum miasta.

Procedura budowania modelu prognostycznego liczby pasażerów zakłada standardowo wykorzystanie 10 zmiennych objaśniających, a mianowicie:

- liczby mieszkańców;
- liczby samochodów osobowych;
- przeciętnego wynagrodzenia;
- liczby wozokilometrów;
- wskaźnika ceny biletu jednorazowego w odniesieniu do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w odniesieniu do ceny 100 litrów paliwa;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- liczby mieszkań;
- liczby bezrobotnych;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w stosunku do jednorazowego (jedenprzejazdowego).

Na podstawie dostępnych danych, do budowy modelu popytu przyjęto 5 zmiennych. Były one następujące:

- liczba mieszkańców;
- liczba samochodów osobowych;
- przeciętne wynagrodzenie;
- liczba wozokilometrów;
- liczba bezrobotnych.

Obliczenia dotyczące prognozowanej liczby pasażerów oparto na modelu analizy regresji krokowej, polegającej na przyjęciu zespołu zmiennych niezależnych (liczba mieszkańców, wskaźnik bezrobocia, przeciętne wynagrodzenie, wskaźnik motoryzacji i innych), które w ramach kolejnych sekwencji działań obliczeniowych uznawane są za statystycznie istotne lub nieistotne. Sekwencja działań analitycznych polega na przeprowadzeniu procedur obliczeniowych składających się m.in. z badania zjawiska współliniowości zmiennych, estymacji przedziałowej, badania hipotez o łącznej istotności parametrów strukturalnych, liniowości modelu,

normalności rozkładu czynnika losowego, autokorelacji składnika losowego i innych. W rezultacie, otrzymuje się model opisujący wartość szacowanego parametru po podstawieniu określonej wartości zmiennych niezależnych.

Sporządzenie prognozy liczby pasażerów dla włocławskiej komunikacji miejskiej dla najbliższych lat jest szczególnie trudne, z uwagi na kumulację zdarzeń związanych z pandemią COVID-19, bardzo istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych w autobusach komunikacji miejskiej, w tym wprowadzenie:

- od 24 marca 2020 r. drastycznych ograniczeń w poruszaniu się mieszkańców (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.) oraz okresowych ograniczeń mobilności mieszkańców, szczególnie młodych i w wieku senioralnym;
- od połowy marca 2020 r. w placówkach oświatowych nauki zdalnej lub hybrydowej, dla określonych grup wiekowych uczniów, w różnym zakresie i czasie, zależnym od sytuacji epidemiologicznej;
- w okresie epidemii COVID-19 zasady preferowania pracy zdalnej, a w urzędach w różnych okresach obowiązkowej pracy zdalnej;
- w dniu 24 marca 2020 r. ograniczeń liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego, jedynie częściowo zniesionych od 18 maja 2020 r., ponownie wprowadzonych po objęciu całego kraju strefą czerwoną i utrzymywanych do dnia opracowania niniejszego dokumentu.

W latach 2016-2019 liczba pasażerów włocławskiej komunikacji miejskiej była stabilna, wykonana była praca eksploatacyjna w wymiarze 3,40-3,67 mln wozokilometrów, co pozwoliło na przewiezienie 10,0-11,4 mln pasażerów.

W 2020 r. nastąpiło załamanie liczby przewożonych pasażerów, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z zaistniałą pandemią COVID-19. Wprowadzanie od połowy marca 2020 r. okresowych zakazów wychodzenia z domu oraz korzystania z obiektów handlowych, kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych itp., a także drastyczne ograniczenie dopuszczalnej liczby pasażerów jakie mogły przewozić pojazdy komunikacji miejskiej, doprowadziło do gwałtownego spadku liczby pasażerów. W okresie zakazu autobusy przewoziły często jedynie po kilka osób. Miasta wprowadziły więc, dla zmniejszenia poziomu ponoszonych kosztów, ograniczenie zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej. We Włocławku jednak liczba wykonanych wozokilometrów w całym 2020 r. nieznacznie wzrosła w stosunku do roku ubiegłego, o około 4%.

W całym okresie pandemii, nawet po częściowym zniesieniu ograniczeń, istotnie zmniejszyła się mobilność mieszkańców, głównie poprzez wprowadzane ograniczenia w poruszaniu

się, ale i dość powszechne upowszechnienie się pracy zdalnej w przedsiębiorstwach i urzędach oraz wprowadzenie nauki zdalnej lub hybrydowej w szkołach.

Wprowadzone ograniczenia liczby pasażerów autobusów spowodowały masowe rezygnacje z korzystania z tego środka transportu na rzecz samochodów osobowych. Zmianie uległa więc jednocześnie struktura podróży na korzyść przejazdów indywidualnymi samochodami osobowymi. Ponadto pandemia COVID-19 wpłynęła na zmiany zachowań mieszkańców, korzystających w okresie stanu epidemii w znacznie mniejszym zakresie z oferty usługowej i rekreacyjno-rozrywkowej, zmniejszając średnią liczbę realizowanych podróży.

Zagrożenie epidemiologiczne oraz związane z tym wprowadzone ograniczenia i limity pojemności pojazdów komunikacji miejskiej, spowodowały wzrost atrakcyjności pojazdów indywidualnych, zwłaszcza samochodów osobowych. Samochody indywidualne umożliwiają przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia więc jest znikome oraz bez zakrywania twarzy, co wiele osób uznaje za znaczną uciążliwość.

We Włocławku w 2020 r. sprzedaż biletów zmalała o ok. 43% dla normalnych i 46% dla ulgowych, co jest przeciętnym wynikiem w skali kraju.

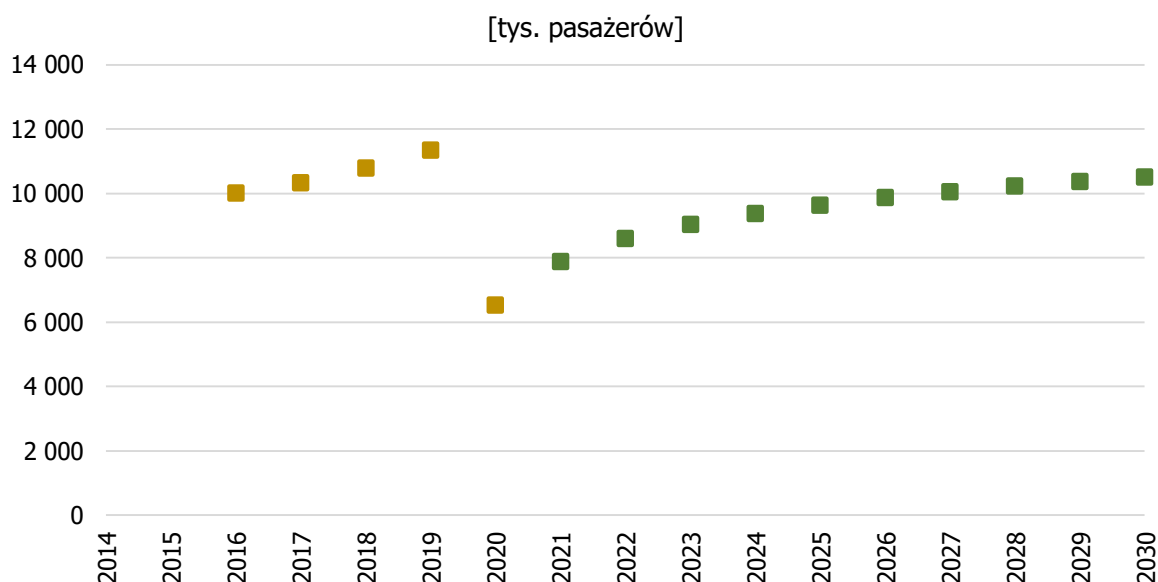
Prognozy na kolejny rok 2021 są trudne do przeprowadzenia, z uwagi na brak realnych przewidywań dalszego przebiegu pandemii. Sytuację komplikują także wprowadzane dodatkowe ograniczenia w kolejnych województwach (warmińsko-mazurskie i lubuskie, a następnie pomorskie i mazowieckie). Ponieważ nie są znane terminy, do których mają obowiązywać ograniczenia i ich zakres, nie jest możliwe określenie liczby pasażerów, którzy zostaną przewiezieni komunikacją miejską w 2021 r.

W założeniach do prognozy przyjęto, że do końca 2022 r. przestanie obowiązywać stan epidemii, a największe ograniczenia obowiązywać będą tylko do końca 2021 r. Zmiana zachowań transportowych mieszkańców utrwalonych przez wielomiesięczny okres pandemii wymagała będzie okresu co najmniej kilku lat. Od 2022 r. przyjęto stopniowy powrót pasażerów komunikacji miejskiej i w efekcie osiągnięcie w 2025 r. wskaźnika liczby pasażerów na mieszkańca z roku 2016. W kolejnych latach, w wyniku podjętych działań promujących transport zbiorowy będzie nadal wzrastała liczba pasażerów – do przekroczenia w 2030 r. poziomu wskaźnika liczby pasażerów na mieszkańca z 2019 r.

Na rysunku 10 przedstawiono prognozę liczby pasażerów włocławskiej komunikacji miejskiej do 2030 r. (do 2020 r. zobrazowano wykonanie, a na lata 2021-2030 – prognozę).

Prognoza popytu wskazuje, że w rezultacie oddziaływania warunków zewnętrznych, popyt może zmniejszyć się – w stosunku do 2019 r. – o 31% w 2021 r. (o 3 466 tys. pasażerów), o 15% w 2025 r. (o 1 710 tys. pasażerów) oraz o 7% w 2030 r. (o 838 tys. pasażerów).

Zmniejszenie popytu w 2030 r. będzie głównie efektem zmian demograficznych, według prognoz GUS liczba mieszkańców Włocławka zmaleje w stosunku do 2019 r. o ok. 9%. Wobec jednak braku w marcu 2021 r. wiarygodnych danych co do długofalowych skutków wprowadzonych ograniczeń oraz wpływu pandemii na zachowania komunikacyjne mieszkańców, dane te należy potraktować z dużą ostrożnością.



Rys. 10. Prognoza popytu wrocławskiej komunikacji miejskiej do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji publicznej zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa publicznej komunikacji zbiorowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zwłaszcza w obliczu zagrożeń epidemiologicznych, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie w miastach powinien kształtować się docelowo w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę miasta Włocławka (wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej) oraz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców spowodowanych niekorzystnym odbiorem transportu publicznego, poziom ten będzie w najbliższych latach niemożliwy do osiągnięcia.

Duże znaczenie w kształtowaniu popytu w transporcie zbiorowym będą miały inwestycje w tabor autobusowy oraz decyzje o ograniczeniach w poruszaniu się w centrum pojazdów innych niż elektryczne.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. W obecnej sytuacji znaczących ograniczeń dla funkcjonowania transportu zbiorowego oraz społecznego odbioru wysokiego ryzyka korzystania z tych środków transportu, niezwykle ważne jest by w pierwszej kolejności zahamować odpływ pasażerów ze środków transportu zbiorowego. Działania te będą wymagały co najmniej utrzymania parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, jakość obsługi) – bez względu na liczbę korzystających pasażerów.

Ważnym elementem jest stwarzanie zdecydowanych preferencji w ruchu dla transportu zbiorowego. Przy modernizacjach ulic objętych komunikacją miejską należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego – nie tylko pasy dla autobusów w korytarzach wysokiej jakości obsługi, ale i krótkie odcinki buspasów w dojeździe do skrzyżowań, służące ułatwianiu wyjazdu z przystanku na skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną – lub (i) zapewnić pojazdom transportu publicznego dodatkowe relacje przejazdu z określonego pasa, niedostępne dla pozostałych użytkowników ruchu.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Wg stanu na dzień 1 marca 2021 r., w ramach włocławskiej komunikacji miejskiej funkcjonowało 26 linii autobusowych, oznaczonych handlowo numerami: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, P, 3A, 3B, 16A i 16B, organizowanych przez Referat Publicznego Transportu Zbiorowego w Wydziale Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii Urzędu Miasta Włocławek i obsługiwanych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. Wszystkie te linie miały charakter połączeń całorocznych. Dodatkowo w okresie wakacyjnym funkcjonują dwie linie sezonowe: W1 i W2 (w okresie letnich wakacji szkolnych, w dni o temperaturze powyżej 25 stopni Celsjusza i zarazem słoneczne).

Łączna długość linii komunikacyjnych, na dzień 1 marca 2021 r. wynosiła 667,85 km, z czego 557,65 km w granicach miasta i 110,2 km na obszarze gmin ościennych. Długość tras wynosiła łącznie 162,95 km, z czego 139,55 km w granicach miasta i 23,4 km na obszarze gmin ościennych.

Pasażerowie włocławskiej komunikacji miejskiej korzystali z 300 przystanków (279 było zlokalizowanych na obszarze miasta). Wiaty wyposażone było 49% przystanków, a 6% w system Dynamicznej Informacji Przystankowej.

Kryterium zakresu funkcjonowania podzieliło linie włocławskiej komunikacji miejskiej na trzy kategorie:

- dwadzieścia linii dziennych całotygodniowych – 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23 i P;
- dwie linie funkcjonujące od poniedziałku do soboty – 7 i 8;
- cztery linie funkcjonujące od poniedziałku do piątku: 3A, 3B, 16A i 16B (w tej kategorii znalazły się wyłącznie linie pospieszne).

Kryterium liczby obsługiwanych jednostek administracyjnych pozwoliło na wyodrębnienie wśród linii włocławskiej komunikacji miejskiej dwóch grup linii, które obejmowały:

- dwadzieścia jeden linii miejskich (1, 2, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 16A, 16B, 17, 19, 21, 23 i P) – o trasach w całości zawierających się w granicach administracyjnych miasta Włocławka;
- pięć linii podmiejskich (7, 8, 11, 13 i 20) – o trasach łączących miasto Włocławek z okolicznymi miejscowościami gmin Włocławek, Brześć Kujawski i Lubanie.

Trasy wszystkich linii włocławskiej komunikacji miejskiej, aktualne na dzień 1 marca 2021 r., przedstawiono w tabeli 19.

Tab. 19. Trasy linii włocławskiej komunikacji miejskiej
– stan na 1 marca 2021 r.

Nr linii	Przebieg trasy
1	WIEJSKA – Gajowa – Kapitulna – Okrzei – pl. Wolności – Brzeska – GRODZKA
2	OSTROWSKA – Łanowa – Polna – Stodólna – św. Antoniego – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Długa – Kaliska – Fredry – Zgodna – WIEJSKA
3	OSTROWSKA – Okrężna – al. Chopina – pl. Wolności – Okrzei – Toruńska – Toruńska – ANWIL I – (wybrane kursy: ANWIL)
3A	ANWIL – Anwil I – Toruńska – Toruńska – Okrzei – Polskiej Organizacji Wojskowej – al. Chopina – Okrężna – OSTROWSKA
3B	OSTROWSKA – Okrzei – Okrzei – Toruńska – Toruńska – ANWIL
4	PŁOCKA – Płocka – Łęgska – św. Antoniego – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Wysoka – Budowlanych – PROMIENNA
5	KALISKA – Dziewińska – Wiejska – Chłodna – Polskiej Organizacji Wojskowej – Królewiecka – Łęgska – Ogniowa – Bednarska – Bechiego – Stodólna – Zagajewskiego – Polna – Łanowa – OSTROWSKA
6	WIENIECKA – Okrzei – Kilińskiego – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Długa – Wiejska – Planty I – Kaliska – Fredry – Zgodna – WIEJSKA
7	KONGSBERG – Kaliska – 20-go Stycznia – Budowlanych – PROMIENNA
8	(wybrane kursy: MODZEROWO) – PŁOCKA (Łęg) – Płocka – Zielna – Polna – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Budowlanych – PROMIENNA
9	ZARZECZEWO – Dobrzyńska – Lipnowska (wybrane kursy: – Obrońców Wisły 1920 r.) – Grodzka – pl. Kopernika – Kilińskiego – Okrzei – Wieniecka – Budowlanych – PROMIENNA
10	OSTROWSKA – Łanowa – Polna – (wybrane kursy: Ogniowa – Bechiego) – św. Antoniego – 20-go Stycznia – Kilińskiego – Okrzei – TORUŃSKA
11	WIENIEC ZDRÓJ – Wieniecka – Obwodowa – Kapitulna – Okrzei – Wronia – Planty – Kaliska – al. Jana Pawła II – Letnia – Mielęcińska – al. Jana Pawła II – DĘBOWA
12	WIENIECKA – Wyszyńskiego – pl. Kopernika – pl. Wolności – al. Chopina – Cmentarna – al. Chopina – al. K. Wielkiego – OSTROWSKA – (wybrane kursy: al. K. Wielkiego – PRZEMYSŁOWA)
13	(wybrane kursy: ŚWIĘTOSŁAW – Kruszyn – Murzynowo – Nowa Wieś) – DĘBOWA – al. Jana Pawła II – Kaliska – Planty – Wronia – al. Chopina – 20-go Stycznia – Kilińskiego – Okrzei – Wieniecka – Budowlanych – PROMIENNA
14	WIEJSKA – Gajowa – Kapitulna – Zbiegniewskiej – Okrzei – Polskiej Organizacji Wojskowej – al. Chopina – Chmielna – Stodólna – Polna – Łanowa – OSTROWSKA (wybrane kursy: PRZEMYSŁOWA lub RYBNICKA)
15	OSTROWSKA – al. K. Wielkiego (wybrane kursy: Cmentarna) – al. Chopina – Plac Wolności – Okrzei – Długa – Wiejska – Zbiegniewskiej – Gajowa (wybrane kursy: Zgodna – Fredry) – WIEJSKA
16	ANWIL – Toruńska – Okrzei – Wronia – Planty – Kaliska – Zbiegniewskiej – Kapitulna – Gajowa – Zgodna – FREDRY

Nr linii	Przebieg trasy
16A	FREDRY – Zgodna – Gajowa – Zbiegniewskiej – Kaliska – Węglowa – ANWIL
16B	FREDRY – Kapitulna – Zbiegniewskiej – Kaliska – Planty – Okrzei – Toruńska – ANWIL
17	DĘBOWA – Brzezina – Szkolna – al. Jana Pawła II – Mielęcińska – Letnia – al. Jana Pawła II – Kaliska – Planty – Wronia – al. Chopina – 20-go Stycznia – Kilińskiego – Okrzei – Wieniecka – Budowlanych – PROMIENNA
19	RYBNICKA – al. K. Wielkiego – Płocka – Zielna – Polna – Stodólna – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Budowlanych – PROMIENNA
20	OSTROWSKA – Polna – Stodólna – św. Antoniego – 20-go Stycznia – Kilińskiego Toruńska – Krzywa Góra (wybrane kursy: Zalesie) – GĄBINEK
21	WIEJSKA – Gajowa – Zbiegniewskiej – Kaliska – Węglowa – Chłodna – Wysoka – Budowlanych – Promienna – PROMIENNA
23	DĘBOWA – al. Jana Pawła II – Fredry – Zgodna – Gajowa – Kapitulna – Kaliska – Planty – Wronia (wybrane kursy: al. Chopina – Cmentarna) – Ostrowska – Zielna – Płocka – PŁOCKA (ŁĘG)
P	(wybrane kursy: WIEJSKA – Gajowa – Kaliska – Planty – Wronia) – PROMIENNA – Wieniecka – Okrzei – Plac Wolności – al. Chopina – CMENTARZ PINCZATA
Nr linii	Przebieg trasy
1	WIEJSKA – Gajowa – Kapitulna – Okrzei – pl. Wolności – Brzeska – GRODZKA
2	OSTROWSKA – Łanowa – Polna – Stodólna – św. Antoniego – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Długa – Kaliska – Fredry – Zgodna – WIEJSKA
3	OSTROWSKA – Okrężna – al. Chopina – pl. Wolności – Okrzei – Toruńska – Toruńska – ANWIL I – (wybrane kursy: ANWIL)
3A	ANWIL – Anwil I – Toruńska – Toruńska – Okrzei – Polskiej Organizacji Wojskowej – al. Chopina – Okrężna – OSTROWSKA
3B	OSTROWSKA – Okrzei – Okrzei – Toruńska – Toruńska – ANWIL
4	PŁOCKA – Płocka – Łęska – św. Antoniego – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Wysoka – Budowlanych – PROMIENNA
5	KALISKA – Dziewińska – Wiejska – Chłodna – Polskiej Organizacji Wojskowej – Królewiecka – Łęska – Ogniowa – Bednarska – Bechiego – Stodólna – Zagajewskiego – Polna – Łanowa – OSTROWSKA
6	WIENIECKA – Okrzei – Kilińskiego – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Długa – Wiejska – Planty I – Kaliska – Fredry – Zgodna – WIEJSKA
7	KONGSBERG – Kaliska – 20-go Stycznia – Budowlanych – PROMIENNA
8	(wybrane kursy: MODZEROWO) – PŁOCKA (Łęg) – Płocka – Zielna – Polna – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Budowlanych – PROMIENNA
9	ZARZECZEWO – Dobrzyńska – Lipnowska (wybrane kursy: – Obronców Wisły 1920 r.) – Grodzka – pl. Kopernika – Kilińskiego – Okrzei – Wieniecka – Budowlanych – PROMIENNA
10	OSTROWSKA – Łanowa – Polna – (wybrane kursy: Ogniowa – Bechiego) – św. Antoniego – 20-go Stycznia – Kilińskiego – Okrzei – TORUŃSKA

Nr linii	Przebieg trasy
11	WIENIEC ZDRÓJ – Wieniecka – Obwodowa – Kapitulna – Okrzei – Wronia – Planty – Kaliska – al. Jana Pawła II – Letnia – Mielęcińska – al. Jana Pawła II – DĘBOWA
12	WIENIECKA – Wyszyńskiego – pl. Kopernika – pl. Wolności – al. Chopina – Cmentarna – al. Chopina – al. K. Wielkiego – OSTROWSKA – (wybrane kursy: al. K. Wielkiego – PRZEMYSŁOWA)
13	(wybrane kursy: ŚWIĘTOSŁAW – Kruszyn – Murzynowo – Nowa Wieś) – DĘBOWA – al. Jana Pawła II – Kaliska – Planty – Wronia – al. Chopina – 20-go Stycznia – Kilińskiego – Okrzei – Wieniecka – Budowlanych – PROMIENNA
14	WIEJSKA – Gajowa – Kapitulna – Zbiegniewskiej – Okrzei – Polskiej Organizacji Wojskowej – al. Chopina – Chmielna – Stodólna – Polna – Łanowa – OSTROWSKA (wybrane kursy: PRZEMYSŁOWA lub RYBNICKA)
15	OSTROWSKA – al. K. Wielkiego (wybrane kursy: Cmentarna) – al. Chopina – Plac Wolności – Okrzei – Długa – Wiejska – Zbiegniewskiej – Gajowa (wybrane kursy: Zgodna – Fredry) – WIEJSKA
16	ANWIL – Toruńska – Okrzei – Wronia – Planty – Kaliska – Zbiegniewskiej – Kapitulna – Gajowa – Zgodna – FREDRY
16A	FREDRY – Zgodna – Gajowa – Zbiegniewskiej – Kaliska – Węglowa – ANWIL
16B	FREDRY – Kapitulna – Zbiegniewskiej – Kaliska – Planty – Okrzei – Toruńska – ANWIL
17	DĘBOWA – Brzezina – Szkolna – al. Jana Pawła II – Mielęcińska – Letnia – al. Jana Pawła II – Kaliska – Planty – Wronia – al. Chopina – 20-go Stycznia – Kilińskiego – Okrzei – Wieniecka – Budowlanych – PROMIENNA
19	RYBNICKA – al. K. Wielkiego – Płocka – Zielna – Polna – Stodólna – pl. Wolności – Okrzei – Kapitulna – Budowlanych – PROMIENNA
20	OSTROWSKA – Polna – Stodólna – św. Antoniego – 20-go Stycznia – Kilińskiego Toruńska – Krzywa Góra (wybrane kursy: Zalesie) – GABINEK
21	WIEJSKA – Gajowa – Zbiegniewskiej – Kaliska – Węglowa – Chłodna – Wysoka – Budowlanych – Promienna – PROMIENNA
23	DĘBOWA – al. Jana Pawła II – Fredry – Zgodna – Gajowa – Kapitulna – Kaliska – Planty – Wronia (wybrane kursy: al. Chopina – Cmentarna) – Ostrowska – Zielna – Płocka – PŁOCKA (ŁĘG)
P	(wybrane kursy: WIEJSKA – Gajowa – Kaliska – Planty – Wronia) – PROMIENNA – Wieniecka – Okrzei – Plac Wolności – al. Chopina – CMENTARZ PINCZATA

Źródło: dane MPK.

Obsługiwane przez linie włocławskiej komunikacji miejskiej miejscowości ościenne położone są w trzech jednostkach administracyjnych, wchodzących w skład powiatu włocławskiego, a mianowicie w gminach: Brześć Kujawski, Lubanie i Włocławek.

Miejscowości wraz z intensywnością funkcjonowania poszczególnych linii włocławskiej komunikacji miejskiej, mierzoną liczbą wykonywanych kursów – wg stanu na dzień 1 marca 2021 r. – przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Miejscowości w gminach ościennych wraz z liczbą kursów wykonywanych na liniach włocławskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 1 marca 2021 r.

Miejscowość	Gmina	Linia	Dzienna liczba kursów z i do danej miejscowości					
			dzień powszedni		sobota		niedziela	
			z	do	z	do	z	do
Pikutkowo (Konsberg Automotive)	Brześć Kujawski	7	3	3	2	1	-	-
Wieniec Zdrój		11	9	9	9	9	9	9
Gąbinek	Lubanie	20	6	6	3	3	3	3
Kruszyn	Włocławek	13	13	11	5	5	5	5
Kruszynek		13	13	11	5	5	5	5
Modzerowo		8	8	7	2	2	-	-
Nowa Wieś		13	13	11	5	5	5	5
Pińczata		P	1	1	5	6	-	6
Świątosław		13	13	11	5	5	5	5

Źródło: dane MPK.

Największą intensywnością, mierzoną liczbą kursów, obsługiwane były cztery miejscowości podmiejskie – Kruszyn, Kruszynek, Nowa Wieś i Świątosław – do których docierały autobusy linii 13, wykonujące w zależności od kierunku jazdy, odpowiednio 11 i 13 kursów w dniu powszednim (w soboty i niedziele wykonywano po 5 par kursów).

W weekendy najwięcej kursów realizowano natomiast do Wieńca-Zdroju – po 9 par kursów na linii 11 w sobotę i w niedzielę (w dniu powszednim wykonywano do tej miejscowości także 9 par kursów).

Najmniej kursów autobusy włocławskiej komunikacji miejskiej do miejscowości ościennych wykonywały natomiast na linii 7 do znajdującego się w Pikutkowie zakładu Kongsberg Automotive – 3 pary w dniu powszednim i 1,5 pary w sobotę (w niedziele i święta kursów do tej miejscowości nie realizowano).

Ponadto specyficzna jest trasa linii miejskiej 9, którą wytyczono ul. Dobrzyńską – stanowiącą na kilkukilometrowym odcinku granicę administracyjną miasta i gminy Fabianki. Pomimo niewykraczania trasy linii 9 poza Włocławek, obsługuje ona również miejscowości Szpetal Górny, Kulin i Urszulewo w tej gminie. Mieszkańcy tych miejscowości mogli korzystać z 11 par kursów oferowanych w dniu powszednim i z 6 par kursów w obydwie dni weekendowe. Na obsługiwanej trasie linia 9 nie ma konkurencji ze strony innych przewoźników drogowych.

W tabeli 21 przedstawiono liczbę kilometrów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia na każdej z linii włocławskiej komunikacji miejskiej – zgodnie z rozkładami jazdy ważnymi na dzień 1 marca 2021 r. Za przeciętny miesiąc kalkulacyjny przyjmuje się okres rozliczeniowy obejmujący 21 dni powszednich, 4 soboty oraz 5 niedziel.

W dniu powszednim największą liczbę kilometrów zaplanowano na linii 17 – 1 300 km. Kolejnymi połączeniami charakteryzującymi się znaczącą dzienną pracą eksploatacyjną (powyżej 900 km), były linie: 3 i 13, na których zaplanowano odpowiednio: 973 i 914. Najmniej kilometrów w dniu powszednim zaplanowano natomiast na linii P (22 km).

W sobotę linią o największej pracy eksploatacyjnej była linia 15, na której przewidziano do wykonania 559 km. Próg 500 km przekroczyły w tym rodzaju dnia tygodnia również trzy inne linie – 1, 3 i 17 – na których realizowano odpowiednio: 542, 551 i 526 km. Najmniej kilometrów zaplanowano natomiast w sobotę na liniach: 7 i 8 – na żadnej z nich liczba kilometrów nie przekroczyła 100.

W niedzielę połączeniem o największej liczbie kilometrów była linia 3 – z zaplanowaną pracą eksploatacyjną równą 542 km. Kolejną pod tym względem okazała się linia 17, na której zaplanowano 488 km. Najmniej kilometrów w niedzielę przewidziano do wykonania na linii P – 147 km.

W marcu 2021 r., w powszednim dniu nauki szkolnej, autobusy włocławskiej komunikacji miejskiej wykonywały na liniach komunikacyjnych 11 700,70 km.

W sobotę w całej sieci komunikacyjnej wykonywano 7 328,85 km (62,6% wielkości pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim), a w niedzielę – 6 599,80 km (odpowiednio 56,4 i 90,1% liczby kilometrów w dniu powszednim i w sobotę).

W przeciętnym miesiącu kalkulacyjnym (złożonym z 21 dni powszednich, 4 sobót i 5 niedziel), na liniach włocławskiej komunikacji miejskiej zaplanowano wykonanie 308 029,10 km.

Tab. 21. Liczba kilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach włocławskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim nauki szkolnej, w sobotę i w niedzielę – stan na 31 grudnia 2019 r.

Linia	Liczba wozokilometrów			
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta	przeciętny miesiąc
1	737,55	542,30	399,50	19 655,25
2	127,75	229,90	202,80	4 616,35
3	973,50	551,00	542,80	25 361,50
4	647,05	417,10	440,05	17 456,70
5	191,95	164,90	180,90	5 595,05

Linia	Liczba wozokilometrów			
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedziele i święta	przeciętny miesiąc
6	374,05	215,15	187,50	9 653,15
7	100,30	59,80	nie funkcjonuje	2 345,50
8	524,20	93,70	nie funkcjonuje	11 383,00
9	311,20	177,80	179,90	8 145,90
10	366,55	308,70	309,00	10 477,35
11	443,95	378,60	378,60	12 730,35
12	610,70	474,15	355,15	16 497,05
13	914,65	489,20	465,00	23 489,45
14	761,80	471,80	462,40	20 197,00
15	732,45	559,30	408,60	19 661,65
16	382,20	298,55	302,00	10 730,40
17	1 300,30	526,55	488,00	31 852,50
19	774,05	470,80	448,25	20 379,50
20	478,20	242,30	255,00	12 286,40
21	484,05	251,75	222,40	12 284,05
23	441,45	254,45	224,45	11 410,50
P	22,80	151,05	147,50	1 820,50
Cała sieć	11 700,70	7 328,85	6 599,80	308 029,10

Źródło: dane MPK.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii włocławskiej komunikacji miejskiej, mierzona liczbą wykonywanych kursów – wg stanu na dzień 1 marca 2021 r. – przedstawiono w tabeli 22.

Tab. 22. Liczba kursów wykonywanych na liniach MPK Sp. z o.o. we Włocławku w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 1 marca 2021 r.

Linia	Liczba kursów		
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedziele i święta
1	72	51	37
2	11	22	17
3	72	38	38
4	55	36	38
5	16	13	13
6	40	23	20

Linia	Liczba kursów		
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedziele i święta
7	6	3	nie funkcjonuje
8	37	5	nie funkcjonuje
9	22	12	12
10	39	32	32
11	27	24	24
12	66	51	37
13	63	36	34
14	69	39	39
15	64	48	34
16	21	16	16
17	89	37	34
19	62	38	36
20	28	14	14
21	61	32	28
23	20	12	11
P	2	11	11
Cała sieć	942	593	525

Źródło: dane MPK.

W dniu powszednim najwięcej kursów wykonywano na linii 17 – 89 kursów. W sobotę na tej linii zaplanowano 37 kursów, a w niedzielę – 34. Kolejnymi, pod względem liczby wykonywanych kursów, były linie 1 i 3, na których w dniu powszednim wykonano 72 kursy. Do linii z względnie dużą liczbą kursów w dniu powszednim należy zaliczyć także linie: 4, 12, 13, 14, 15, 19 i 21, na których w tym rodzaju dnia tygodnia wykonywano odpowiednio: 55, 66, 63, 69, 64, 62 i 61 kursów.

W sobotę najintensywniej obsługiwane były linie 1 i 12 (51 kursów), a także linia 15, na której wykonywano 48 kursów.

W niedzielę najwięcej kursów wykonywano na linii 14 – 39 kursów. Niewiele mniejszą liczbą kursów realizowanych w tym dniu tygodnia charakteryzowały się linie 1, 3, 4, 10, 12, 13, 15, 17 i 19, na których w tym rodzaju dnia tygodnia wykonywano odpowiednio: 37, 38, 38, 32, 37, 34, 34 i 36 kursów.

W dniu powszednim najmniej kursów wykonywanych było na liniach: P (2 kursy) oraz 7 (6 kursów). W sobotę liniami z najmniejszą podażą usług były linie 7 i 8 (odpowiednio 3 i 5 kursów). W niedzielę najmniej kursów wykonywano na liniach 23 i P – po 11 kursów. Niewiele

więcej kursów w tym rodzaju dnia tygodnia wykonywano na liniach 5 i 9 – odpowiednio 13 i 12 kursów.

Wg stanu na dzień 1 marca 2021 r., na liniach włocławskiej komunikacji miejskiej wykonywano 942 kursy w dniu powszednim (nauki szkolnej), 593 kursy w sobotę i 525 kursów w niedzielę. Liczba kursów oferowana w sobotę stanowiła 63,0% liczby kursów w dniu powszednim. W niedzielę realizowano natomiast 55,7% liczby kursów wykonywanych w dniu powszednim i zarazem aż 88,5% liczby kursów wykonywanych w sobotę.

Cechą charakterystyczną włocławskiej komunikacji miejskiej jest wytrasowanie większości linii przez obszar ścisłego Śródmieścia lub w jego południowych granicach, w rejonie dworców kolejowego i autobusowego (w zasięgu kilkuminutowego dojścia pieszego do pl. Wolności – położonego centralnie w Śródmieściu). Linie 21, 23 i pospieszna 16A omijają tę część miasta, jednak ich trasy poprowadzono ulicami okalającymi obszar Śródmieścia. We Włocławku nie zdecydowano się jednocześnie na uruchomienie połączeń międzydzielnicowych dedykowanych podróżom wyłącznie w tych relacjach.

Połączenia północnego i południowego brzegu Wisły wytrasowano jednym z dwóch mostów – łączącym się z pl. Kopernika w Śródmieściu mostem marszałka Rydza-Śmigłego. Korzystają z niego autobusy linii 1 i 9. Druga z przepraw, zbudowana na tamie we wschodniej części miasta, w ciągu al. księdza Jerzego Popiełuszki, nie jest obecnie wykorzystywana przez autobusy komunikacji miejskiej.

Część pętli autobusowych włocławskiej komunikacji miejskiej skupia po kilka linii:

- położona w centralnej części miasta pętla Ostrowska – jedenaście linii: 2, 3, 3A, 3B, 5, 10, 12, 14, 15, 20 i 23;
- Promienna – dziewięć linii: 4, 7, 8, 9, 13, 17, 19, 21 i P;
- Wiejska – siedem linii: 1, 2, 6, 14, 15, 21 i P;
- Dębowa (Promienna) – cztery linie: 11, 13, 17 i 23;
- Płocka – trzy linie: 4, 8 i 23;
- Wieniecka – trzy linie: 6, 11 (część kursów) i 12.

Jest to okoliczność umożliwiającą nie tylko wprowadzenie nowoczesnych technik zarządzania ofertą przewozową – zmian w przypisaniu pojazdów do linii w ciągu dnia, przeprowadzanych w celu zoptymalizowania liczby użytkowanych w ruchu autobusów, ale i ułatwiająca ewentualną eksploatację autobusów zeroemisyjnych – elektrycznych z zasilaniem bateryjnym.

Dominujący udział w pracy eksploatacyjnej w 2020 r. przypadł na Miasto Włocławek (97,4%). Na rzecz gmin ościennych w 2020 r. zrealizowano 98,2 tys. wozokilometrów, tj. 2,6% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych we włocławskiej komunikacji miejskiej.

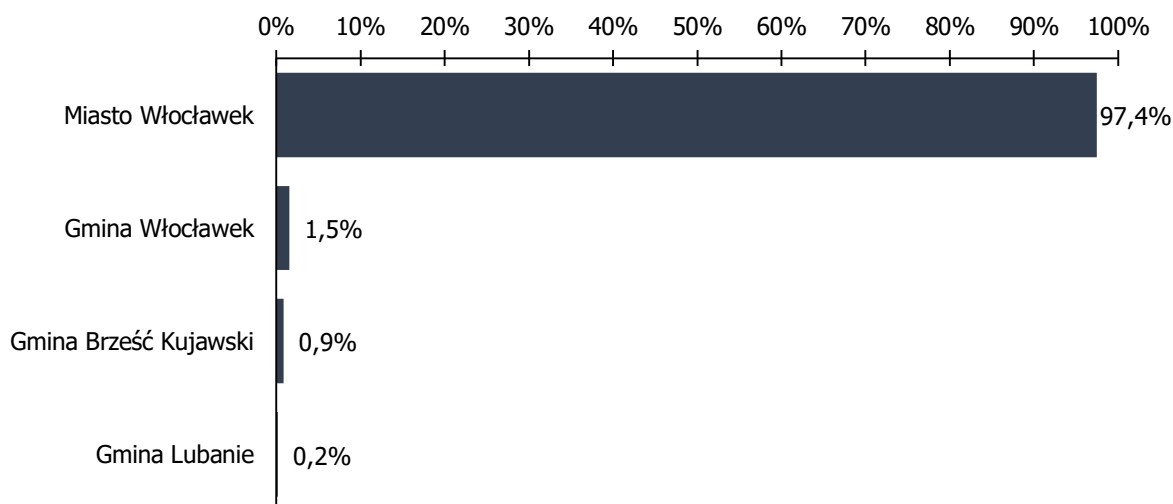
Liczbę wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami włocławskiej komunikacji miejskiej w latach 2017-2020 oraz plan na rok 2021 przedstawiono w tabeli 23.

Tab. 23. Liczba wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami włocławskiej komunikacji miejskiej w latach 2017-2020 oraz plan na rok 2021

Rok	Razem	Liczba wozokilometrów rocznie			
		Miasto Włocławek	w gminach		
			Brześć Kujawski	Lubanie	Włocławek
2017	3 499 376,00	3 430 975,20	13 263,90	6 837,60	48 299,30
2018	3 481 685,00	3 401 073,05	17 758,35	6 837,60	56 016,00
2019	3 666 731,00	3 568 976,45	32 526,60	6 835,75	58 392,20
2020	3 820 104,20	3 721 898,15	32 764,95	6 831,10	58 610,00
plan 2021	3 800 000,00	3 701 667,55	32 637,15	6 870,90	58 824,40

Źródło: dane Urzędu Miasta Włocławek.

Na rysunku 11 zaprezentowano strukturę wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami włocławskiej komunikacji miejskiej w 2020 r.



Rys. 11. Struktura wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami włocławskiej komunikacji miejskiej w 2020 r.

Źródło: dane Urzędu Miasta Włocławek.

Wg stanu na dzień 1 marca 2021 r. Miasto wykorzystywało do realizacji usług przewozowych jednego operatora – MPK – będącego podmiotem wewnętrznym i realizującego przewozy na podstawie umowy wykonawczej zawartej w dniu 15 maja 2015 r. na okres 10 lat, tj. do 31 maja 2025 r.

Rada Miasta Włocławek podjęła w dniu 27 czerwca 2011 r. uchwałę Nr XI/133/11, w której powierzyła MPK świadczenie na rzecz Miasta Włocławek usług polegających na wykonywaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w ramach komunikacji miejskiej, w rozumieniu przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Wg stanu na dzień 1 marca 2021 r., do obsługi linii komunikacji miejskiej, MPK wykorzystywało 65 autobusów, w tym 59 autobusów z klasycznym silnikiem Diesla, 3 autobusy z napędem hybrydowym i 3 autobusy elektryczne. Średni wiek pojazdów obsługujących linie włocławskiej komunikacji miejskiej wyniósł prawie 10 lat. W strukturze wiekowej taboru eksploatowanego przez MPK dominowały pojazdy w wieku 11 lat i więcej, które stanowiły 49,2% pojazdów. Strukturę wiekową taboru eksploatowanego na liniach włocławskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 24.

Tab. 24. Struktura wiekowa taboru eksploatowanego na liniach włocławskiej komunikacji miejskiej – stan na 1 marca 2021 r.

Wiek taboru [lata]	Liczba pojazdów	Udział [%]
0-3	15	23,1
4-6	9	13,8
7-10	9	13,8
11 i więcej	32	49,2
Razem	65	100,0

Źródło: dane MPK.

Średni wiek pojazdów MPK jest względnie wysoki, czyli zbliżał się do końca zakładanego w analizach 13-letniego okresu planowej eksploatacji autobusów z tradycyjnymi silnikami na olej napędowy. W celu uzyskania średniego wieku taboru na poziomie 6,5 roku (czyli połowy planowanego okresu eksploatacji), niezbędna byłaby kompleksowa wymiana znacznej części autobusów MPK Sp. z o.o., a następnie – dla utrzymania wskaźnika na tym samym poziomie – coroczna wymiana ok. 6 pojazdów.

Na dzień 1 marca 2021 r. stan taboru zeroemisyjnego we flocie pojazdów MPK spełniał wymagany ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

(Dz. U. z 2018 r., poz. 317 z późn. zm.) próg 5% udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów od 1 stycznia 2021 r.

Na obszarze miasta i gmin ościennych, sieć komunalnej komunikacji autobusowej uzupełniają autobusowe połączenia regionalne, wykonywane przez:

- Auto-Tur Marek Biernacki z Huty Chodeckiej;
- Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA z Włocławka;
- Zakład Usługowo-Transportowy Krzysztof Bet z Rzadkiej Woli Parcele;
- Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe „Zaxima” Jan Zamojski z Włocławka;
- Przedsiębiorstwo Usługowe „Busmar” Marek Pawłowski z Tłuchowa.

Największe znaczenie mają połączenia obsługiwane przez Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA z Włocławka.

Dodatkową ofertę połączeń autobusowych stanowią organizowane przez Starostę Powiatu Włocławskiego linie o charakterze użyteczności publicznej objęte dofinansowaniem z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. W 2021 r. na obszarze powiatu włocławskiego uruchomiono 3 linie autobusowe na trasach:

- Chodecz – Boniewo – Lubraniec – Izbica Kujawska;
- Chodecz – Lubień Kujawski – Baruchowo – Kowal;
- Baruchowo – Kowal – Lubień Kujawski – Chodecz.

Trasa żadnej z powyższych linii nie prowadziła przez miejscowości obsługiwane włocławską komunikacją miejską.

Komplementarne w stosunku do oferty drogowego publicznego transportu zbiorowego są usługi kolei regionalnych, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W ramach przewozów wojewódzkich usługi oferowało Polregio sp. z o.o.

Wojewódzkie przewozy kolejowe uczestniczą w bardzo niewielkim stopniu w przemieszczaniach pasażerów na obszarze obsługiwanym włocławską komunikacją miejską, z uwagi na niewielką sieć przystanków. W obszarze działania włocławskiej komunikacji miejskiej czynne były następujące stacje i przystanki kolejowe:

- stacja Włocławek;
- przystanek Włocławek Zazamcze;
- przystanek Włocławek Brzezcie.

Wszystkie stacje i przystanki osobowe zlokalizowane były w granicach administracyjnych miasta Włocławka.

Analizując kolejową ofertę przewozową należy zwrócić uwagę na praktykę częstych zmian rozkładu jazdy, które następują średnio co 2-3 miesiące. Brak stabilności godzin odjazdów jest zjawiskiem niekorzystnym, które zniechęca do regularnego korzystania z kolei. Dużym utrudnieniem są co najmniej kilkunastominutowe przesunięcia, które mogą powodować brak możliwości punktualnego dotarcia do punktu docelowego (np. pracy, szkoły) albo zbyt długi czas oczekiwania przed rozpoczęciem pracy lub lekcji. Niniejszą analizę przeprowadzono według stanu rozkładu jazdy pociągów w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 11 grudnia 2021 r. Dane do analizy uzyskano ze strony portalpasazera.pl.

Zgodnie z rozkładem jazdy, obowiązującym od 13 grudnia 2020 r., pomiędzy stacją Włocławek i przystankiem Brzezie, zaplanowano 11 par pociągów w dni powszednie oraz 7 par w soboty i 6 par w niedziele³⁴.

Włocławek ma bardzo dobrze rozbudowaną sieć połączeń kolejowych dalekobieżnych z takimi miastami jak: Bydgoszcz, Gdańsk, Gdynia, Kutno, Łódź, Toruń i Warszawa.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacyjna publicznego miejskiego transportu zbiorowego, organizowanego przez Miasto Włocławek obejmuje:

- Miasto Włocławek;
- gminy ościenne, z którymi Miasto Włocławek zawarło porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, tj. gminami: Brześć Kujawski, Lubanie i Włocławek.

Biorąc pod uwagę częstość wprowadzania zmian w trasach linii, dokonywanych w reakcji na sygnały z rynku, nieuzasadnione wydaje się zamieszczenie w planie transportowym dokładnych tras poszczególnych linii składających się na planowaną sieć komunikacyjną. Należy bowiem zwrócić uwagę, że szczegółowe określenie tras linii, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powoduje, że każdorazowa zmiana przebiegu trasy linii komunikacyjnej musiałaby zostać wcześniej zaplanowana. Jeżeli potrzeba zmiany trasy linii powstanie w okresie objętym planem, to taką zmianę trzeba do planu wprowadzić, zachowując długotrwałą procedurę obowiązującą w tym zakresie.

Zgodnie z § 5 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, wydanego na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., z uwagi na to, że przewozy objęte niniejszym planem mają charakter przewozów użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, odstępuje się od sporządzenia części graficznej planu transportowego.

³⁴ www.portalpasazera.pl, dostęp: 1 marca 2021 r.

Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z przywołanym Rozporządzeniem, określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania funkcjonowała będzie sieć komunikacji miejskiej we Włocławku i gminach, które z Miastem Włocławek podpisały porozumienia.

Granice obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej w ramach włocławskiej komunikacji miejskiej, stanowią zatem granice miasta Włocławek oraz granice gmin Brześć Kujawski, Lubanie i Włocławek.

Na podstawie wyników przeprowadzonych jesienią 2019 r. badań marketingowych wielkości popytu można stwierdzić, że – w ujęciu sumarycznym – obecna wielkość podaży usług przewozowych jest w miarę dobrze dostosowana do występującego popytu efektywnego. Występujące pojedyncze przypadki nadmiernego napełnienia, mają charakter zjawisk dość rzadkich, związanych z naturalnymi dziennymi spiętrzeniami wielkości popytu.

Wyniki badań wielkości popytu na usługi włocławskiej komunikacji miejskiej (zmiany w popycie, które nastąpiły od ostatnich badań, skala zróżnicowania wielkości przewozów oraz wykorzystania pojazdów na poszczególnych liniach) nie wskazują na potrzebę daleko idących zmian w zorganizowaniu podaży usług. W związku z powyższym Miasto Włocławek zamierza w kolejnych latach prowadzić politykę stabilizacji wielkości pracy eksploatacyjnej. W najbliższej przyszłości planowane są co najwyżej korekty części rozkładów jazdy – w celu dostosowywania oferty przewozowej do bieżących potrzeb mieszkańców miasta Włocławka i okolicznych miejscowości.

W opracowanej na podstawie badań koncepcji zmian w ofercie przewozowej włocławskiej komunikacji miejskiej zaproponowano trzy warianty zmian w podaży usług – zakładające przyrost liczby wozokilometrów odpowiednio o 100, 200 i 300 tys. w skali roku.

W wariantie pierwszym ze względu na fakt, że dodatkowa pula wozokilometrów nie jest zbyt duża – umożliwi więc poprawę oferty przewozowej tylko w porach największych potrzeb, za które przy specyfice Włocławka, jako miasta z rozwiniętym i działającym przemysłem, należy uznać godziny tradycyjnych szczytów.

Ze względu na największą zdolność generowania dodatkowego popytu przez połączenia o priorytetowych wyższych wartościach częstotliwości kursów (dwukrotnie wyższych od obowiązujących standardowo – na liniach podstawowych), w wariantie pierwszym zmian w podaży

założono w ramach dodatkowej puli wozokilometrów uruchomienie przynajmniej jeszcze jednej linii, na której obowiązywałaby podwyższona, 15-minutowa częstotliwość kursów – przynajmniej w godzinach szczytów przewozowych.

Biorąc pod uwagę zbiorcze i szczegółowe wyniki badań napełnienia z jesieni 2019 r., a także substytucję i komplementarność całej sieci połączeń, zaproponowano aby wyboru połączenia do zwiększenia częstotliwości kursów należałoby dokonać spośród linii: 3, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 19 lub 21.

Jedna z propozycji w wariantie pierwszym związana jest także z wydłużeniem trasy linii 5 do pętli Wiejska i włączenie do tej linii wszystkich obecnych kursów linii 2. Obie linie mają dość podobny przebieg tras. Linia 2 funkcjonuje rytmicznie w soboty i niedziele (co 60 minut, z jedną przerwą dwugodzinną), natomiast w dni powszednie wykonywanych w jej ramach jest jedynie 5,5 par kursów (5 kursów w jednym kierunku i 6 w drugim).

Linia 5 jest całkiem niedawno uruchomionym, atrakcyjnym nowym połączeniem, które obejmuje kilka odcinków nieobsługiwanych wcześniej komunikacją miejską.

W wariantie drugim zaproponowana zmiana w ofercie przewozowej zakłada dodanie do uwzględnionej już puli dodatkowych 100 tys. km w skali roku kolejnych 100 tys. km (łącznie 200 tys.).

Założenia drugiej propozycji bazują na realizacji pomysłów z propozycji pierwszej i są następujące:

- zmiana trasy linii 11, poprzez objęcie nią pl. Wolności (przejazd ulicami: Wronią, al. Chopina, pl. Wolności i Kościuszki, z powrotem POW) – poprawiająca dojazd do ścisłego centrum miasta i jednocześnie integrująca przystanki linii 11 w centrum z przystankami innych linii – szacunkowy wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej z tego tytułu wyniósłby około 8 400 km rocznie;
- uruchomienie pięciu dodatkowych par kursów na linii 10 w dni powszednie – aby zapewnić funkcjonowanie zespołu linii: 3, 10 i 20 w godzinach szczytów przewozowych przynajmniej co 15 minut (obecnie niektóre kursy są wybite z rytmu z uwagi na konieczność zapewnienia dojazdu do zakładów pracy) – szacunkowy wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej z tego tytułu wyniósłby około 23 700 km rocznie;
- wprowadzenie 30-minutowej częstotliwości kursowania autobusów na nowej trasie linii 5 w dni powszednie w godzinach od 5 do 17, a w soboty – od 8 do 15, co wiązałoby się z uruchomieniem sześciu nowych par kursów w dni powszednie (w godzinach międzyszczytowych) oraz ośmiu par kursów w soboty – co przekłada się na wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej o około 36 900 km rocznie;

- wprowadzenie 30-minutowej częstotliwości kursowania autobusów na linii 6 w dni powszednie w godzinach od 5 do 17 – dzięki czemu wraz z kursami linii 12 zapewniana byłaby częstotliwość 15-minutowa w odjazdach z przystanku Wieniecka (Rysia) w kierunku centrum także w godzinach międzyszczytowych (w wariantcie pierwszym takie zwiększenie przewidziano tylko w porannym i popołudniowym szczycie przewozowym) – co wiąże się z uruchomieniem pięciu nowych par kursów linii 6 w dni powszednie (w godzinach międzyszczytowych) i przekłada się na wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej o około 23 500 km rocznie.

Łącznie, wszystkie wynikające z wariantu drugiego zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej skutkują przyrostem około 92 500 km rocznie.

Zaproponowany wariant trzeci zmian w ofercie przewozowej zakłada wdrożenie założeń propozycji pierwszej i drugiej oraz dodatkowo zagospodarowanie kolejnych 100 tys. wozokilometrów w skali roku (czyli przyrost łącznie o 300 tys.) w następujący sposób:

- zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów linii 11 w dni powszednie w godzinach 5-17 z 60 do 30 minut, co zapewni wyższą częstotliwość odjazdów z zachodniej części Michelina do centrum miasta (wraz z kursami linii 13 – łącznie co 15 minut) oraz z osiedla Południe – najkrótszą drogą do centrum (wraz z liniami 13 i 17 – średnio co 7,5 minuty w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego oraz średnio co 10 minut w godzinach międzyszczytowych w dniu powszednim) – co przy jednoczesnej zmianie trasy opisanej w wariantcie drugim, spowoduje zwiększenie liczby wozokilometrów o dodatkowe 84 000 rocznie;
- uruchomienie kolejnych pięciu dodatkowych par kursów na linii 10 w dni powszednie – aby zapewnić funkcjonowanie zespołu linii: 3, 10 i 20 w godzinach szczytów średnio co 10 minut, co spowoduje wzrost liczby wozokilometrów o około 23 700 w skali roku.

Łącznie, zmiany w ofercie przedstawione w wariantach drugim i trzecim, skutkują wykonaniem dodatkowych 200 200 km rocznie.

4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych

Już we wrześniu 2018 r. stan taborowy MPK obejmował 3 szt. autobusów elektrycznych, a więc udział taboru zeroemisyjnego osiągnął w tym czasie poziom 5% floty – wymagany ustawą o elektromobilności dla 1 stycznia 2021 r.

Sukcesywna dostawa autobusów zeroemisyjnych – z jednoczesnym wycofywaniem z eksploatacji najstarszych pojazdów z napędem Diesla – spowoduje dalszy wzrost udziału taboru zeroemisyjnego we flocie, aż do osiągnięcia w I kwartale 2024 r. poziomu 31%.

W celu spełnienia wymogów ustawy o elektromobilności we Włocławku planuje się wprowadzić do eksploatacji:

- 1 autobus elektryczny do połowy 2021 r. – w ramach realizacji projektu „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BIT - CITY II – etap II”;
- 1 autobusu elektrycznego w I kwartale 2021 r. – zakup używanego autobusu zasilanego energią elektryczną realizowany ze środków własnych MPK;
- 13 autobusów elektrycznych oraz 3 autobusy zasilane wodorem – w ramach projektu realizowanego przez MPK dofinansowanego z programu „Ochrona atmosfery Zielony transport publiczny (Faza I)” – dostarczane w następujących etapach:
 - 2 szt. autobusów elektrycznych w I kwartale 2022 r.;
 - 2 szt. autobusów elektrycznych w II kwartale 2022 r.;
 - 2 szt. autobusów elektrycznych w IV kwartale 2022 r.;
 - 2 szt. autobusów elektrycznych w I kwartale 2023 r.;
 - 2 szt. autobusów elektrycznych w II kwartale 2023 r.;
 - 3 szt. autobusów elektrycznych w IV kwartale 2023 r.;
 - 3 szt. autobusów zasilanych wodorem w I kwartale 2024 r.;

Jednostka samorządu terytorialnego nie musi wykonywać tego obowiązku, jeśli analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych wykaże brak takich korzyści. Jednostka samorządu terytorialnego zobowiązana jest jednak do sporządzania takiej analizy co 36 miesięcy.

Opracowana w grudniu 2018 r. analiza kosztów i korzyści wykazała dla Włocławka brak korzyści ze stosowania pojazdów zeroemisyjnych, zatem Miasto nie ma obowiązku do czasu opracowania następnej analizy eksploatacji autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów komunikacji miejskiej. Kolejna analiza, która powinna zostać opracowana do końca 2021 r. może jednak wykazać taką korzyść, co będzie skutkowało obowiązkiem wykorzystywania we flocie pojazdów komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych.

Ustawa o elektromobilności określa minimalne limity udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie na 10% stanu floty od 1 stycznia 2023 r., 20% od 1 stycznia 2025 r. i 30% od 1 stycznia 2028 r.

W opracowanej w grudniu 2018 r. analizie kosztów i korzyści wskazano propozycję linii, które w pierwszej kolejności powinny być przeznaczone do obsługi taboru zeroemisyjnym. W wyniku analizy przyjęto, że do ich obsługi powinny być zastosowane autobusy elektryczne z zasobnikami bateryjnymi. Za połączenia, które najlepiej spełniają kryteria obsługi taboru zeroemisyjnym i w pierwszej kolejności powinny zostać przeznaczone do elektryfikacji, uznano linie 13 i 17.

Trasa linii 13 prowadzi z miejscowości Świątosław przez Kruszyn i Nową Wieś do Włocławka, obejmując swoim zasięgiem osiedla Michelin, Południe, Śródmieście (pl. Wolności) oraz Zazamcze, kończąc na pętli przy ul. Promiennej. Około 2/3 realizowanych na linii kursów nie przekracza granic miasta, wykorzystując pętlę przy ul. Dębowej. Autobusy linii 13 przejeżdżają przez osiedle Michelin ulicą Jana Pawła II, o charakterze przelotowym, gdzie występuje duża uciążliwość transportu kołowego.

Linia 17 zawiera się w całości w granicach administracyjnych miasta Włocławka, a jej trasa w dużej mierze pokrywa się z trasą linii 13. Łącząc te same krańcówki – Promienną i Dębową – autobusy linii 17 obsługują dodatkowo wschodnią część os. Michelin, w której trasa tej linii prowadzi ulicami wewnętrznymi – Brzeziniową, Szkolną, Letnią, Bartnicką i Mielęcińską.

Celem, jaki Miasto zamierza osiągnąć takim wyborem linii, jest ograniczenie wykorzystania autobusów z napędem spalinowym na osiedlu Michelin – najbardziej zanieczyszczonym emisją pyłów do atmosfery rejonie Włocławka. Ponadto, trasy linii 13 i 17 prowadzą przez mocno zanieczyszczone pyłami Śródmieście, ze starą zabudową i o wysokiej gęstości zaludnienia.

W drugiej kolejności do obsługi taborem zeroemisyjnym, zgodnie z analizą kosztów i korzyści, zaproponowano linię 15, a w następnej kolejności linie 12 i 14.

W następnych etapach taborem elektrycznym objęte zostałyby linie 1, 3, 21, 11 i 23 (wg kolejności elektryfikowania linii).

Na dzień 1 marca 2021 r. linie 13 i 17 były obsługiwane autobusami elektrycznymi, które zostały zakupione w ramach realizacji projektu „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BiT-City II – etap I”. W ramach projektu zainstalowano także ładowarki w zajezdni MPK. Jako uzupełnienie tej inwestycji MPK planuje realizację stacji ładowania szybkiego na pętli Dębowa.

We wniosku o dofinansowanie przedsięwzięcia w formie dotacji w ramach programu priorytetowego nr 3.9 „Ochrona atmosfery Zielony transport publiczny (Faza I)” do obsługi taborem elektrycznym przeznaczone zostały linie: 3, 4, 8, 8M, 9, 10, 13, 13K, 17, 16, 19, 20, i 20GB. Wyboru linii dokonano z uwzględnieniem kryterium optymalizacji wykorzystania taboru zeroemisyjnego. Autobusy będą mogły realizować jak największą pracę przewozową na różnych liniach, w tym liniach szczytowych. Dodatkowym atutem są wspólne pętle autobusowe, co wpływa na zminimalizowanie przejazdów technicznych. Ponadto trasy ww. linii przebiegają przez obszar ścisłego centrum oraz gęstą zabudowę mieszkaniową, dzięki czemu korzyści środowiskowe i akustyczne (obniżenie hałasu), wynikające z eksploatacji zeroemisyjnego taboru

komunikacji publicznej, będą miały wpływ na większą liczbę mieszkańców. To z kolei pozytywnie wpłynie na wizerunek całej komunikacji miejskiej i spowoduje wzrost liczby pasażerów.

W dokumencie założono, że w przypadku eksploatacji 3 autobusów zasilanych wodorem, MPK planuje tankować autobusy na stacji komercyjnej, która powstanie na terenie Włocławka w 2022 r. Inwestycja (hub wodorowy) realizowana przez Spółkę Anwil S.A. obejmie instalację produkcyjną, infrastrukturę logistyczną oraz dystrybucyjną. Paliwo, na pierwszym etapie dystrybucji, będzie przeznaczone przede wszystkim dla transportu publicznego i towarowego.

W celu doładowywania pozostałych autobusów elektrycznych, proces ten będzie odbywał się za pomocą ładowarek zajezdniowych dwufunkcyjnych zlokalizowana na terenie zajezdni MPK przy ul. Rysiej 3.

4.4. Analiza SWOT

Analiza SWOT to proces przypisania posiadanych danych oraz informacji do jednej z czterech grup – kategorii czynników strategicznych:

- S (ang. Strengths) – mocne strony, czyli wszystko to, co stanowi atut, przewagę, zaletę;
- W (ang. Weaknesses) – słabe strony, czyli wszystko to, co stanowi słabość, barierę, wadę;
- O (ang. Opportunities) – szanse, czyli wszystko to, co stwarza szansę korzystnej zmiany;
- T (ang. Threats) – zagrożenia, czyli wszystko to, co stwarza ryzyko niekorzystnej zmiany.

Mocne strony i słabe strony to czynniki wewnętrzne i cechy stanu obecnego oraz czynniki zależne od zarządzającego – na które ma wpływ planistyczny i zarządczy. Szanse i zagrożenia to natomiast czynniki zewnętrzne i spodziewane zjawiska przyszłe oraz czynniki obiektywne, na które nie ma się bezpośredniego wpływu sprawczego. Wiedza odnośnie poszczególnych czynników strategicznych powinna zostać wykorzystana do zaplanowania działań ukierunkowanych na wzmocnienie czynników istniejących i kreowanie nowych, sprzyjających rozwojowi. Celem analizy SWOT jest pomoc w określeniu sposobów unikania lub co najmniej osłabiania czynników destruktywnych.

Zadania wyznaczone w planie transportowym opierają się na silnych stronach miasta Włocławka oraz zdiagnozowanych szansach, a ich realizacja ma rozwiązywać problem słabych stron. Wzmocnienie silnych stron i wykorzystanie szans, pozwoli z kolei na wyeliminowanie słabych stron miasta oraz zminimalizowanie zagrożeń.

Analizę SWOT dla Włocławka przedstawiono w tabeli 25. Analiza uwzględnia wiele różnorodnych aspektów (m.in. położenie geograficzne, ukształtowanie terenu, stan infrastruktury, warunki życia mieszkańców, rynek pracy, dostępną infrastrukturę i stan środowiska naturalnego).

Podczas prac nad planem transportowym założono, że mocne i słabe strony, to elementy silnie oddziałujące na procesy rozwojowe miasta. Ważnym założeniem metodycznym wykonanej analizy było przyjęcie, że każdy z wymienionych poniżej elementów odgrywa taką samą rolę w procesie budowania celów strategicznych.

Tab. 25. Analiza SWOT systemu publicznego transportu zbiorowego w mieście Włocławek

Mocne strony	Słabe strony
▪ szeroka oferta publicznego transportu zbiorowego ▪ spójność układu linii obsługujących miasto i gminy ościenne ▪ wysoka zdolność przewozowa ▪ dobry i okresowo dostosowywany do zmian w popycie układ linii autobusowych ▪ początki elektryfikacji taboru komunikacji miejskiej (zakup autobusów elektrycznych: 2019 r. – 3 szt., 2021 r. – 2 szt.) ▪ realizacja „Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Włocławek na lata 2020-2035” ▪ funkcjonowanie systemu ITS ▪ funkcjonowanie i rozwój Strefy Płatnego Parkowania ▪ ugruntowana pozycja MPK ▪ wypracowany model organizacji przewozów odpowiedni dla charakteru realizowanych zadań ▪ dobra jakość usług włocławskiej komunikacji miejskiej (punktualność, 100% taboru MPK niskopodłogowego, dbałość o pasażera, np. stosowanie w pojazdach zapowiedzi o przystankach) ▪ zapewnianie bezpieczeństwa pasażerom oraz innym użytkownikom dróg poprzez sprawne organizowanie komunikacji (zoptymalizowany czas pracy kierowców)	▪ brak dostatecznych środków własnych Miasta na realizację inwestycji ▪ ponad 26% pojazdów komunikacji miejskiej to pojazdy przekraczające wiek 15 lat ▪ niewielki udział pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych ▪ brak kompleksowej sieci dróg dla rowerów w mieście oraz stref Tempa 30 ▪ niewystarczająca liczba parkingów rowerowych ▪ brak parkingów P&R przy pętlach końcowych linii komunikacji miejskiej ▪ brak węzłów P&R na obrzeżach miasta ▪ uzależnienie tempa odnowy taboru od zewnętrznych, bezzwrotnych źródeł finansowania ▪ znikome uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu drogowym ▪ niski wskaźnik odpłatności z biletów ▪ niski poziom przychodów z biletów w przeliczeniu na 1 wozokm (1,11 zł/wozokm w 2020 r.)
Szanse	Zagrożenia
▪ wzrost jakości usług dzięki inwestycjom w nowy i zeroemisyjny tabor i nowoczesny system informacji ▪ wdrożenie optymalizacji oferty przewozowej komunikacji miejskiej, czytelne rozkłady jazdy, rytmiczność kursowania autobusów w mieście ▪ integracja funkcjonalna i taryfowo-biletowa komunikacji miejskiej oraz przewoźników regionalnych	▪ stale rosnąca liczba użytkowanych samochodów osobowych ▪ spadek udziału transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich ▪ możliwość braku zainteresowania ze strony przewoźników regionalnych współtworzeniem zintegrowanego systemu transportu publicznego ▪ opór społeczny wobec wprowadzenia ograniczeń w ruchu samochodów osobowych i stref czystego transportu

▪ rozwój elektromobilności i proekologicznej komunikacji autobusowej dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej ▪ wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych zwiększających atrakcyjność korzystania z transportu publicznego ▪ polityka transportowa Miasta zmniejszająca atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, rozszerzenie strefy płatnego parkowania, strefy ruchu uspokojonego ▪ wspomaganie finansowe środkami budżetu państwa wdrażania elektromobilności w miastach ▪ wzrastająca świadomość ekologiczna społeczeństwa ▪ prowadzenie szerokiej działalności promocyjnej i edukacyjnej ▪ plany budowy stacji tankowania wodoru ▪ uprzywilejowanie pojazdów publicznego transportu zbiorowego w ruchu poprzez budowę buspasów, systemu ITS oraz przebudowę skrzyżowań ▪ możliwość integracji publicznego transportu zbiorowego z systemami mobilności współdzielonej	▪ wysokie ceny autobusów elektrycznych ▪ wysokie ceny autobusów wodorowych ▪ ryzyko wysokich cen energii i wodoru ▪ długotrwałe pogorszenie sytuacji finansowej samorządu w związku z kryzysem wywołanym pandemią COVID-19 ▪ kryzys gospodarczy mający przełożenie na stan finansów sektora samorządowego ▪ utrwalenie zachowań transportowych opartych na motoryzacji indywidualnej ▪ procesy suburbanizacji skutkujące osłabianiem bazy podatkowej Miasta ▪ potencjalna konkurencja systemu rowerów miejskich z publicznym transportem zbiorowym ▪ polityka krajowa wpływająca na stan finansów sektora samorządowego ▪ brak regulacji prawnych w zakresie urządzeń do transportu osobistego
---	---

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższą tabelę można zauważyć przewagę mocnych stron nad słabymi oraz szans nad zagrożeniami. Pomimo, że przewaga jest nieznaczna sytuacja jest sprzyjająca realizacji strategii max – min, która charakteryzuje się maksymalizacją możliwości i mocnych stron przy minimalizacji skutków działania słabych stron i zagrożeń.

Przedstawiona tabela SWOT będzie podstawą metodyczną w ocenach poszczególnych przedsięwzięć organizacyjnych i inwestycyjnych, podejmowanych przez Miasto Włocławek i MPK w zakresie transportu publicznego.

5. Finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 5 tej ustawy.

Finansowanie usług komunikacji miejskiej w ramach publicznego transportu zbiorowego we Włocławku, realizowane jest z czterech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu miasta Włocławka oraz gmin ościennych, a którymi miasto Włocławek zawarło porozumienia komunalne, a trzecim źródłem są dotacje ze środków pomocowych krajowych i Unii Europejskiej.

Połączenia podmiejskie finansowane są w sposób zróżnicowany, w zależności od linii i obsługiwanej gminy.

Połączenia linii całorocznych, 8 i 13, obejmujących swoją trasą gminę Włocławek, funkcjonują na podstawie porozumienia zawartego w dniu 8 lipca 2013 r. pomiędzy Miastem i Gminą Włocławek w sprawie powierzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Włocławek. Zgodnie z treścią porozumienia źródłem finansowania tych połączeń są wpływy ze sprzedaży biletów, rozliczane proporcjonalnie do ponoszonych kosztów funkcjonowania linii oraz dodatkowo, w przypadku osiągnięcia przychodów na poziomie niższym od ponoszonych kosztów – środki własne Gminy Włocławek.

Odmienne sposoby finansowania połączeń podmiejskich zastosowany został dla linii okresowych P oraz W, uruchamianych poza granice Włocławka – zgodnie z porozumieniem z dnia 23 października 2018 r. zawartym pomiędzy Miastem a Gminą Włocławek w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Włocławek na linii komunikacyjnej P oraz linii komunikacyjnej W. Źródłem finansowania obu linii są wpływy ze sprzedaży biletów oraz środki pochodzące z budżetu Miasta.

W Porozumieniu zawartym w dniu 1 stycznia 2013 r. pomiędzy Miastem i Gminą Lubanie w sprawie powierzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Lubanie, wpływy ze sprzedaży biletów dzielone są proporcjonalnie do poniesionych kosztów i finalnie uzupełniane z budżetu gminy Lubanie.

Z kolei w Porozumieniu zawartym w dniu 1 września 2018 r. pomiędzy Miastem i Gminą Brześć Kujawski w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Brześć Kujawski poprzez uruchomienie linii komunikacyjnej nr 7 określono, iż linia ta będzie w całości finansowana ze środków Miasta.

Także w przypadku linii 11, której trasa wykracza poza granice Włocławka do miejscowości uzdrowskiej Wieniec-Zdrój w gminie Brześć Kujawski, cała jej trasa finansowana jest przez Miasto.

W modelu zarządzania komunikacją miejską obowiązującym we Włocławku to organizator jest emitentem biletów, które dystrybuowane są przez operatora w uruchamianych przez niego kanałach sprzedaży. Przychody ze sprzedaży biletów stanowią przychód Miasta. Organizator wypłaca operatorowi stosowne wynagrodzenie stanowiące rekompensatę za wykonane usługi przewozowe. Miasto Włocławek, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

W takim modelu finansowanie wykonywania usług komunikacji miejskiej odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu miasta – organizatora (do którego wpływają także dopłaty z gmin ościennych). Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury;
- sprzątanie przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, budowę systemu informacji pasażerskiej, itd.

Sposobem finansowania publicznej komunikacji zbiorowej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Miasto w ramach realizacji projektu inwestycyjnego „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BIT - CITY II – etap I” zakupiło 3 autobusy elektryczne, które przekazało MPK do eksploatacji na liniach komunikacji miejskiej.

Miasto zamierza także udostępnić MPK autobus zeroemisyjny zakupiony w ramach projektu inwestycyjnego „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BIT – CITY II - etap II”.

Z uwagi na dosyć szeroki zakres ustanowionych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych wpływy z biletów osiągają stosunkowo niewielki poziom. Przychodami Miasta są przychody ze sprzedaży biletów oraz z nałożonych opłat dodatkowych za przejazd bez ważnego biletu. Wszystkie te wpływy nie pokrywają w całości ponoszonych wydatków. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego we Włocławku w latach 2017-2020 oraz przewidywane wykonanie na 2021 r. przedstawiono w tabeli 26.

Tab. 26. Finansowanie usług transportu publicznego we Włocławku w latach 2017-2020 oraz plan na 2021 r.

Rok	Koszty publicz- nego transportu zbiorowego [tys. zł]	Przychody [tys. zł]		Rekompensata [tys. zł]			Wskaźnik odpłatno- ści z biletów [%]
		ze sprze- dży biletów	inne*	ogółem	w tym		
					Gmina Włocław- ek	Gmina Lubanie	
2017	21 982,8	7 118,6	341,5	20 880,0	260,9	40,7	32,4
2018	22 743,5	6 474,3	301,7	21 096,3	297,8	38,7	28,5
2019	25 988,8	6 465,4	239,3	25 096,3	401,6	45,5	24,8
2020	27 992,0	4 232,1	307,4	26 524,0	408,9	47,5	15,1
2021 – plan	29 789,1	3 995,6	650,0	27 170,0	420,5	49,1	13,4

* - opłaty dodatkowe za przejazd bez ważnego biletu oraz opłaty za korzystanie z przystanków

Źródło: dane Urząd Miasta Włocławek.

Przychody ze sprzedaży biletów w transporcie miejskim zdeterminowane są wysokością i strukturą cen oraz relacją cen biletów jednorazowych do okresowych. Wskaźnik odpłatności obrazuje stopień pokrycia kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów. W 2017 r. koszty przewozów pokryto przychodami z biletów w 32,4%. W 2020 r. wskaźnik odpłatności, w stosunku do osiągniętego w 2017 r., zmniejszył się ponad dwukrotnie i wyniósł jedynie 15,1%. Tak niski wskaźnik odpłatności w latach 2017-2019 wynikał z wprowadzenia uprawnienia do bezpłatnych przejazdów dla uczniów szkół podstawowych i stale zwiększających się kosztów funkcjonowania włocławskiej komunikacji miejskiej. Kolejny znaczący spadek wskaźnika odpłatności jest skutkiem znacznego zmniejszenia mobilności mieszkańców wynikającej z wprowadzonych ograniczeń w przemieszczaniu się,

zdalnej pracy i nauczania, a także zmniejszenia dopuszczalnej liczby pasażerów w pojazdach, z powodu stanu epidemii COVID-19.

Zmiany w wysokości wskaźnika odpłatności usług zdeterminowane są w największym stopniu zmianą struktury demograficznej społeczeństwa oraz ciągłym wzrostem motoryzacji indywidualnej – skali użytkowania samochodów osobowych w codziennych podróżach. Czynniki te wpływają na systematyczny spadek udziału pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd, ponieważ pasażerowie nieuprawnieni do ulg lub zwolnień z opłat w coraz większym stopniu decydują się na korzystanie z samochodów osobowych w podróżach miejskich. Z przyczyn demograficznych następuje jednocześnie wzrost udziału pasażerów niewnoszących pełnej opłaty – szczególnie istotny jest wzrost liczby pasażerów posiadających prawo do przejazdów bezpłatnych, wpływający na systematyczne obniżanie się wskaźnika odpłatności usług komunikacji miejskiej we wszystkich miastach w Polsce. Trend ten występował także we Włocławku.

Miasto Włocławek zdecydowało – w celu intensyfikacji korzystania przez mieszkańców z pojazdów komunikacji miejskiej w realizacji codziennych podróży – o wprowadzeniu na liniach miejskich przejazdów bezpłatnych dla dzieci i młodzieży uczącej się w szkołach podstawowych. Odpłatność za przejazdy wnoszą więc obecnie pasażerowie po ukończeniu szkoły podstawowej, niepobierający nauki, nieposiadający innych uprawnień do przejazdu bezpłatnego, korzystający z transportu zbiorowego okazjonalnie oraz na liniach podmiejskich – uczniowie szkół podstawowych.

5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji

We włocławskiej komunikacji miejskiej inwestycje w tabor i infrastrukturę realizuje zarówno Miasto jak i MPK.

Miasto w perspektywie finansowej 2014-2020 zrealizowało projekt inwestycyjny „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BIT - CITY II – etap I”, ze wsparciem środkami pomocowymi Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020, Działanie 3.4 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych. Wartość projektu wyniosła 18 374,0 tys. zł, w tym dofinansowanie ze środków UE to 13 089,2 tys. zł.

W ramach projektu zrealizowano rozbudowę pętli przy ul. Dębowej, z dostosowaniem miejsc postojowych dla dwóch autobusów, budową parkingu P&R (10 rowerów) i wiatą oraz zakupiono 3 niskopodłogowe autobusy elektryczne Solaris Urbino 12 electric. Dodatkowo

wprowadzono we Włocławku elementy systemu ITS: 3 stacjonarne automaty biletowe w punktach przesiadkowych, urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej, monitoring na skrzyżowaniach. Okres realizacji projektu to styczeń 2017 r. – listopad 2019 r.

Miasto realizuje ponadto projekt inwestycyjny pn. „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BIT – CITY II - etap II”, ze wsparciem środkami pomocowymi Unii Europejskiej, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020, Działanie 3.4. Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych. Wartość projektu to 16 537,3 tys. zł, a dofinansowanie ze środków UE to 13 618,8 tys. zł. Realizacja rzeczowa projektu jest już niemal zakończona, w 2021 r. przewidywane jest jego ostateczne rozliczenie.

W ramach opisywanego projektu zrealizowano poniższe zadania lub ich realizacja jest na ukończeniu:

- przebudowa infrastruktury przydworcowej na potrzeby utworzenia zintegrowanego centrum przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca PKP;
- zakup 1 fabrycznie nowego niskopodłogowego autobusu elektrycznego z zasobnikami energii.

Zadanie przebudowy infrastruktury przydworcowej objęło prace rozbiórkowe, montaż przeszklonych poczekalni oraz elementów małej architektury, budowę zadaszonych wiat nad miejscami oczekiwania, stanowisk przyjazdowych i odjazdowych, miejsc postojowych dla autobusów, placu manewrowego oraz parkingi P&R. W ramach projektu zamontowanych zostanie 10 tablic informacyjnych zlokalizowanych na stanowiskach odjazdowych oraz jedna tablica zbiorcza DIP.

Zakupiony w ramach projektu autobus będzie całkowicie niskopodłogowy, klimatyzowany, z miejscem na wózek inwalidzki, wyposażony w: system przykłęku i rampę ułatwiającą wjazd osób na wózkach inwalidzkich, wewnętrzną i zewnętrzną elektroniczną informację pasażerską z zapowiedziami głosowymi, GPS, monitoring wewnętrzny i zewnętrzny z rejestracją obrazu, kasowniki dwufunkcyjne i automaty biletowe.

Miasto zrealizowało także, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020, projekty inwestycyjne dotyczące infrastruktury rowerowej:

- „Przebudowa drogi rowerowej o długości 2830 m w ramach zadania Rozbudowa Al. Jana Pawła II we Włocławku w kategorii drogi wojewódzkiej”, o wartości 3 005,8 tys. zł z dofinansowaniem w wysokości 2 129,6 tys. zł;

- „Budowa ścieżki rowerowej na ulicy Promiennej o długości 0,720 km w ramach zadania Rozbudowa sieci komunikacyjnych dróg rowerowych na terenie miasta Włocławek”, o wartości 882,2 tys. zł, z dofinansowaniem UE w wysokości 749,0 tys. zł;
- oraz w ramach projektu „Rozbudowa Al. Jana Pawła II we Włocławku w kategorii drogi wojewódzkiej”, przebudowę drogi rowerowej w al. Jana Pawła II na odcinku ok. 2 km.

MPK, niezależnie od projektów realizowanych przez Miasto, także dokonuje systematycznej wymiany taboru. W latach 2016-2020 wprowadzono do eksploatacji 18 nowych niskopodłogowych pojazdów klasy maxi, z silnikami na olej napędowy spełniającymi normę EURO VI, z rampą i miejscem na wózek, od 2017 r. z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej, zapowiedziami głosowymi przystanków, wifi i ładowarkami usb. W I kwartale 2021 r. zaplanowano dostawę 1 używanego autobusu zasilanego energią elektryczną zakupionego przez MPK ze środków własnych. Dostawca, Solaris Bus & Coach sp. z o.o., został wyłoniony na podstawie przeprowadzonej procedury przetargowej.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. aplikuje o wsparcie ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach krajowego programu pomocowego „Zielony transport publiczny” (obecnie Faza I). Celem tego programu jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie. Nabór wniosków w ramach Fazy I został już zakończony. Program będzie kontynuowany także w latach 2022 i 2023.

Wsparcie może być udzielone na zakup/leasing nowych autobusów elektrycznych, w tym z ogniwami paliwowymi oraz trolejbusów z dodatkowym bateryjnym napędem autonomicznym, wraz ze szkoleniem kierowców i mechaników. Wsparcie może być także udzielone na dofinansowanie modernizacji lub budowy infrastruktury zasilającej pojazdy elektryczne, sieci trakcyjnej oraz stacji tankowania wodoru, z zastrzeżeniem, że będzie ona wykorzystywana wyłącznie do obsługi transportu publicznego.

Dofinansowanie w ramach Fazy I może być udzielone do wysokości 80% kosztów kwalifikowanych zakupu autobusów i trolejbusów, do wysokości 90% kosztów kwalifikowanych zakupu autobusów z wodorowymi ogniwami paliwowymi, a także do 50% kosztów modernizacji/budowy sieci i infrastruktury zasilającej oraz stacji tankowania wodoru (z limitem na nią maksymalnie 3,0 mln zł dofinansowania). Wsparcie może być także udzielone w postaci uzupełniającej pożyczki do wysokości 100% kosztów kwalifikowanych.

W kolejnych okresach dofinansowanie do zakupu autobusów elektrycznych i trolejbusów będzie się zmniejszać do poziomu 70 i 60% kosztów kwalifikowanych.

Okres trwałości wyznaczono na 5 lat.

Wartość projektu, który Miasto Włocławek złożyło w ramach programu „Zielony transport publiczny”, oszacowano na kwotę 48,3 mln zł, a wnioskowana kwota dofinansowania to 38,2 mln zł. Realizacja projektu przewidziana jest do marca 2024 r.

W ramach tego projektu przewidziano:

- modernizację niezbędnej infrastruktury na terenie zajezdni autobusowej MPK przy ul. Ry-siej 3, w tym:
 - przebudowę stacji transformatorowych na potrzeby zasilania zakupionych autobusów elektrycznych;
 - przebudowę zaplecza technicznego na potrzeby autobusów zasilanych wodorem;
- zakup 13 fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów elektrycznych, z zasobnikami energii pozwalającymi wraz z ładowarkami typu plug-in;
- zakup 3 fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów zasilanych wodorem.

Zaplanowane inwestycje infrastrukturalne, wskazane w rozdziale 12, będą sfinansowane ze środków budżetowych Miasta lub MPK (w zależności od projektu), wspomaganych środkami z programów pomocowych krajowych i europejskich, w tym z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze Włocławka wyznacza obecnie obowiązujący plan transportowy. Plan zakłada aktywne oddziaływanie na postawy mieszkańców w celu kształtowania pożądanych zachowań transportowych w obszarze odbywanych podróży miejskich w sposób zrównoważony, czyli uwzględniający zarówno kwestie ochrony środowiska naturalnego, jak i zaspokojenie potrzeb społecznych oraz gospodarczych. Rolą samorządu i jego organów (prezydenta, rady miasta) jest aktywne wpływanie na procesy kreowania pożądanych postaw m.in. poprzez:

- adaptację prawa miejscowego do założeń zrównoważonego rozwoju (czyli polityka parkingowa, zarządzanie ruchem drogowym itp.);
- wsparcie finansowo-organizacyjne podmiotów realizujących zadania w zakresie zrównoważonej mobilności;
- opracowanie i wdrożenie programów edukacyjnych i kampanii informacyjnych dotyczących korzyści płynących z wdrażania zasad zrównoważonej mobilności miejskiej, kierowane zarówno do dzieci, młodzieży ale także dorosłych;
- systematyczne monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych, obejmujące obserwację rzeczywistych warunków ruchu, badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych, ewaluację oraz prognozowanie skutków planowanych rozwiązań.

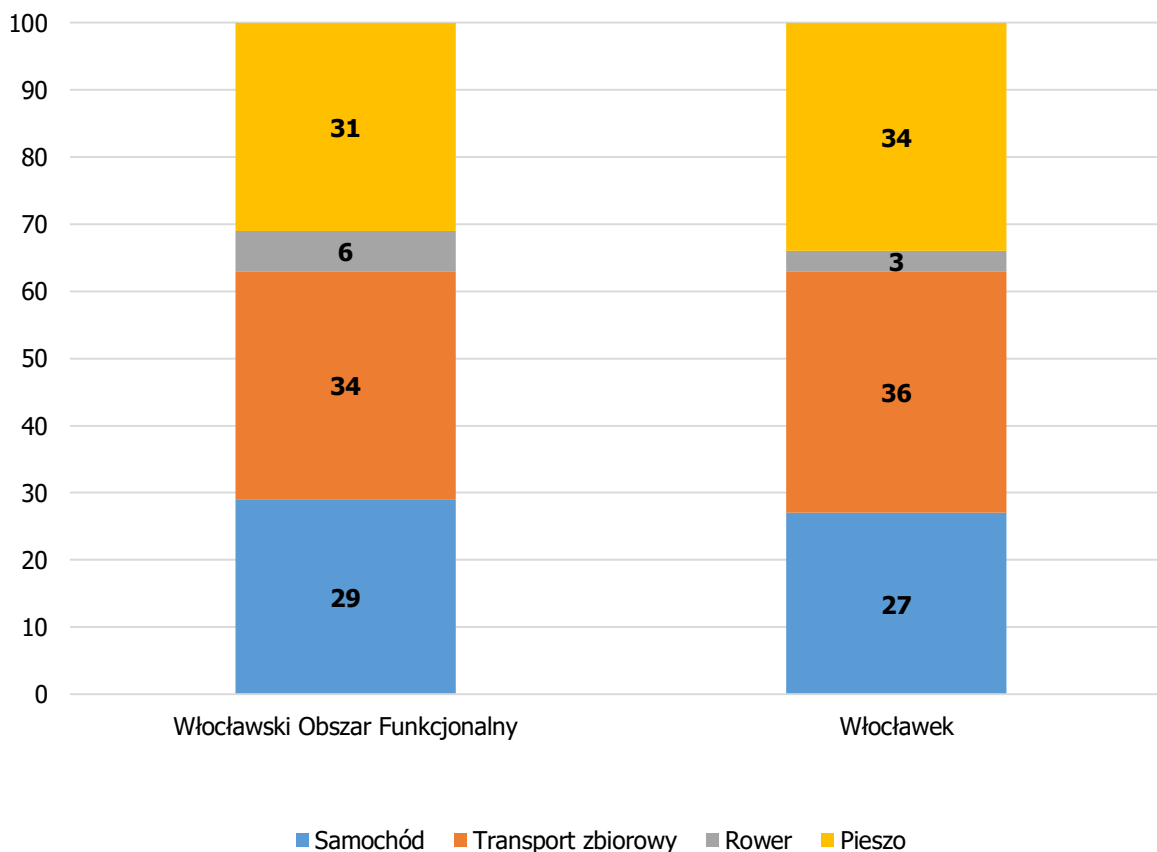
Realizacja Planu związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

Dla miast wielkości Włocławka oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%³⁵. W gminach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być natomiast mniejszy niż 25%.

Badania przeprowadzone w 2014 r. na potrzebę opracowania „Studium Komunikacyjne dla Miasta Włocławka i jego obszaru funkcjonalnego – cz. 1 diagnoza” wykazały, że 36% podróży we Włocławku było realizowane z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Na obszarze

³⁵ Podręcznik „Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik”, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego udział podróży transportem zbiorowym odgrywał nieznacznie mniejszą rolę, a jego udział w podróżach wynosił 34%. Podział podróży miejskich wg sposobu podróżowania we Włocławku w 2014 r. zaprezentowano na rysunku 12.



Rys. 12. Podział podróży miejskich wg sposobu podróżowania we Włocławku w 2014 r. [%]

Źródło: „Studium Komunikacyjne dla Miasta Włocławka i jego obszaru funkcjonalnego – cz. 1 diagnoza”, czerwiec 2014, s. 81.

Udział komunikacji zbiorowej w podróżach, z wyłączeniem dojazdów pieszych, w 2014 r. wyniósł 53% w mieście Włocławek oraz 48% na obszarze Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Udział podróży realizowanych samochodem wyniósł odpowiednio 41 i 42%. W opracowaniu „Polityka mobilności dla miasta Włocławek do roku 2030” przyjęto osiągnięcie wartości wskaźnika udziału podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w mieście Włocławek na poziomie powyżej 55% (w roku 2023) oraz powyżej 65% (w roku 2030).

Podział zadań przewozowych na obszarze podmiejskim powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finan-

sowych. Komunikacja miejska obsługuje zwyczajowo rejony przyległe do granic miasta. Lokalna komunikacja komercyjna, eksploatująca innego rodzaju tabor, obejmuje swoim zasięgiem zazwyczaj obszar sięgający do 50 km od granic miasta. Rolą komunikacji miejskiej jest obsługa tych obszarów pozamiejskich, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z usług innych przewoźników – z powodu przepełnienia pojazdów przyjeżdżających z dalszych odległości oraz w których przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej. Nie bez znaczenia jest również zapewniana przez sieć komunikacji miejskiej zintegrowana taryfowo i rozkładowo oraz zunifikowana taborowo i innymi standardami, oferta przewozowa dla całego obsługiwanego obszaru.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala to na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatów dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może oznaczać (o ile nie zostało to potwierdzone lub wyeliminowane wynikami stosownych badań), że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych z 2014 r. nie były weryfikowane po wprowadzeniu nowych uprawnień do bezpłatnych przejazdów na terenie miasta Włocławek w 2016 r. Sytuacja ta wskazuje na konieczność przeprowadzenia nowych badań na reprezentatywnej próbie mieszkańców i porównania z wynikami z 2014 r. Badania takie powinny objąć przede wszystkim pasażerów komunikacji miejskiej. Przed rozpoczęciem procedury przeprowadzenia badań należy określić obszar i zakres informacji, jakie chce się uzyskać w ich wyniku, w tym zdefiniować wstępnie pytania do respondentów. Dopuszczalne jest wstępne przeprowadzenie ankietyzacji internetowej, lecz ze świadomością braku pełnej wiarygodności i reprezentatywności wyników takich uproszczonych badań.

6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań w zakresie poprawy oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i niskiego kosztu.

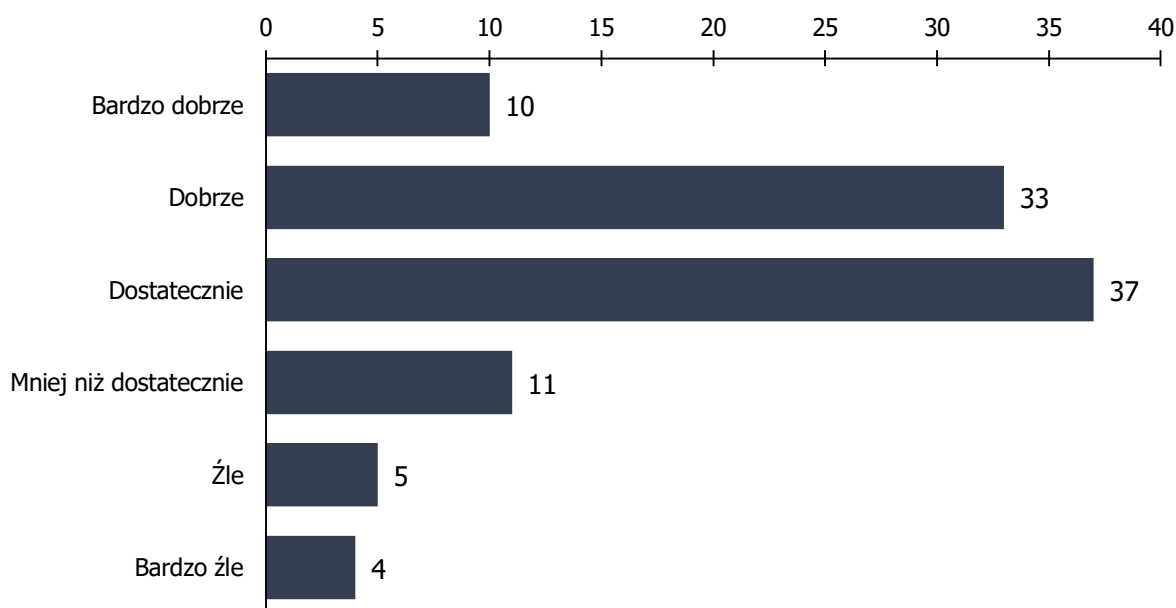
Pozostałe postulaty przewozowe mają mniejsze znaczenie dla pasażerów, jednak ich zmianę, zwłaszcza na niekorzyść pasażerów, należy analizować z punktu negatywnego oddziaływania także na cztery najważniejsze postulaty. Przykładowo, pogorszenie rytmiczności kursowania pojazdów komunikacji miejskiej, będzie również negatywnie wpływać na ocenę częstotliwości, a w niektórych przypadkach – także i punktualności. Należy unikać powstawania

sytuacji, w których wprowadzane korzystne lub konieczne zmiany w jednym segmencie podaży usług, będą jednocześnie źle odbieranymi przez pasażerów innego ich segmentu i wpłyną na pogorszenie oceny ogólnej funkcjonowania komunikacji miejskiej, prowadząc w rezultacie do zmniejszenia się popytu.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji zbiorowej, czy wybranych aspektach jej zarządzania, ale i wpływa negatywnie na opinie o jakości życia na danym obszarze.

Komunikacja miejska, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla osób odwiedzających i powinna być traktowana także jako element marketingu miasta.

Ocenę dobrą i bardzo dobrą włocławskiej komunikacji miejskiej wystawiło 43% mieszkańców Włocławka. Ocenę dostateczną wystawiło 37% mieszkańców, a 20% oceniło jej usługi na mniej niż dostatecznie, źle i bardzo źle³⁶. Na rysunku 13 przedstawiono ocenę funkcjonowania komunikacji zbiorowej przez mieszkańców Włocławka.



Rys. 13. Ocena funkcjonowania włocławskiej komunikacji zbiorowej [%]

Źródło: „Studium Komunikacyjne dla Miasta Włocławka i jego obszaru funkcjonalnego – cz. 1 diagnoza”, czerwiec 2014, s. 83.

³⁶ „Studium Komunikacyjne dla Miasta Włocławka i jego obszaru funkcjonalnego – cz. 1 diagnoza”, czerwiec 2014, s. 83.

Ocenę stopnia realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym, z punktu widzenia jej parametrów i oferowanych cech usług, przeprowadzono metodą ekspercką. Ocenę tę przedstawiono w tabeli 27.

Tab. 27. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym we Włocławku i zalecenia dotyczące ich poprawy

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Bezpośredniość	Dobra – oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródło i cel potrzeb przewozowych	Utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi poszczególnych obszarów miasta i ościennych gmin przez transport publiczny
Częstotliwość	Dobra – zapewnione są podstawowe standardy częstotliwości linii w dniu powszednim w godzinach szczytów przewozowych i pozaszczytowych oraz w soboty w południe i niedziele po południu	Wzrost częstotliwości kursów w przypadku znacznego wzrostu popytu
Dostępność	Dobra – w zakresie dostępności do infrastruktury transportu publicznego Dobra – w zakresie dostępu do usług (zakupu biletów) Dobra – w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych – 100% pojazdów MPK jest pojazdami niskopodłogowymi	Wspieranie intermodalności – łączenia środków transportu dla optymalizacji podróży w układzie rower – transport publiczny oraz samochód – transport publiczny Tworzenie parkingów park&ride i bike&ride przy węzłach przesiadkowych
Informacja	Dobra – w zakresie informacji przystankowej i informacji w Internecie Dobra – w zakresie informacji w pojazdach	Dalszy rozwój dynamicznej informacji przystankowej Doposażenie pojazdów w wyświetlacze dla niedowidzących Wymiana najstarszych autobusów na pojazdy wyposażonych w system zapowiedzi głosowych
Koszt	Dobra – darmowe przejazdy dla dzieci i młodzieży uczącej się Dobra – prawidłowe relacje cen biletów jednorazowych i okresowych	Analiza skutków finansowych przed każdą modyfikacją taryfy
Niezawodność	Dobra – niski udział nierealizowanych kursów przez MPK	-
Prędkość	Dobra	Monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Punktualność	Dobra – niski udział kursów realizowanych z określonymi odchyleniami od rozkładu jazdy	Monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach i wprowadzenie w razie konieczności priorytetu dla pojazdów transportu publicznego w przejeździe na skrzyżowaniach
Rytmiczność	Dobra – prawidłowe rozłożenie w czasie odjazdów pojazdów w danym kierunku	-
Wygoda	Dobra – w zakresie stopnia wykorzystania zdolności przewozowej Dostateczna – w zakresie komfortu podróży	-

* – skala ocen: *dobra, dostateczna, niedostateczna*.

Źródło: opracowanie własne.

Cechą charakterystyczną usług komunikacji miejskiej, potwierdzoną w badaniach marketingowych prowadzonych w różnych miastach, jest względnie niska elastyczność cenowa popytu. Oznacza to, że działania polegające tylko na obniżaniu ceny za usługi transportu miejskiego – bez jednoczesnego spełnienia w oczekiwanym stopniu najważniejszych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności – stają się nieefektywne, ponieważ nie prowadzą do wzrostu popytu, tylko przyczyniają się do zmniejszenia przychodów z biletów i w konsekwencji – do obniżenia wskaźników odpłatności. Wymienione prawidłowości zachodzące na rynku usług transportu miejskiego muszą być brane pod uwagę przy kształtowaniu oferty przewozowej.

Wszystkie planowane zmiany w ofercie przewozowej powinny być konfrontowane z wynikami badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców obsługiwanego obszaru, ponieważ ich akceptacja przez pasażerów jest determinantą osiągnięcia oczekiwanych rezultatów. Zmiany w preferencjach i zachowaniach transportowych mieszkańców należy identyfikować poprzez systematyczność prowadzenia badań marketingowych. Należy także pamiętać, że utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatu, dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może także oznaczać, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.³⁷

³⁷ M. Wolański: *Alternatywne metody hierarchizacji postulatów przewozowych oraz wyniki ich zastosowania w polskich miastach*. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 12, s. 4.

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten dotyczy także obszaru obsługiwanego włocławską komunikacją miejską. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.4 planu, będzie systematycznie rósł.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnością w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy ze sprawną funkcją przyklęku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym) i system informacji głosowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom niewidzącym i niedowidzącym); im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy powinny posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji zbiorowej we włocławskiej komunikacji miejskiej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu, w autobusach bez żadnych stopni poprzecznych wewnątrz;
- zapewnienie miejsca na wózek inwalidzki lub dziecięcy w każdym pojeździe z właściwym wyposażeniem, w autobusach wraz z platformą obsługiwaną przez kierowcę;
- elektroniczną wewnętrzną i zewnętrzną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym podjeżdżającego na przystanek pojazdu komunikacji miejskiej;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji umieszczonych wewnątrz dla pasażerów;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów przystanków o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- budowę nowych lub remont peronów i zatok w sposób umożliwiający podjechanie pojazdu komunikacji miejskiej bezpośrednio do krawężnika i o wysokości zapewniającej wejście do pojazdu niskopodłogowego bez pokonywania różnicy poziomów;
- wyposażanie przystanków w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, aby całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania. Takie rozwiązania będą stosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego w obszarze funkcjonowania włocławskiej komunikacji miejskiej.

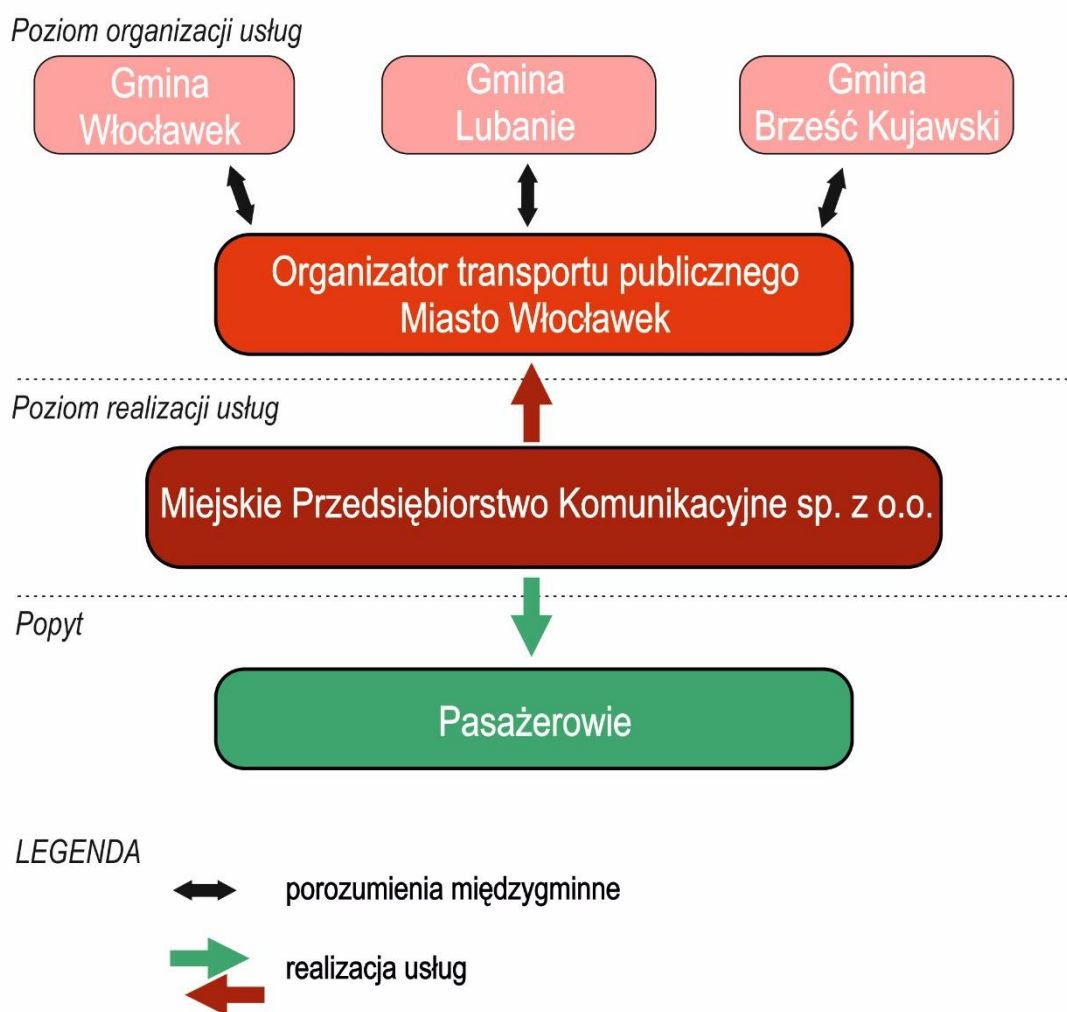
W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, zaleca się montaż płyt z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacji miejskiej w gminnych przewozach pasażerskich jest Prezydent Włocławka. Do statutowych zadań organizatora należy organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Zadania organizatora ulokowane zostały w Wydziale Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii w Urzędzie Miasta Włocławek.

Schemat organizacji rynku transportu publicznego przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego we Włocławku w 2021 r.

Źródło: opracowanie własne.

Miasto Włocławek realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumień międzygminnych z gminą miejsko-wiejską Brześć Kujawski oraz gminami wiejskimi Lubanie i Włocławek. Wszystkie gminy, z którymi Miasto zawarło porozumienia międzygminne w zakresie transportu publicznego znajdują się w powiecie włocławskim.

Wg stanu na dzień 1 stycznia 2021 r. na 26 liniach usługi użyteczności publicznej świadczył przewoźnik komunalny – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. będąca podmiotem wewnętrznym. Przewozy realizowane były na podstawie umowy wykonawczej zawartej w dniu 15 maja 2015 r. na okres 10 lat, tj. do 31 maja 2025 r., na podstawie ustawy o ptz oraz Rozporządzenia (WE) 1370/2007.

W przywołanych aktach prawnych jako organizatora usług publicznego transportu zbiorowego zdefiniowano właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, zapewniającą jego funkcjonowanie na danym obszarze, natomiast jako operatora publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorcę uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Zgodnie z zapisami ustawy o ptz, organizator powinien być instytucjonalnie oddzielony od operatora, a sposób działania operatora powinna regulować umowa.

W obecnie obowiązującej umowie z podmiotem wewnętrznym przyjęto model „brutto” oznaczający, że wpływy z biletów stanowią przychód Miasta, które jednocześnie przekazuje operatorowi rekompensatę w wysokości ponoszonych rzeczywistych kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej, powiększoną o ustalony zysk zgodnie z wymogami załącznika do Rozporządzenia (WE) 1370/2007. Podstawą do naliczenia miesięcznej rekompensaty jest zrealizowana praca eksploatacyjna w liczbie wozokilometrów przemnożona przez stawkę kosztu jednostkowego wozokilometra.

Emitowane przez Miasto bilety, zgodnie z obowiązującą umową przewozową, dystrybuowane są przez MPK w siedzibie operatora, w kioskach i w autobusach. Kontrola biletów została powierzona uchwałą XXVIII/156/2020 Rady Miasta Włocławek z dnia 30 listopada 2020 r. Miejskiemu Zarządowi Infrastruktury Drogowej i Transportu. Przychody z tytułu opłat dodatkowych oraz opłat za przejazdy bez ważnego biletu lub dokumentu poświadczającego uprawnienia do ulg stanowią przychód Organizatora.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów je realizujących w odniesieniu do przewozów organizowanych przez Miasto, przedstawiono w tabeli 28.

Skoncentrowanie większości funkcji organizatorskich w Urzędzie Miasta Włocławka, jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym potencjalnie efektywne kształtowanie oferty przewozowej oraz jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców.

Tab. 28. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym we Włocławku – 2021 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	MPK/Urząd Miasta
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Urząd Miasta
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – systemu informacji dla pasażera	Urząd Miasta
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	MPK
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Urząd Miasta
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Urząd Miasta
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Urząd Miasta
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Urząd Miasta
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Urząd Miasta

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Urząd Miasta
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Urząd Miasta

Źródło: opracowanie własne.

Większość funkcji organizatorskich, wymienionych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, formalnie przypisana jest Wydziałowi Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii Urzędu Miasta Włocławek.

Ponadto Miejski Zarząd Infrastruktury Drogowej i Transportu wykonuje zadania związane z zarządzaniem drogami, utrzymaniem dróg, przystanków i ciągów pieszych w czystości, uzgadnianiem i opiniowaniem nowych przystanków komunikacyjnych oraz obsługą ITS. Włocławską Strefą Płatnego Parkowania od 2019 r. zarządza, na podstawie umowy z Miastem, podmiot zewnętrzny – „Baza” sp. z o.o.

Forma rozliczania pomiędzy organizatorem i operatorem jest przyznawana rekompensata, naliczana zgodnie z wymogami załącznika do Rozporządzenia (WE) 1370/2007, której wysokość zależna jest od wielkości zrealizowanej pracy eksploatacyjnej. Podstawą do obliczenia rekompensaty dla spółki jest wykonana praca eksploatacyjna oraz ustalona w umowie stawka za 1 wozokilometr wykonanych usług przewozowych.

Poza miastem Włocławek, w gminach Brześć Kujawski, Lubanie i Włocławek realizowane są na zlecenie poszczególnych gmin lub samodzielnie przewozy dzieci do szkół, przewozy ogólnodostępne współfinansowane przez gminy, a w gminach Lubanie i Włocławek – przewozy pasażerskie transportem kolejowym organizowane przez Ministra właściwego do spraw transportu oraz przez samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Przewozy te nie są przedmiotem niniejszego planu.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja transportu publicznego w przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej wszystkie usługi transportu zbiorowego na obszarze miasta i przynajmniej w części regionu;

- współdziałania organizatorów transportu publicznego i przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie wspólnej sieci sprzedaży biletów;
- stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Prezydent Miasta Włocławka, jako organizator przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej, zorganizował sieć linii komunikacji miejskiej w taki sposób, by w jak największym stopniu ułatwić pasażerom przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego. We Włocławku występuje jeden węzeł integrujący przewozy kolejowe, autobusowe i komunikację miejską z indywidualnymi przewozami samochodami osobowymi, znajdujący się przy ul. Okrzei. Węzeł ten funkcjonuje od wielu lat i wykorzystuje położone obok siebie stanowiska przystankowe linii komunikacji miejskiej, dworzec autobusowej komunikacji regionalnej i dworzec kolejowy. Pomimo, że pomiędzy dworcem kolejowym, autobusowym i przystankami komunikacji miejskiej możliwe jest swobodne przejście piesze, węzeł ten nie jest infrastrukturalnie przygotowany do pełnienia swojej funkcji. Miasto planuje przystąpić do realizacji działań integracyjnych na omawianym obszarze w ramach projektu polegającego na rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego, którego głównym elementem będzie utworzenie multimodalnego węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą i powiązaniem układu komunikacyjnego z Dworcem PKP/PKS.

Poszczególne rodzaje transportu zbiorowego – regionalny, miejski oraz kolejowy – muszą ze sobą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych autobusowych i kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu miejskiego (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie powoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Integracja drogowego transportu regionalnego oraz transportu miejskiego i kolejowego, wymaga także podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym.

Podstawowymi zadaniami inwestycyjnymi w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego, oprócz przedstawionej przebudowy rejonu dworców, będzie ściślejsza współpraca z gminami sąsiednimi poprzez stworzenie dedykowanej podróżom podmiejskim nowej, przyjaźniejszej oferty biletowej i budowę węzłów przesiadkowych na krańcach miasta

z parkingami typu Park&Ride. Ponadto w perspektywie 2021-2027 planuje się rozszerzyć system ITS o kolejne skrzyżowania oraz wyposażenie następnych przystanków w tablice SIP z prezentacją dynamicznego rozkładu jazdy. Planowane są także działania związane z ułatwianiem podróży multimodalnych, polityką parkingową (budowa i przebudowa parkingów typu: „Park&Ride”, „Bike&Ride” oraz „Kiss&Ride”) oraz priorytetyzacją ruchu pieszego i rowerowego (m.in. rozwój koncepcji „Bike&Ride”, ścieżek i tras rowerowych oraz systemów rowerów publicznych/miejskich wraz z niezbędną infrastrukturą).

Integracja wewnętrzna miejskiego transportu publicznego we Włocławku będzie dotyczyć:

- wdrożenia zmian w ofercie przewozowej zaproponowanej w opracowaniu „Koncepcja zmian w ofercie przewozowej włocławskiej komunikacji miejskiej opracowana na podstawie analizy wyników badań marketingowych z jesieni 2019 r.”. W związku z rozwojem miasta w poszczególnych jego częściach planowane jest dostosowanie oferty do obserwowanych zmian popytu np. otwarcie centrum handlowego „Park Kujawia” w rejonie ulicy Długiej i Kapitulnej generuje wzmożony ruch zarówno samochodów jak i osób korzystających z transportu publicznego;
- rozwoju systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach, wzbudzaną przez autobusy, systemów monitorowania ruchu na kluczowych trasach wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej, systemów nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego, systemów informacji dla podróżnych (elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy on-line), systemów monitorowania bezpieczeństwa montowanych na przystankach, węzłach przesiadkowych, parkingach oraz w pojazdach, ułatwiających przesiadanie się na przystankach węzłowych (przyjazne przesiadkom cykle sygnalizacji świetlnej);
- doposażenia przystanków komunikacji miejskiej w zatoki przystankowe, nowe fotowoltaiczne wiaty przystankowe z ładowarkami USB lub pylony informacyjne, zasilane solarnie, zastępujące klasyczny słupek przystankowy z rozkładami jazdy;
- przebudowy pl. Wolności w celu uruchomienia jednego zbiorczego stanowiska odjazdowego w miejsce obecnych sześciu, rozlokowanych w różnych miejscach pl. Wolności.

W okresie planowania, tj. do 2030 r. przewiduje się utrzymanie integracji biletowej, umożliwiającej podróżowanie na jednym bilecie autobusami MPK i pociągami uruchamianymi przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Integracja taryfowo-biletowa funkcjonująca w ramach wspólnej oferty biletowej pn. „Regionalny bilet WiT” obejmuje połączenia kolejowe Polregio sp. z o.o. pomiędzy Włocławkiem a Toruniem oraz włocławską komunikację

miejską. W przyszłości, w momencie rozpoczęcia przewozów przez nowopowstałą spółkę Kujawsko-Pomorskie Samorządowe Przewozy Pasażerskie, planuje się jej włączenie do zintegrowanej oferty biletowej.

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych, poza dużymi aglomeracjami, rozbudowanej integracji taryfowej, nie przewiduje się rozwiązań bardziej zaawansowanych.

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

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych przedstawiono w tabeli 29.

Tab. 29. Pożądany docelowy poziom realizacji usług we włocławskiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych do 2030 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji do 2030 r.
Bezpośredniość	Zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta lub pasażerów komunikacji miejskiej
Częstotliwość	Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania autobusów linii podstawowych o stałym, powtarzalnym takcie kursowania
Dostępność	Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 2/3 Wymiana wiat na chroniące oczekujących przed wiatrem i deszczem
Informacja	Zintegrowana informacja o usługach w Internecie, obejmująca także przewozy regionalne autobusowe i kolejowe, z uwzględnieniem korzystania przez urządzenia mobilne Rozbudowa dynamicznej informacji na wytypowanych przystankach węzłowych i na liniach priorytetowych
Koszt	Utrzymanie przejazdów bezpłatnych dla dzieci w okresie od rozpoczęcia odbywania rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia edukacji w szkole podstawowej, w szkołach publicznych i niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych Utrzymanie relacji ceny biletu okresowego do jednorazowego w przedsprzedaży nie wyższej niż 30
Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów na poziomie powyżej 99,8%
Prędkość	Stworzenie preferencji dla transportu zbiorowego w ruchu ulicznym Stałe monitorowanie rzeczywistej prędkości komunikacyjnej autobusów na głównych ciągach komunikacyjnych Dostosowanie czasów jazdy w poszczególnych godzinach i dniach tygodnia do zróżnicowanych warunków drogowych
Punktualność	Udział odjazdów opóźnionych do 3 min. nie większy niż 10% Udział kursów przyspieszonych pow. 1 min. mniejszy niż 1%

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný poziom realizacji do 2030 r.
Rytmiczność	Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej z linii
Wygoda	Systematyczna wymiana pojazdów komunikacji miejskiej o wieku obecnie wyższym niż 15 lat na pojazdy w standardzie wyposażenia do posiadanych autobusów elektrycznych, do całkowitego ich zastąpienia Osiągnięcie wskaźnika przeciętnego wieku taboru do 6 lat Poprawa standardu obsługi pasażerów, uzyskana poprzez przeprowadzenie szkoleń dla kierowców z zakresu obsługi klienta, radzenia sobie ze stresem i postępowania w sytuacjach konfliktowych

Źródło: opracowanie własne.

Narzędziem do uzyskania pożądanego stanu jakości usług komunikacji miejskiej będzie sukcesywna wymiana taboru na proekologiczny. Za minimalny standard czystości spalin autobusów wprowadzonych w miejsce obecnie eksploatowanych, poza projektami inwestycyjnymi zakupu pojazdów fabrycznie nowych, należy uznać normę EURO-5.

Do 2030 r. wszystkie pojazdy realizujące usługi przewozowe organizowane przez Miasto Włocławek, powinny spełniać następujące wymogi wyposażenia:

- jednolite barwy miejskie;
- niska podłoga (bez progów poprzecznych wewnątrz) w wykonaniu antypoślizgowym;
- ogrzewanie i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy z dedykowanym miejscem do siedzenia oraz platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach przystankowej informacji dynamicznej oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- dostęp do internetu oraz ładowarki USB;
- system monitoringu wizyjnego wewnętrznego i zewnętrznego wraz z rejestracją obrazu.

Za stan pożądaný można uznać flotę składającą się z pojazdów komunikacji miejskiej, w przypadku ich zasilania silnikami spalinowymi, o średnim wieku od 6 do 8 lat, czyli około połowy przeciętnego okresu ekonomicznie opłacalnej eksploatacji jednostek taborowych, przy czym żaden z autobusów nie powinien być starszy niż 15-letni. W przypadku autobusów elektrycznych dotychczasowe doświadczenia z eksploatacji tramwajów i trolejbusów, wskazują na dopuszczalny wyższy wiek pojazdów, nawet powyżej 20 lat, bez utraty walorów użytkowych oraz znacznego wzrostu kosztów codziennej eksploatacji.

Istotną częścią systemu publicznego transportu zbiorowego jest infrastruktura przystankowa. Należy dążyć do stałej modernizacji infrastruktury przystankowej – w celu poprawy warunków oczekiwania, szczególnie podczas złych warunków atmosferycznych oraz poprawy bezpieczeństwa, a także funkcjonalności, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Do 2030 r. 2/3 przystanków powinno być wyposażone w wiaty z ławkami i osłonami od wiatru i deszczu oraz z koszami na odpadki. Jednocześnie perony przystankowe powinny być dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych, a wszelkie bariery architektoniczne, także w dojściach do przystanków, usunięte.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, należy poddawać je cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizatorowi przewozów powinno się zapewnić możliwość egzaminowania kontrolerów biletów i – w uzasadnionych przypadkach – także kierowców operatora, w zakresie znajomości taryfy i zasad obsługi pasażerów. Egzaminy te powinny być poprzedzone szkoleniami kierowców w objętym nimi zakresie, ze szczególnym naciskiem na zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest m.in. administrowanie systemem informacji dla pasażera oraz zapewnianie zamieszczenia jej na przystankach i dworcach przez niego zarządzanych oraz w pojazdach obsługujących organizowane linie.

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania, np. dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, wskazane jest, aby organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je w internecie i w węzłach przesiadkowych.

Docelowy system informacji dla pasażerów do 2030 r. obejmować będzie:

- zintegrowaną informację na przystankach;
- kompleksową informację w pojazdach;
- portal pasażera – zintegrowaną informację w internecie, przystosowaną do przeglądania na telefonach komórkowych i innych urządzeniach mobilnych.

Tab. 30. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego we włocławskiej komunikacji miejskiej

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	– wydruki rozkładów jazdy na przystankach według jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów w wiatkach przystankowych – dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów na wybranych przystankach, w tym węzłowych – mapy i schematy sieci komunikacyjnej w wiatkach przystankowych – kontakt i dane organizatora z szybkim łączem, np. kodem QR – dane kontaktowe do operatorów poszczególnych linii
Informacja w pojazdach	– nazwa, logo i dane kontaktowe organizatora – wyświetlacze wewnętrzne i zewnętrzne z kierunkiem jazdy – tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z trasą linii ze wszystkimi przystankami ze wskazaniem miejsc dogodnych przesiadek – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów – zapowiedzi głosowe przystanków – piktogramy, w tym wskazujące miejsca dla niepełnosprawnych
Zintegrowana informacja w internecie, telefonach komórkowych i innych urządzeniach mobilnych	– mapa sieci komunikacji miejskiej ze wskazaniem wszystkich przystanków, w tym węzłowych – schematy węzłów przesiadkowych – pełne, aktualne rozkłady jazdy dla wszystkich rodzajów dnia tygodnia – wyszukiwarka połączeń – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów – informacja o stosowanych procedurach – informacja o sposobie składania i rozpatrywania skarg i wniosków

Źródło: opracowanie własne.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że we Włocławku, w godzinach szczytu uśrednione napełnienie w autobusie wynosi przeciętnie 30 osób oraz że w jednym samochodzie osobowym podróżuje średnio 1,1 osoby, można założyć, że na jeden autobus w ruchu przypada potok aż 27 samochodów osobowych. Komunikacja miejska istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, czy też do centrum miasta, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska w mieście. Warunkiem uzyskania jak największego pakietu korzyści dla mieszkańców jest zachęcenie ich do rezygnacji z codziennego używania samochodu osobowego – na rzecz autobusu.

Najważniejszym działaniem władz samorządowych będzie wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemysłanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, aby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z komunikacji miejskiej. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu miejskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport – poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego, a szczególnie rozwiązań nieemitujących zanieczyszczeń w miastach.

W celu dalszej poprawy warunków oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej kolejne przystanki o dużej liczbie pasażerów wsiadających wyposażone zostaną w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Systematycznie także będą modernizowane przystanki poprzez instalację i wymianę wiat na zapewniające osłonę przed wiatrem i deszczem oraz przebudowę peronów i dojść, eliminując bariery dostępu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Kierunki rozwoju transportu publicznego we Włocławku i gminach ościennych obsługiwanych włocławską komunikacją miejską są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki transportowej, z uwzględnieniem integracji różnych form transportu pasażerskiego. Elementem integracji będzie urządzenie na wybranych pętlach końcowych linii komunikacji miejskiej parkingów Park&Ride.

Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnętrznym, wymaga stworzenia kompleksowego systemu dróg dla rowerów, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po całym mieście, umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu oraz dogodny dojazd rowerem do Włocławka z okolicznych miejscowości w gminach ościennych. W okresie planistycznym przewiduje się rozbudowę sieci dróg dla rowerów w celu stworzenia ich kompleksowego systemu oraz likwidację barier dla ruchu rowerowego w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych i urządzenie parkingów Bike&Ride.

Podejmowane będą także działania zmierzające do likwidacji uciążliwości i utrudnień dla ruchu pieszego, w szczególności w dojazdach do przystanków. Działania te będą obejmowały:

- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych;
- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, szczególnie dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;
- lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej;
- tworzenie ciągów pieszo-jezdnych, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego we Włocławku i gminach ościennych oraz innych, z którymi ewentualnie podpisane zostaną porozumienia komunalne, są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla – w szczególności plan transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego (p. 2.10. opracowania);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska i dostęp do infrastruktury (p. 2.4.-2.9. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin – przywołane w p. 2.3. planu transportowego;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;

- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5.2. planu transportowego);
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez uruchomienie nowych podsystemów transportu zbiorowego, integrację różnych form komunikacji zbiorowej oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.

Dla dalszego rozwoju i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego we Włocławku istotne będzie poddanie analizie kierunków działań zaproponowanych w opracowanej w 2020 r. „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Włocławek na lata 2020-2035”. Jednym z wariantów przedstawionych w dokumencie jest uruchomienie we Włocławku tramwaju. W pierwszej kolejności należy przeprowadzić analizę możliwości wykorzystania tramwaju w ramach włocławskiej komunikacji miejskiej określającą sposób funkcjonowania oraz wskazującą kierunki rozwoju.

Niezwykle istotnym kierunkiem rozwoju włocławskiej komunikacji miejskiej będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również przewozy kolejowe i inne niż komunikacja miejska przewozy drogowe).

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów i przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę (w tym modernizacja węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego);
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;
- poziom jednej taryfy – poprzez wprowadzanie wspólnego/jednego biletu i koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (oczywiście najlepiej w systemie door-to-door) oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych, za to umożliwiać wygodne, zabezpieczone przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi miejsce do oczekiwania na przesiadkę.

Elementem integracji taryfowej jest wprowadzona uchwałą nr XII/147/11 Rady Miasta Włocławek z dnia 29 sierpnia 2011 r. oferta taryfowa pozwalająca na podróżowanie z jednym biletem komunikacją miejską we Włocławku i Toruniu oraz pociągiem pomiędzy nimi.

Kierunki rozwoju transportu publicznego we Włocławku będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich oraz ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

Przewiduje się, że zewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych operatorów przewozów wojewódzkich oraz przewoźników regionalnych i regionalnych połączeń kolejowych. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostały określone w planie zintegrowanego rozwoju transportu publicznego województwa kujawsko-pomorskiego.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. Przyjęte zasady obsługi komunikacyjnej na obszarze miasta mają na celu zapobiec stopniowemu ograniczaniu systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności i wzrostu kongestii – wskutek niekontrolowanego wzrostu przewozów samochodami osobowymi. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Istotne zmniejszanie poziomu usług przewozowych w transporcie publicznym poza okresami szczytów przewozów prowadzi też zwykle do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych (kosztów wozokilometra) operatora.

W okresie planowania (do 2030 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Układ sieci komunikacyjnej i poszczególne zadania przyjęte do realizacji uwzględniać będą charakter obszaru objętego obsługą komunikacyjną, w szczególności zagospodarowanie przestrzenne Włocławka oraz potrzeby obsługiwanych włocławską komunikacją miejską gmin ościennych.
2. Jedną z ważniejszych determinant planowanego układu komunikacyjnego będzie właściwe skomunikowanie poszczególnych osiedli Włocławka z centrum miasta oraz z dworcem kolejowym i zapewnienie dogodnych przesiadek na pociągi, a także autobusy przewozów regionalnych i dalekobieżnych.
3. Rytmicznie prowadzone będą badania marketingowe:
 - wielkości popytu (w przekrojowym okresie – w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad) – co 2-3 lata;
 - struktury popytu z przychodowością umożliwiającą obliczenie rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta i gminy Włocławek – nie rzadziej niż co 5 lat;
 - preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców (przynajmniej wybiórcze) – co 5-7 lat.
4. Co 5 lat prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu w okresie wakacji.
5. Do 2022 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Włocławka, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.

6. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz w zakresie linii pozamiejskich badań ich rentowności.
7. Za konstruowanie rozkładów jazdy w przewozach użyteczności publicznej odpowiedzialne będzie Miasto lub wyspecjalizowana jednostka (Wydział Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii Urzędu Miasta Włocławek).
8. Podstawową regułą planowania oferty przewozowej będzie pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.
9. Polityka taryfowa realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania utrzymanie poziomu odpłatności, ze zwiększeniem preferencji dla pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej – nabywających bilety okresowe.
10. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

Planowany układ tras włocławskiej komunikacji miejskiej spełniać będzie najważniejsze postulaty przewozowe, w tym postulat bezpośredniości. Ewentualne zmiany tras zmierzać będą do intensyfikowania obsługi obszarów miasta o gęstej zabudowie jedno- i wielorodzinnej, kosztem ograniczeń na obszarach peryferyjnych.

W obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi komunikacji miejskiej, zapewniana będzie relatywnie wysoka i rytmiczna częstotliwość kursowania pojazdów. Utrzymana zostanie rozbudowana sieć połączeń bezpośrednich, łączących najważniejsze źródła i cele ruchu na obsługiwanym obszarze.

Utrzymywana będzie pełna synchronizacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej, która polega na odejściu od opracowywania rozkładu jazdy w odniesieniu do jednej linii (lub zadania komunikacyjnego, przeznaczonego do obsługi jednym autobusem), na rzecz układania rozkładów jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej. Proces ten, zapewniający efekty synergiczne (poprawa odczuwalnej częstotliwości przy niezmienionej liczbie taboru i niezmienionej lub w niewielkim stopniu obniżonej pracy eksploatacyjnej), powinien być wspomagany specjalistycznym oprogramowaniem komputerowym. Rozkłady jazdy opracowywane są jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej.

W planowaniu oferty przewozowej w zakresie rozkładów jazdy utrzymana zostanie kategoryzacja poszczególnych linii, czyli podział na linie:

- I kategorii (priorytetowe);
- II kategorii (podstawowe);
- III kategorii (uzupełniające);
- IV kategorii (zindywidualizowane);
- V kategorii (marginalne).

Kategoryzację linii publicznego transportu zbiorowego organizowanych we Włocławku, przedstawiono w tabeli 31.

Tab. 31. Kategoryzacja linii komunikacyjnych we Włocławku

– wg stanu na 1 marca 2021 r.

Kategoria	Linie autobusowe
Linie priorytetowe	17
Linie podstawowe	1, 3, 4, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21
Linie uzupełniające	2, 6, 11, 23
Linie zindywidualizowane	5, 9
Linie marginalne	7, 16, 3A, 3B, 16A, 16B, P

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Koncepcja zmian w ofercie przewozowej włocławskiej komunikacji miejskiej opracowana na podstawie analizy wyników badań marketingowych z jesieni 2019 r.”, s. 8.

Kryteria przyporządkowania określonej linii do danej kategorii stanowią: rola linii na obsługiwanym obszarze, częstotliwość – względem obowiązującej w danym segmencie sieci komunikacyjnej częstotliwości koordynacyjnej (tzw. częstotliwości modułowej) oraz zakres czasowy funkcjonowania linii – zarówno w skali dnia, jak i w skali tygodnia.

Trasy linii I i II kategorii wyznaczają ciągi, które powinny uzyskać status korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej. Trasy tych korytarzy powinny być bowiem w pełni zgodne z największymi potokami pasażerskimi. Należy jednak uwzględnić fakt, że niecałe trasy linii o największej liczbie pasażerów mogą kwalifikować się do uznania za korytarze wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej, ponieważ należy z nich wyłączyć ewentualne odcinki słabo wykorzystane, kierując się szczegółową analizą wyników badań wielkości popytu dla poszczególnych linii.

Możliwe do zastosowania częstotliwości modułowe dla poszczególnych pór dnia powszedniego (poza wakacjami i w okresie wakacji), soboty i niedzieli, będą wypadkową analiz wyników kompleksowych badań wielkości popytu i możliwości finansowych budżetów miast i gmin, na obszarze których Włocławek organizuje transport publiczny, determinujących wielkość kontraktowanej pracy eksploatacyjnej.

Przedstawione w tabeli 14 linie priorytetowe będą determinować wyznaczenie korytarzy transportowych, z uprzywilejowaniem autobusów w ruchu drogowym. W tym celu w perspektywie 2021-2027 rozbudowywany będzie system ITS o kolejne skrzyżowania.

Usprawnienie w zakresie punktualności będzie zapewniane poprzez specjalizację zarządzania ofertą przewozową, przy wykorzystaniu zróżnicowania rozkładowych czasów przejazdu w zależności od pory doby oraz w oparciu o wyniki badań empirycznych. Wysoka punktualność świadczenia usług przewozowych zostanie uzyskana poprzez zróżnicowanie międzyprzystankowych czasów jazdy w różnych porach doby i rodzajach dni, w zależności od natężenia ruchu drogowego i pasażerskiego.

12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej we Włocławku i gminach ościennych

Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładów jazdy

Docelowy kształt sieci komunikacyjnej miejskiego publicznego transportu zbiorowego we Włocławku oraz na obszarze gmin, z którymi podpisane zostały porozumienia komunalne w zakresie wspólnej obsługi komunikacyjnej, powinien obejmować wszystkie dostępne rodzaje transportu publicznego, a więc w tym przypadku:

- komunikację miejską – wewnątrz miasta oraz łączącą Włocławek z miejscowościami w sąsiednich gminach;
- podmiejską komunikację autobusową innych organizatorów oraz realizowaną przez przewoźników – łączącą Włocławek z miejscowościami w sąsiednich gminach;
- komunikację kolejową.

Komunikacja kolejowa – pociągi regionalne do i z Włocławka – będzie uczestniczyć w ograniczonym stopniu w zaspokajaniu potrzeb przewozowych, z uwagi na mały zasięg sieci kolejowej użytkowanej w przewozach pasażerskich na obszarze objętym planem.

Przyjęte i obowiązujące zasady kształtowania oferty przewozowej powinny być zachowane, jednak w przypadku pojawienia się w mieście lub okolicznych gminach nowych obszarów zurbanizowanych, nieobjętych jeszcze komunikacją miejską, konieczne będą odpowiednie korekty tras, aby umożliwić korzystanie z transportu publicznego ich mieszkańcom.

Ewentualna dodatkowa modyfikacja oferty przewozowej dotyczyć będzie uwzględnienia ujawnionych potrzeb pasażerów w wyniku przeprowadzonych badań marketingowych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, uwzględniania dodatkowych potrzeb zgłaszanych przez gminy ościennie, a także w przyszłości występujących zmian w popycie – wskutek poprawy warunków ruchu autobusów oraz możliwego rozwoju segmentu połączeń dedykowanymi liniami midibusowymi.

W celu zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, podczas tworzenia nowych rozkładów jazdy liczba kursów w poszczególnych relacjach będzie wyznaczana w taki sposób, aby w żadnym przypadku rzeczywiste zapełnienia pojazdów nie przekraczały 70% ich pojemności nominalnej. Wymagać to będzie precyzyjnej alokacji poszczególnych typów pojazdów na zadaniach przewozowych – będącej w gestii organizatora usług przewozowych lub odpowiedniego ustalania częstotliwości kursowania.

Planowanie oferty przewozowej – wyznaczanie tras linii i konstrukcja rozkładów jazdy – będzie zadaniem organizatora przewozów (Wydziału Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii

Urzędu Miasta Włocławek). W kompetencji organizatora będzie konstrukcja zadań przewozowych dla pojazdów, uwzględniająca ich zróżnicowaną pojemność pasażerską, a rolą operatorów będzie jedynie obsadzanie służb pracownikami (konstrukcja grafików kierowców) i wykonywanie przewozów, przy zachowaniu wysokiej jakości usług.

W celu zapewnienia możliwości elastycznego wprowadzania zmian w trasach linii, w reakcji na sygnały z rynku, nieuzasadnione jest zamieszczenie w planie transportowym dokładnych tras poszczególnych linii składających się na planowaną sieć komunikacyjną. Należy bowiem zwrócić uwagę, że szczegółowe określenie tras linii, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powoduje, że każdorazowa zmiana przebiegu trasy linii komunikacyjnej musiałaby zostać wcześniej zaplanowana. Jeżeli potrzeba zmiany trasy linii powstanie w okresie objętym planem, to taką zmianę trzeba byłoby do planu wprowadzić, zachowując długotrwałą procedurę obowiązującą w tym zakresie.

Planowane parametry rozkładów jazdy utrzymają zasadę pełnej koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich linii w skali całej sieci komunikacyjnej. Odstępstwa od zasady rytmiczności kursowania linii będą stosowane jedynie dla segmentu linii dedykowanych, których najważniejszą rolą jest obsługa specyficznych, lokalnych potrzeb pasażerów.

Planowana taryfa

W okresie planistycznym zakłada się utrzymanie prawa do przejazdów bezpłatnych na liniach miejskich dla dzieci i młodzieży uczącej się w szkołach podstawowych.

Nie przewiduje się istotnych zmian w taryfie transportu miejskiego. Przeprowadzone zmiany w strukturze taryfy i cen należy uznać za prawidłowe. Ewentualne zmiany w strukturze taryfy będą realizowane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz analiz wskazujących na przewidywane rezultaty ich wprowadzenia.

Planowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne

Realizowaną inwestycją jest projekt „Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku w ramach projektu BIT – CITY II - etap II”, który stanowi II etap przedsięwzięcia z zakresu rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego na terenie Miasta Włocławek. Na projekt składa się przebudowa infrastruktury przydworcowej na potrzeby utworzenia zintegrowanego centrum przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca PKP oraz zakup 1 autobusu elektrycznego spełniającego normy Euro VI. Projekt uzyskał dofinansowanie w ramach programu „Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020” w wysokości 13 618,8 tys. zł, przy wartości projektu 16 537,3 tys. zł.

Planowaną inwestycją o okresie realizacji do 2024 r. jest projekt „Rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego we Włocławku poprzez zakup zeroemisyjnego taboru wraz z rozbudową infrastruktury zajezdniowej”, w ramach którego przewiduje się zakup kolejnych 13 fabrycznie nowych autobusów elektrycznych oraz 3 autobusów zasilanych wodorem z dofinansowaniem z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W ramach planowanych inwestycji taborowych przewidzianych w obu projektach zaplanowano zakup 17 autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą zasilającą i odpowiednim dostosowaniem obiektów zajezdni autobusowej, w celu realizacji wymogów określonych ustawą o elektromobilności. Miasto i MPK podejmą działania zmierzające do pozyskania zewnętrznego dofinansowania do zakupu zeroemisyjnych jednostek taborowych i budowy instalacji zasilających, ze źródeł krajowych lub europejskich.

Miasto przeprowadzi analizę możliwości wdrożenia ułatwień i uprzywilejowania dla pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym, wraz z wdrożeniem wytypowanych rozwiązań (buspasy, śluzy).

W celu zmniejszenia zużycia energii przewiduje się w okresie obowiązywania planu wprowadzenie paneli fotowoltaicznych na przystankach.

Przy wybranych pętlach autobusowych wybudowane zostaną parkingi Park&Ride, a pętle autobusowe zostaną zmodernizowane z dostosowaniem ich do potrzeb osób niepełnosprawnych. Ponadto przy wybranych przystankach oraz przy ważnych celach podróży w mieście urządzone zostaną parkingi Bike&Ride.

Miasto planuje budowę kolejnych tablic dynamicznej informacji pasażerskiej na wybranych przystankach o dużej liczbie korzystających pasażerów wsiadających do pojazdów.

W ramach planowanych inwestycji infrastrukturalnych w okresie obowiązywania planu przewiduje się przebudowę Placu Wolności, w obrębie którego zlokalizowanych jest obecnie 6 przystanków. Przebudowa ma doprowadzić do ich zintegrowania w jeden wspólny przystanek. Kontynuowany będzie proces doposażenia przystanków w wiaty z ochroną przed wiatrem i deszczem oraz dostosowania peronów przystankowych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W okresie obowiązywania planu Miasto przygotuje analizę możliwości wykorzystania tramwaju.

Przewiduje się w okresie obowiązywania planu opracowanie koncepcji utworzenia strefy czystego transportu oraz rozszerzenia strefy płatnego parkowania.

Planowana efektywność ekonomiczno-finansowa

Planowane zmiany dotyczące kształtu sieci komunikacyjnej, jej parametrów wynikających z rozkładów jazdy oraz taryfy i inwestycji, a także założone zmiany w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności usług włocławskiej komunikacji miejskiej.

Z uwagi na wprowadzenie bezpłatnych przejazdów na liniach miejskich dla dzieci i młodzieży uczącej się w szkołach podstawowych planuje się w utrzymanie do 2030 r. wskaźnika odpłatności w skali sieci komunikacyjnej na poziomie co najmniej 20%. Efekt ten będzie osiągnięty poprzez wykorzystanie narzędzi taryfowych (zmiany wysokości i struktury cen), efektywne kształtowanie oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy), a także poprzez intensywną kontrolę świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów. Wszelkie zmiany taryfowe będą poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego we Włocławku

W tabeli 33 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej we Włocławku, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

**Tab. 32. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego
transportu publicznego we Włocławku**

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	Dostępność podmiotowa: – udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora i przewoźników – udział pojazdów wyposażonych w zapowiedzi głosowe przystanków – stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia – relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego Dostępność przestrzenna: – liczba przystanków na 1 km²
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	– udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie komunikacji miejskiej – struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	– udział pojazdów zeroemisyjnych i hybrydowych we flocie komunikacji miejskiej – struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin – liczba instalacji fotowoltaicznych na przystankach, autobusach i zajezdni

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Efektywność ekonomiczna transportu osób	– wskaźnik odpłatności [%] – jednostkowe koszty przewozów na długość trasy [zł/km] – jednostkowe koszty przewozów na pasażera na liniach miejskich i podmiejskich [zł/pasażer]
Integracja transportu	– liczba autobusowych przystanków węzłowych integrujących transport miejski i regionalny – pojemność parkingów Park&Ride na pętlach autobusowych [liczba miejsc] – liczba parkingów Bike&Ride na przystankach [liczba miejsc]
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	– wielkość popytu – struktura popytu – wskaźniki odpłatności usług w przekroju linii podmiejskich i obszarów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	cyklicznie realizowane badania popytu, rentowności, potrzeb przewozowych, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

Spis tabel

Tab. 1. Liczba ludności w poszczególnych jednostkach strukturalnych Miasta Włocławek	36
Tab. 2. Liczba ludności Włocławka oraz gmin ościennych w latach 2010, 2019 oraz prognoza GUS na rok 2030.....	45
Tab. 3. Struktura wiekowa ludności Włocławka i gmin ościennych w latach 2010, 2019 oraz prognoza na rok 2030.....	46
Tab. 4. Współczynnik salda migracji dla poszczególnych grup wiekowych dla Włocławka w latach 2016-2019.....	47
Tab. 5. Liczba dzieci i uczniów uczęszczających do różnych publicznych placówek oświatowych na terenie Włocławka.....	47
Tab. 6. Wskaźniki sytuacji społecznej we Włocławku i powiecie włocławskim na tle województwa kujawsko-pomorskiego i Polski.....	49
Tab. 7. Grupy pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych we włocławskiej komunikacji miejskiej	50
Tab. 8. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych we Włocławku – wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r.	52
Tab. 9. Struktura podmiotów gospodarczych we Włocławku wg sekcji PKD – stan na 31 grudnia 2020 r.	53
Tab. 10. Struktura własnościowa i forma prawna podmiotów gospodarczych we Włocławku – stan na 31 grudnia 2020 r.	53
Tab. 11. Klasyfikacja strefy PL0403 (Włocławek) do klas ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza poszczególnymi substancjami	54
Tab. 12. Struktura autobusów włocławskiej komunikacji miejskiej w podziale na normy emisji spalin – stan na 12 marca 2021 r.	57
Tab. 13. Długość dróg poszczególnych kategorii na terenie Włocławka	57
Tab. 14. Lokalizacja placówek oświatowych we Włocławku – stan na rok szkolny 2020/2021.....	64
Tab. 15. Lokalizacje największych zakładów pracy we Włocławku.....	68
Tab. 16. Lokalizacje najważniejszych obiektów usługowych w zakresie handlu i ochrony zdrowia we Włocławku	69
Tab. 17. Lokalizacje najważniejszych obiektów stanowiących potencjalne źródła ruchu w gminach ościennych Włocławka	70
Tab. 18. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii włocławskiej komunikacji miejskiej – jesień 2019 r.	80
Tab. 19. Trasy linii włocławskiej komunikacji miejskiej – stan na 1 marca 2021 r.	90

Tab. 20. Miejscowości w gminach ościennych wraz z liczbą kursów wykonywanych na liniach włocławskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 1 marca 2021 r.	93
Tab. 21. Liczba kilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach włocławskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim nauki szkolnej, w sobotę i w niedzielę – stan na 31 grudnia 2019 r.	94
Tab. 22. Liczba kursów wykonywanych na liniach MPK Sp. z o.o. we Włocławku w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 1 marca 2021 r.	95
Tab. 23. Liczba wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami włocławskiej komunikacji miejskiej w latach 2017-2020 oraz plan na rok 2021	98
Tab. 24. Struktura wiekowa taboru eksploatowanego na liniach włocławskiej komunikacji miejskiej – stan na 1 marca 2021 r.	99
Tab. 25. Analiza SWOT systemu publicznego transportu zbiorowego w mieście Włocławek.....	108
Tab. 26. Finansowanie usług transportu publicznego we Włocławku w latach 2017-2020 oraz plan na 2021 r.	112
Tab. 27. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym we Włocławku i zalecenia dotyczące ich poprawy	121
Tab. 28. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym we Włocławku – 2021 r.....	127
Tab. 29. Pożądany docelowy poziom realizacji usług we włocławskiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych do 2030 r.....	132
Tab. 30. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego we włocławskiej komunikacji miejskiej	136
Tab. 31. Kategoryzacja linii komunikacyjnych we Włocławku – wg stanu na 1 marca 2021 r.....	143
Tab. 33. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego we Włocławku.....	148

Spis rysunków

Rys. 1. Podział województwa kujawskiego-pomorskiego na strefy polityki przestrzennej	35
Rys. 2. Podział miasta na jednostki strukturalne	36
Rys. 3. Prognoza liczby samochodów osobowych dla Włocławka do 2030 r.....	48
Rys. 4. Struktura przejazdów pasażerów włocławskiej komunikacji miejskiej ze względem na odpłatność przejazdu – jesień 2019 r.....	52
Rys. 5. Zasięg obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego (przyjętego od 1 stycznia 2020 r.) stężenia pyłu PM _{2,5} określonego ze względu na ochronę zdrowia w województwie kujawsko-pomorskim w 2019 r.	56
Rys. 6. Mapa włocławskiej strefy płatnego parkowania	59
Rys. 7. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	72
Rys. 8. Docelowa sieć komunikacyjna w wojewódzkich przewozach pasażerskich	74
Rys. 9. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów linii autobusowych włocławskiej komunikacji miejskiej – jesień 2019 r.....	79
Rys. 10. Prognoza popytu włocławskiej komunikacji miejskiej do 2030 r.....	87
Rys. 11. Struktura wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami włocławskiej komunikacji miejskiej w 2020 r.	98
Rys. 12. Podział podróży miejskich wg sposobu podróżowania we Włocławku w 2014 r....	118
Rys. 13. Ocena funkcjonowania włocławskiej komunikacji zbiorowej	120
Rys. 14. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego we Włocławku w 2021 r.....	125