Załącznik

do uchwały nr 235
Zarządu Powiatu Inowrocławskiego

z dnia 6 kwietnia 2016 r.

WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Inowrocławskiego

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (w tym nr rozdziału i nr strony)	Treść uwagi/ propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi/zmiany	Stanowisko Zarządu Powiatu Inowrocławskiego
1	Mieszkaniec powiatu inowrocławskiego	Plan transportowy	Zwracam się z prośbą o pozwolenie wjazdu do m. Góra o godz. 4:55 kursu Dąbrowa Biskupia – Inowrocław PKP	Uzasadniam prośbę tym, że jest to jedyne połączenie sołectwa m. Góra z Inowrocławiem, dające możliwość dojazdu do pracy do m. Bydgoszczy, Torunia na godz. 7:00, a do Inowrocławia na godz. 6:00.	**Nie uwzględniono.** Dokładne godziny kursowania autobusów będą ustalane na etapie tworzenia rozkładów jazdy.
2			Dlaczego o projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Inowrocławskiego nie zostały powiadomione Gminy oraz Sołectwa?		**Uwaga nie dotyczy treści dokumentu** Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego była ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty zgodnie z art. 10 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
3	Mieszkaniec powiatu inowrocławskiego	ROZDZIAŁ 10 STRONA 68 - pierwszy akapit W kontekście planu w formie graficznej str. 77	Plan zakłada integrację ze szczeblem wojewódzkim jak i gminnym, tymczasem na str. 77 w części graficznej nie wynika, że komunikacja na szczeblu powiatu będzie zintegrowana zarówno z wojewódzką jak i gminną. Warianty uzupełniające na liniach P71 i P72, P41 P31 łącznie z P32 winny być wariantami podstawowymi z uwagi iż ich odpowiedniki w wariantach jednocyfrowych zapewnione są w planie wojewódzkim. Warianty P3, P4, P5, P7, P8 winny zostać usunięte,	Przewozy wskazane na załączonym na str. 77 załączniku graficznym wskazują że linie powiatowe pokrywają się w wielu przypadkach z siecią wojewódzką - tj. na linii Inowrocław - Gniewkowo, Inowrocław - Złotniki, Inowrocław - Dąbrowa, Inowrocław Pakość oraz Inowrocław - Kruszwica, co stanowić może do pole do konkurencji. Tymczasem plan powiatowy nie zapewnia dojazdu do wielu miejscowości a wiele wariantów stanowi warianty uzupełniające. Plan powiatowy winien stanowić	**Nie uwzględniono.** Plan uwzględnia uchwalony plan wyższego szczebla. Podstawowym zadaniem powiatu jest zapewnienie połączeń pomiędzy siedzibą powiatu a siedzibą każdej gminy- wariant podstawowy. Wskazane linie P71, P72, P41 i P32 są wariantami uzupełniającymi, a ich uruchomienie jest określone podanymi w

			lub wskazane jako rezerwowe gdy potrzeby na poziomie wojewódzkim okażą się niewystarczające.	uzupełnienie planu wojewódzkiego a nie jego dublowanie.	dokumencie warunkami, w rozdziale 3.2 dokumentu (str. 29-30)
4		Uwaga do całego planu	W dokumencie powinno nastąpić wyraźne wydzielenie planowanych innych (gminnych) organizatorów transportu z uzasadnieniem. Tymczasem z dokumentu wynika, że w zakresie Gminy Inowrocław np. linia P71 i częściowo P72 oraz P21 pozostają, pozostałe są zbędne.	W dokumencie nie uwzględniono komunikacji gminnych, które będą funkcjonować niezależnie z uwagi na znaczne potrzeby i konieczność dowozu uczniów do szkół. Potrzeby Gminy Inowrocław zostały zminimalizowane, bez uwzględnienia i znajomości lokalnych potrzeb.	**Nie uwzględniono.** Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 9) powiat opracowuje plan transportowy w zakresie „linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich". Organizowanie transportu w zakresie gminnych przewozów pasażerskich należy do kompetencji gmin lub związku międzygminnego.
5		Str. 77	Zmiana wariantu P5 i P51	Obydwa warianty biegną drogami, które po wybudowaniu obwodnicy zostaną zamknięte - brak możliwości przejazdu drogą powiatową Inowrocław - Balin - Słońsko	**Uwzględniono**.
6		Str. 77	Węzeł przesiadkowy w Pakości - wskazany w dokumencie wojewódzkim jako węzeł uzupełniający nie jest powiązany z innymi liniami w dokumencie powiatowym. Brak wskazania go na załączniku graficznym.	Nazwa węzeł wskazuje na możliwe połączenia z tymi samymi i innymi środkami transportu.	**Częściowo uwzględniono.** Załącznik graficzny w niniejszym dokumencie nie zawiera oznaczeń informacyjnych z planu wojewódzkiego. Informacja o węzłach wojewódzkich zostanie umieszczona w tekście dokumentu w rozdziale 3.2 na str. 30.
7		Str. 77	Wariant P21 zbędny w sytuacji gdy Gmina Inowrocław będzie organizatorem transportu gminnego.	Nieuzasadnione dublowanie linii autobusowych.	**Nie uwzględniono.** Zapis, że powiat jako organizator nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów znajduje się w rozdziale 3.2 dokumentu (str. 29).
8		Str. 77	Dla wariantu P-1 węzłem powinien być Dworzec PKP, zaś dla P-2 pętla autobusowa w Mątwach. W Janikowie każdy z wariantów winien być skomunikowany z przystankiem PKP w Janikowie.	Brak konieczności powielania linii w przypadku organizowania transportu na terenie Miasta m Inowrocław możliwość korzystania z komunikacji miejskiej. Linie P1 i P2 w założeniu mają komunikować węzeł przesiadkowy w Janikowie (Dworzec	**Nie uwzględniono.** W Inowrocławiu został wskazany jeden węzeł przesiadkowy (miasto jako węzeł), nie wskazywano

				PKP) z przyległymi obszarami wiejskimi. Podstawowy i znacznie szybszy jest dojazd do węzła PKP Inowrocław z Janikowa koleją, co winno być priorytetem.	konkretnej lokalizacji, jednak na mapie jest to punkt reprezentujący okolice dworca PKP. W praktyce wskazywanie dwóch węzłów przesiadkowych w mieście nie jest korzystne z punktu widzenia pasażera, gdyż nie jest to wygodny i ekonomiczny sposób przemieszczania się (np. przejazd z Gniewkowa do Kruszy Zamkowej mógłby wymagać dwóch przesiadek).
9		Cały dokument m.in. str. 69	Słowo: „śmietnik" - należy zamienić na zwrot: „pojemnik na śmieci"	Użycie zwrotu potocznego	**Uwzględniono.** Proponujemy zastąpić słowo „śmietnik” wyrażeniem „pojemnik na odpady”. Zmiana zostanie wprowadzona w tabeli na str. 62 oraz dwukrotnie w tekście dokumentu na str. 69.
10	Stowarzyszenie	ROZDZIAŁ 10 STRONA 69	Dotarcie do przystanku może się odbywać w różnych sposób np. rowerem. Dlatego też głównie nowo budowane jak i modernizowane przystanki powinny być wyposażone w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride." Należy rozbudować rozdział związany z modernizacją i budową nowych przystanków o: standardowe (minimalne) i maksymalne wyposażenie przystanku w infrastrukturę rowerową. Należy rozróżnić pojęcia stojaki rowerowe i parkingi. Zaleca się, aby stojaki były lokalizowane w miejscach dobrze oświetlonych, ruchliwych i widocznych (np. rejony skrzyżowań, ulic), zadaszonych a w miarę możliwości także monitorowanych, na przykład z wykorzystaniem kamer telewizji przemysłowej, czy monitoringu miejskiego. Stojaki rowerowe powinny pozwalać oprzeć rower	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Inowrocławskiego przewiduje wprowadzenie istotnych ograniczeń w zakresie dostępu do komunikacji publicznej zwłaszcza mieszkańcom wsi i małych miast. W związku z tym konieczne jest wyposażenie przynajmniej jednego przystanku w każdej miejscowości na terenie powiatu inowrocławskiego w minimum jeden stojak dla rowerów w kształcie odwróconej litery U do którego można przypiąć dwa rowery. W każdej miejscowości gminnej zasadne jest wyposażenie głównego przystanku (z którego korzysta najwięcej pasażerów) w zadaszony parking dla rowerów. Monitoring wyposażonych przystanków pozwoli na dalszą ocenę potrzeb i ich rozbudowę. Wszystkie stojaki, które uniemożliwiają oparcie roweru oraz przypięcie za ramę nie są bezpieczne zarówno pod względem kradzieży, jak i uszkodzenia roweru! Dlatego niezbędne jest określenie szczegółowe	**Częściowo uwzględniono.** Do planu zostanie dodana informacja o wyposażaniu nowo budowanych i modernizowanych przystanków o stojaki rowerowe umożliwiające oparcie i przypięcie roweru. W dokumencie zostanie również wskazane jaki organ będzie odpowiedzialny za modernizację i wyposażenie konkretnego przystanku.

			oraz przypiąć go za ramę i jedno koło jednym zapięciem tzw. U-lockiem. Powszechnie znanym i najczęściej stosowanym jest stojak w kształcie odwróconej litery U, który pozwala przypiąć jednorazowo dwa rowery. Zasadnym jest ujednolicenie stojaków zgodnie z wypracowanym wzorem przez Inowrocławską Lokalną Organizację Turystyczną http://www.ino-onlinebike.pl/news.php?int=19493 Stojak powinien być wbetonowany w podłoże, mieć odpowiednią długość - ok. 1 m wysokość 60-80 cm, średnica rury 50-90 mm. Odległość pomiędzy sąsiednimi stojakami powinna wynosić od 1,0 do 1,5 m. Stojak powinien być usytuowany możliwie jak najbliżej przystanku, ale nie zbyt blisko ścian wiaty lub innych przeszkód, które utrudniałyby do niego dostęp. Należy wskazać miejsca ile (docelowo) i gdzie planowane są takie modernizacje z uwzględnieniem przeprowadzonych analiz w zakresie ruchu rowerowego. Należy wskazać jaki organ będzie odpowiedzialny za modernizację i wyposażenie konkretnego przystanku.	stojaka i parkingów dla rowerów w zakresie ich wyposażenia.	
11	Jednostka samorządu terytorialnego	Rozdział 3 pkt 3.2 sieć komunikacyjna tabela 4 str. 31	Linia P4 - przynajmniej co drugi kurs wjazd do miejscowości Konary, a w każdym kursie z miejscowości Bąkowo linia powinna przebiegać przez Przybysław - Chróstowo (drogą powiatową nr 2572 do drogi woj. 252) - Dąbrowa Biskupia, Ilość kursów dziennie -10	Brak połączeń dla mieszkańców miejscowości Konary, Przybysław, Chróstowo i części miejscowości Walentynowo.	**Częściowo uwzględniono.** Uwaga uwzględniona poprzez zmodyfikowanie linii P4 – zjazd na Przybysław, Chróstowo, Walentynowo. Nie skomunikowano miejscowości Konary, do zadań własnych gminy również należy organizacja publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze.
12		Rozdział 3 pkt. 3.2 sieć komunikacyjna tabela 4 str. 31	Linia P41 - wykonywanie kursów w sobotę i w niedzielę (3 kursy), wjazd (przynajmniej np. w dni targowe i niedzielę) do miejscowości Rejna.	Pominięta miejscowość Rejna. Brak połączeń w niedzielę dla mieszkańców północnej części Gminy.	**Nie uwzględniono.** Skomunikowanie wskazanych miejscowości to zadanie własne gminy

13		Rozdział 3 pkt 3.2 sieć komunikacyjna tabela 4 str. 31	Utworzenie linii Pxx (kursy tylko w niedzielę alternatywnie zamiast linii P4 i P41) - na trasie Inowrocław - tylko Parchanie - Modliborzyce - Brudnia - Ośniszczewko - Wonorze - Zagajewice - Zagajewiczki - Ośniszczewo - Ośniszczewko - Stanomin - Wola Stanomińska - Mleczkowo - Chlewiska - Walentynowo - Chróstowo - Przybysław - Dąbrowa Biskupia - Bąkowo - Pieranie - Konary - Pieranie - Sobiesiernie - Radojewice - Łąkocin - Góra - Dulsk - Jaronty - Trzaski - Komaszyce - Marulewy - Jacewo - Inowrocław	Wyjazd z Inowrocławia jednocześnie dwóch pojazdów w przeciwnych kierunkach ok. godz. 8.30. - 9.00, ok. 14.00. - 14.30. oraz ok. godz. 18.30. -19.00. Umożliwienie mieszkańcom całej Gminy dojazdu do i powrotu z Inowrocławia. Możliwość skorzystania z oferty wypoczynku i rozrywki (Park Solankowy, Muzeum, Kino, Kryte Baseny, Obiekty Sportowe) oraz w celach zakupowych (Centra Handlowe).	**Częściowo uwzględniono.** Uwaga uwzględniona poprzez dodanie do linii P4 kursów w niedziele i święta (min. 2)
14		Rozdział. 3 pkt 3.2 sieć komunikacyjna tabela 4 str. 31	Utworzenie linii Pxx na trasie Inowrocław - Kruszwica - Wola Wapowska - Papros - Konary - Pieranie - Dąbrowa Biskupia -Stanomin - Ośniszczewo - Gniewkowo -Szadłowice - Inowrocław. W dni robocze 3 kursy dziennie, w soboty i niedzielę 2 kursy.	Wyjazd z Inowrocławia jednocześnie dwóch pojazdów w przeciwnych kierunkach. Umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się między siedzibami Gmin (Kruszwica - Dąbrowa Biskupia, Dąbrowa Biskupia - Gniewkowo) bez konieczności przesiadki w Inowrocławiu.	**Nie uwzględniono.** Obecnie nie planuje się utworzenia wskazanej linii, jednak w przypadku pojawienia się potrzeb transportowych we wskazanym kierunku powiat rozważy dodanie wskazanej linii do planu transportowego.
15	Radny Powiatu Inowrocławskiego	Rozdział 2.1.2., „Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu inowrocławskiego”. str. 11	W części dotyczącej Gminy Gniewkowo – zamieszczony jest niepoprawny herb. Zgodnie z załącznikiem Nr 1 do Uchwały Nr XLII/265/2014 Rady Miejskiej w Gniewkowie z dnia 26 marca 2014 r., dotyczącej Statutu Gminy Gniewkowo – herb przedstawia się następująco: 	Błędne dane	**Uwzględniono**.
16		Rozdział 2.1.2., „Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu inowrocławskiego”. str. 11	W części dotyczącej Gminy Gniewkowo – w zdaniu: „W skład gminy Gniewkowo wchodzi miasto Inowrocław…”, powinno być: „W skład Gminy Gniewkowo chodzi miasto Gniewkowo…”	Błędne dane	**Uwzględniono**.

17		Rozdział 3.2., „Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej:. str 31,32. Tabela 4. „Planowana sieć komunikacyjna powiatu inowrocławskiego”.	Obecny zapis: Nazwa linii P51 Inowrocław – Balin – Latkowo – Szadłowice – Wierzchosławice – Wielowieś – Gniewkowo – Lipie – Murzynko – Murzynno – Żyrosławice – Kawęczyn – Stare Grabie – Warzyn – Branno – Markowo – Lipie – Gniewkowo – Wielowieś – Wierzchosławice – Szadłowice – Latkowo – Balin – Inowrocław. Minimalna liczba połączeń – 2 (dni robocze), 0 – (soboty), 0 – (niedziela i święta) Propozycja: Z uwagi na przedstawione uzasadnienie, proszę o rozważenie zwiększenia minimalnej liczby połączeń zgodnej z potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców. Minimalna liczba połączeń – 4 (dni robocze), 2 – (soboty), 0 – (niedziela i święta)	W związku z licznymi głosami mieszkańców przedstawianymi wielokrotnie w sprawie likwidacji kolejnych kursów autobusowych ograniczających możliwość dotarcia do pracy i szkoły w innych, oddalonych miejscowościach. Ograniczanie liczby kursów autobusowych prowadzi do tzw. wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30), więc na tych trasach może zostać uruchomiona zaproponowana w uwadze liczba połączeń.
18		Rozdział 4.1.2. „Placówki oświatowe w powiecie inowrocławskim”.	W przedstawionej tabeli nie została ujęta Szkoła Zawodowa w Gniewkowie. W związku z powyższym tabela powinna zostać uzupełniona o wymienioną wyżej placówkę oświatową.	Niepełne dane	**Uwzględniono**.
19		Rozdział 9.2., „Planowany system informacji pasażerskiej”. str. 65	Obecny zapis: Informacje z punktu widzenia podróżnego należy udostępnić: - w pojazdach komunikacji powiatowej, - na przystankach, - w Internecie, - w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom. Proponowany zapis (wykreślenie sformułowania „w przyszłości”): Informacje z punktu widzenia podróżnego należy udostępnić: - w pojazdach komunikacji powiatowej, - na przystankach, - w Internecie, - poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.	W związku z szybkim rozwojem technologii informacyjnych i komunikacyjnych zasadne jest równoległe udostępnianie informacji poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym.	**Częściowo uwzględniono.** Sformułowanie „w przyszłości” zostanie zastąpione „docelowo w miarę możliwości finansowych”

20	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	Rozdział 3 3.3.1 str.27 tab.3 3.2 str.31 tab.4	Orientacyjna liczba kursów Nr zezwolenia 4/R/2013 15 tj 7,5 par. Planowana liczba par poł. P72 2 pary	Podsumowując dane orientacyjne istniejących zezwoleń-istniejących par połączeń i dane planowanych par dla uzyskania odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego należy zwiększyć ilość połączeń o 5,5 par.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
21		Rozdział 4 4.3.1 str.39 4.5 str.41	Zróżnicowanie na zapotrzebowanie na usługi przewozowe mieszkańców powiatu. Zmiana prognozy na utrzymanie popytu na usługi transportowe.	Nie można planować z góry liczby par połączeń na dni robocze, soboty, niedziele i święta, ponieważ to istniejący przewoźnik na danej linii przewozów pasażerskich istniejących ma najlepszą orientację (poprzez wieloletnie już wykonywanie tych przewozów) co do w/wym. dni i ilości przewożonych pasażerów. Obecna prognoza popytu na usługi transportowe wg zrównoważonego planu publicznego transportu zbiorowego dla powiatu nie odzwierciedla utrzymania popytu i dążenia na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
22		Rozdział 5 5.1 str.43	Źródła i formy finansowania – wybór źródła i sposób finansowania	Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat inowrocławski powinno ograniczyć się do przekazania operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym. Będzie to tylko refundacja z tytułu utraconych przychodów, a zatem mniejsze koszty dla organizatora, czyli Starostwa Powiatowego. Źródłem finansowania przewozów-dopłat będą zatem środki z budżetu państwa.	**Nie uwzględniono.** Obecnie powiat nie jest w stanie przewidzieć czy przedstawiona forma finansowania transportu będzie wystarczająca, dlatego dopuszcza się finansowanie transportu z innych źródeł. Jednak zwracamy uwagę iż pośrednie koszty związane z rozliczaniem i kontrolowaniem operatora powiat będzie zmuszony ponieść.
23		Rozdział 7 7.1.1 str.53	Zasady organizacji rynku przewozów. Rozszerzenie trybu wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu inowrocławskiego z trybu koncesyjnego (art.19.1 pkt.2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) o tryb przewidziany w art.22.1 w/wym. Ustawy tj.	Możliwość wybór operatora w trybie bezpośredniego zawierania jest korzystniejsze dla powiatu. Poza znaczącym ograniczeniem kosztów wynikającym z przejęcia dotychczasowych linii i rozkładów, ciężar dostosowywania rozkładu jazdy do	**Nie uwzględniono.** Zapisy planu nie wykluczają wyboru operatora w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, wskazują jednak

			bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem o świadczenie usług w zakresie transportu publicznego.	potrzeb pasażerów i możliwości budżetu może być przerzucony na przewoźnika. Ponadto zawarcie umów z obecnie funkcjonującymi przewoźnikami pozwoli na ochronę lokalnego rynku, w szczególności małych i średnich przedsiębiorstw do czego zobowiązują przepisy europejskie. Dodatkową korzyścią dla powiatu inowrocławskiego jest w takim przypadku odsunięcie ryzyka wejścia na teren powiatu dużych firm – koncernów, które nie będą posiadały siedziby i rejestracji pojazdów na terenie powiatu, albowiem to właśnie lokalni przewoźnicy i ich pracownicy oraz kooperanci są źródłem podatków stanowiących przychód lokalnych gmin i powiatu. Niezależnie od korzyści budżetowych, zawarcie odrębnych umów z przewoźnikami pozwoli Organizatorowi na zmniejszenie niebezpieczeństwa niewłaściwego wywiązywania się przez Operatora z umowy i paraliżu całej siatki połączeń. Na przykładzie przewoźnika miejskiego w Bydgoszczy widać, że wystarczy np. nieoczekiwany strajk pracowników, kłopoty finansowe by sparaliżować przewozy w całej siatce połączeń. Dywersyfikacja przewozów pomiędzy wielu lokalnych przewoźników pozwoli uniknąć takiego ryzyka. Nie bez znaczenia dla Organizatora pozostaje te wiedza i wieloletnie doświadczenie lokalnych przewoźników operujących na liniach w powiecie. Żaden z urzędników, ani też powołany Operator zewnętrzny nie będzie miał niezbędnej wiedzy dotyczącej specyfiki poszczególnych linii, co może powodować błędne zarządzanie planem transportowym i wzrost kosztów funkcjonowania linii przy jednoczesnym spadku ilości przewożonych pasażerów. Reasumując, pozostawienie furtki dla Organizatora (powiatu) w postaci możliwości bezpośredniego zawierania umów jest dla wszystkich stron korzystne. Zyskuje powiat obniżając koszty funkcjonowania linii czasami nawet wyłącznie do refundacji i	tryb koncesyjny jako preferowany. Należy pamiętać, że zgodnie z art.22 ust.1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym operator może zostać wybrany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie. Według obliczeń zawartych w dokumencie realizacja planowanej do uruchomienia sieci (wariant podstawowy + uzupełniający) to ponad 1 mln km rocznie. Przy przyjęciu 3 zł netto jako ceny z 1 wzkm szacunkowa wartość przedmiotu umowy wyniesie 3,08 mln zł, czyli zmieści się w określonej ustawowo kwocie, jednak należy pamiętać, że jest to wartość przy założeniu uruchomienia minimalnej liczby połączeń na wszystkich liniach. Gdyby liczba połączeń została zwiększona zgodnie z wnioskami przewoźników, kwota ta prawdopodobnie zostałaby przekroczona i tryb bezpośredniego zawarcia umowy będzie niemożliwy.

				otrzymuje niezbędną wiedzę oraz wpływy budżetowe, a lokalne przedsiębiorstwa szanse na przetrwanie i rozwój.	
24	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	Rozdział 3 3.3.1 str.27 tab.3 3.2 str.31 tab.4	Orientacyjna liczba kursów nr zezwolenia 7/R/2012 16 tj. 8 par. Planowana liczba par poł. P61 4 pary	Podsumowując dane orientacyjne istniejących zezwoleń-istniejących par połączeń i dane planowanych par dla uzyskania odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego należy zwiększyć ilość połączeń o 4 par.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
25	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	Rozdział 3 3.3.1 str.27 tab.3 3.2 str.31 tab.4	Orientacyjna liczba kursów nr zezwolenia 6/R/2015 – 21 tj. 10,5 par. nr zezwolenia 7/R/2015 – 34 tj. 17 par. Razem: 27,5 par połączeń. Planowana liczba par połączeń: P5 14 par	Podsumowując dane orientacyjne istniejących zezwoleń-istniejących par połączeń i dane planowanych par dla uzyskania odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego należy zwiększyć ilość połączeń o 14 par.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
26		Rozdział 8	Przewidywany standard usług przewozowych	Postawienie takich warunków jakie w chwili obecnej stawiają autorzy opracowania niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu inowrocławskiego spowoduje dramatyczny wzrost ceny wzkm. Dodatkowo tabor niskowejściowy nie nadaje się na trasy powyżej 20/30 km i na nasze drogi, zwłaszcza drogi powiatowe.	**Nie uwzględniono.** Powiat będąc organizatorem nie może dopuścić iż publiczny transport zbiorowy będzie realizowany taborem nie spełniającym żadnych norm. W ramach uwag również wpłynęły wnioski o podwyższenie standardu.
27	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	Rozdział 3 str.25 tab. 3.1 – Rozdział 3 str.31 tab.4 – P4	Orientacyjna liczba kursów: nr zezwolenia 1/R/2011 z dnia 28.02.2013 r. – 16 par. Planowana liczba par 8 – P4	Podsumowując dane orientacyjne istniejących zezwoleń-istniejących par połączeń i dane planowanych par dla uzyskania odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego należy zwiększyć ilość połączeń o 8 par.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest

					zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
28		Rozdział 3 str.25 tab. 3.1 – Rozdział 3 str.31 tab.4 – P41	Orientacyjna liczba kursów: nr 2/R/2011 z dnia 28.02.2013 r. – 9 par. Planowana liczba par 4 – P41	Podsumowując dane orientacyjne istniejących zezwoleń-istniejących par połączeń i dane planowanych par dla uzyskania odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego należy zwiększyć ilość połączeń o 5 par.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
29		Rozdział 3 str.26 tab. 3.19 – Rozdział 3 str.31 tab. – brak	Orientacyjna liczba kursów: nr 8/R/2013 z dnia 26.02.2013 r. – 5 par. Planowana liczba par 0	Podsumowując dane orientacyjne istniejących zezwoleń-istniejących par połączeń i dane planowanych par dla uzyskania odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego należy zwiększyć ilość połączeń o 5 par. Pominięta została cała linia regularna Inowrocław – Chróstowo przez Jacewo, Marulewy, Komaszyce, Trzaski, Jaronty, Dulsk, Pławinek, Łąkocin, Radojewice, Pieczyska, Sobiesiernie, Pieranie, Bąkowo, Nowy Dwór, Dąbrowa Biskupia, Chlewiska, Walentynowo, Chróstowo, Przybysław	**Nie uwzględniono <u>w zakresie liczby par połączeń:</u>** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30). **Częściowo uwzględniono <u>w zakresie linii o proponowanym przebiegu:</u>** Linia P4 zostanie uzupełniona o zjazd do miejscowości Przybysław, Chróstowo i Walentynowo.
30	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	Rozdział 3 3.3.1 str.25, 26tab 3 3.2 str.31 tab.4	Orientacyjna liczba kursów: nr zezwolenia 8/R/2012. – 50 tj. 25 par. Nr zezwolenia 8/R/2014 – 5 tj. 2,5 pary. Nr zezwolenia 6/R/2014 – 6 tj. 3 pary. Razem 30,5 par połączeń. Planowana liczba par połączeń: P31 6 par.	Podsumowując dane orientacyjne istniejących zezwoleń-istniejących par połączeń i dane planowanych par dla uzyskania odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego należy zwiększyć ilość połączeń do 6 par.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).

31		INNE	Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów jesteśmy w trakcie planowania uruchomienia linii Kruszwica – Inowrocław - Gniewkowo	Ze względu na problemy pasażerów z dojazdem do zakładów pracy z miejscowości Kruszwica do miejscowości Gniewkowo i odwrotnie jesteśmy w trakcie uruchamiania linii Kruszwica – Inowrocław – Gniewkowo w ilości kursów 6, tj. 3 pary	**Nie uwzględniono.** Połączenia o takim przebiegu znajdują się w planie wojewódzkim.
32	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	Rozdział 3.2 strona 31	Dla linii Inowrocław – Batkowo – Dziarnowo – Kościelec – Gorzany – Węgierce – Janikowo zwiększyć minimalną ilość par połączeń w dni robocze do 9, w soboty do 6 i w niedziele i święta do 3	Aktualnie realizowana linia komunikacyjna na przedmiotowej trasie odzwierciedla faktyczne zapotrzebowanie mieszkańców proponowanej minimalnej ilości par połączeń	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
33	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	Rozdział 3.1.1 Strona 27	Linia Złotniki Kujawskie – Inowrocław – Złotniki Kujawskie jest aktualnie obsługiwana przez KUJAWY-TRANS Sp. z o.o. na podstawie Zezwolenia nr 9/R/2015	Przewoźnik KUJAWY Sp. z o.o. zaprzestał realizacji Zezwolenia nr 2/R/2015 w grudniu 2015 roku	**Uwzględniono.**
34		Rozdział 3.2 strona 32	Dla linii Inowrocław – Cieślin – Kościelec – Rycerzewo – Wielowieś – Pakość (P8) zwiększyć minimalną ilość par połączeń w dni robocze do 12, w soboty do 8 i iw niedziele i święta do 4.	Aktualnie realizowana linia komunikacyjna na przedmiotowej trasie odzwierciedla faktyczne zapotrzebowanie mieszkańców proponowanej minimalnej ilości par połączeń.	**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
35		Rozdział 3.2 strona 32	Planowaną linię komunikacyjną P71 ograniczyć przebieg linii do Tuczno – Helenowo – Jaksice – Borkowo – Strzemkowo – Sławęcinek – Inowrocław, przy założeniu minimalnej ilości par połączeń w dni robocze: 11 oraz w sobotę: 6.	Połączenia na odcinku Inowrocław – Cieślin – Sławęcin – Sójkowo – Rycerzewko – Radłówek – Pławin – Turlejewo są realizowane obecnie w ramach komunikacji gminnej przez Gminę Inowrocław. Pozostałych linii komunikacji gminnej realizowanej w obecnej formie przez Gminę Inowrocław też nie uwzględniono w planie, w związku z czym dokładanie w/w miejscowości tworzących obecnie odrębną linię, do dotychczas realizowanej oddzielnie linii Tuczno – Inowrocław ograniczyłoby tym samym ilość bezpośrednich i szybkich połączeń	**Nie uwzględniono** Linie realizowane dotąd przez gminę Inowrocław, a będące liniami międzygminnymi będą realizowane w ramach komunikacji powiatowej, stąd pojawia się potrzeba skomunikowania miejscowości wymienionych w uwadze w ramach linii P71. Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla

				mieszkańcom Tuczna z Inowrocławiem na rzecz zdublowanych połączeń dla połączeń wymienionych na wstępie. Aktualnie realizowana linia komunikacyjna na przedmiotowej trasie odzwierciedla faktyczne zapotrzebowanie mieszkańców proponowanej minimalnej ilości par połączeń.	możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30).
36	Przedsiębiorca z terenu powiatu inowrocławskiego	8.2.1 str.58	Podwyższenie minimalnej normy spalin z euro3 na euro4	Średni przebieg autobusu na liniach komunikacyjnych to około 80 tys km. Jeśli norma euro3 obowiązuje od 2000-2005, to w 2017 roku takie autobusy będą miały przebiegi powyżej 1 miliona km. Czynniki takie jak ich przebieg oraz wiek nie zapewniają bezpieczeństwa. Norma euro3 nie spełnia standardów ochrony środowiska. Dopuszczenie pojazdów z normą euro3 nie wniesie w myśl ustawy nowej jakości do transportu publicznego.	**Częściowo uwzględniono.** Zwiększanie norm i standardów zwiększy koszt 1 wzkm. W rozdziale 8.1 na str 58 zostanie zmieniony zapis „jednak do roku 2020” na „na dzień 1 stycznia 2017 r.”
37		8.2.3 str.59	tabela	Tabela nie uwzględnia systemów wentylacji. Standardem wyposażenia autobusów powinien być system dogrzewania tzw. webasto oraz klimatyzacja. Systemy te zwiększą komfort podróży oraz znacząco bezpieczeństwo w sytuacji, gdy w naszym klimacie w okresie letnim temperatura przekracza 30 stopni Celsjusza.	**Nie uwzględniono.** Obecnie nie przewiduje się jako bezwzględnego wymogu wymienionych rozwiązań. Jednak w kierunkach rozwoju są zapisy mówiące o pożądanym standardzie taboru, który docelowo ma być wyposażony we wskazane rozwiązania.
38	Mieszkaniec powiatu inowrocławskiego	s.23	Niestety komunikacja kolejowa jest w naszym powiecie skąpa. Warto wrócić do połączeń Inowrocław – Żnin i Inowrocław – Kruszwica.	W godzinach 21.00 – 5.00 nie ma jak dojechać do Pakości, Piechcina Barcina itd.	**Nie uwzględniono.** Transport kolejowy (w tym międzypowiatowy, jak na trasie Inowrocław – Żnin) planuje Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
39		s.27	Połączenia autobusowe na linii Pakość – Inowrocław są mocno wybrakowane.	Są spore luki w odjazdach w Inowrocławiu. Np. jeśli pasażer nie zdąży na autobus o 16.45 z Inowrocławia do Pakości czeka do 17.40. Po godzinie 21.05 nie ma już żadnego kursu z Pakości do Inowrocławia. Rano pierwszy autobus do Inowrocławia (z Pakości odjeżdża o 5.25).	**Częściowo uwzględniono.** Połączenie będzie zaplanowane, jednak plan nie określa godzin kursowania. Dokładne godziny kursowania autobusów będą ustalane na etapie

					tworzenia rozkładów jazdy.
40	Mieszkaniec powiatu inowrocławskiego		Jako mieszkaniec Piechcina narzekam na małą częstotliwość autobusów do Inowrocławia i Barcina, komunikacja ta prawie zanika w weekendy i wieczory.	Dojeżdżam do pracy w Inowrocławiu i często muszę długo czekać za połączeniem do domu lub wcześnie wyjeżdżać do pracy.	**Częściowo uwzględniono.** Piechcin i Barcin znajdują się w powiecie żnińskim. W niniejszym dokumencie wskazana została możliwość utworzenia połączenia międzypowiatowego, na trasie którego znajduje się miejscowość Piechcin, jednak uruchomienie takiego połączenia będzie możliwe dopiero po podpisaniu porozumienia między powiatami. W tej chwili na połączenia na trasie Piechcin – Inowrocław zezwolenia wydaje Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
41	Mieszkaniec powiatu inowrocławskiego		Witam Państwa. Chciałabym odnieść się do tematu komunikacji. Mam prośbę, abyście Państwo wzięli pod uwagę moją prośbę i sugestie. Mieszkam na OŚ.TORUŃSKIM, mieszka tu kilka tysięcy ludzi i mamy problem z dostaniem się do przychodni lekarskich w szpitalu. Jest oprócz ludzi starszych i schorowanych bardzo dużo matek z dziećmi i to nie tylko takich co można wziąć za rączkę lecz również z wózkami. Problemem jest także dostanie się do Mątew z Toruńskiego. Ludzie pracujący w ciągu ul. Poznańskiej, łącznie z Zakładami Sodowymi nie mają dogodnego dojazdu do pracy, a nie każdy ma samochód. Dojazd rowerem, gdzie nie wszędzie na tym odcinku są ścieżki rowerowe nie jest bezpieczny, nie mówiąc o złych warunkach pogodowych i starsze osoby (szczególnie kobiety) nie są w stanie tym rowerem dojechać po 5 km. w jedną stronę. Chcę poruszyć jeszcze jeden problem dla mieszkańców Starego Miasta i okolic. Dużo osób pracuje w Kruszwicy. Nie ma możliwości dojechania do pracy i powrotu aby zdążyć na godz. 7 i wracać z pracy zaraz po 15. Są duże problemy dostania się do pracy i powrotu. Powstał i nadal budowany jest 2-gi blok na Jacewskiej (za Aldi i Lidlem). Mieszka tam już ponad 100 osób a będzie więcej w 2016 i są problemy powyżej opisane.Pozdrawiam i proszę o pochylenie się nad tymi sprawami.		**Częściowo uwzględniono.** Za zaspokajanie potrzeb transportowych w obrębie miasta jest odpowiedzialne miasto Inowrocław, powiat zaspokaja potrzeby transportowe mieszkańców powiatu w zakresie przewozów międzygminnych. Niniejszy dokument zakłada zapewnienie połączeń na trasie Inowrocław – Kruszwica, a konkretne godziny kursowania będą ustalane na etapie tworzenia rozkładów jazdy.
42	Jednostka samorządu terytorialnego	całość dokumentu	Zwiększenie liczby połączeń na liniach P21, P32, P41, P71 i P72		**Nie uwzględniono.** Określenie minimalnej liczby połączeń w planie nie przekreśla możliwości uruchomienia większej liczby połączeń w przypadku istotnego zapotrzebowania ze strony

					mieszkańców powiatu (zapis taki jest zawarty w tekście planu w rozdz. 3.2 na str. 30), więc na tych trasach może zostać uruchomiona zaproponowana w uwadze liczba połączeń.
43			Przedłużenie linii P5 i P51 celem skomunikowania miejscowości Słońsko		**Uwzględniono.** Zmodyfikowano linię P51 aby skomunikować miejscowość Słońsko.
44			Przedłużenie linii P4 celem skomunikowania miejscowości Komaszyce, Balczewo oraz Witowy, Karczyn		**Uwzględniono.** Zmodyfikowano linię P32 aby skomunikować miejscowości leżące na trasie: Marcinkowo, Balczewo, Dziennice, Góra, Witowy, Karczyn Wieś, Karczyn, Szarlej, Kruszwica. Zmodyfikowano linię P21 aby skomunikować miejscowość Sławęcinek.
45	Jednostka samorządu terytorialnego	Rozdział 3.2 str. 32/32 oraz rozdział 13, str. 77	Zmodyfikowanie linii P5 poprzez dodanie zjazdu w miejscowości Szadłowice przez Skalmierowice do Wierzchosławic.	Uzasadniona potrzeba skomunikowania miejscowości Wierzchosławice (duży zakład pracy „CYKORIA" S.A., bloki mieszkalne)	**Uwzględniono.**
46		Rozdział 3.2 str. 32/32 oraz rozdział 13, str. 77	Zmodyfikowanie linii P8 poprzez dodanie zjazdu do miejscowości Kościelec.	Uzasadniona potrzeba skomunikowania Kościelca jako siedziby Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Kościelcu im. Jana Pawła II oraz mieszkańców tej miejscowości	**Uwzględniono.**
47		Rozdział 3.2 str. 32/32 oraz rozdział 13, str. 77	Zmodyfikowanie linii P51 poprzez zjazd w miejscowości Szadłowice na Słońsko dalej trasa powinna biec przez Parchanie, Parchanki, Gąski, Lipie, Murzynko, Murzynno, Żyrosławice, Kawęczyn, Stare Grabie, Warzyn, Branno, Markowo, Lipie, Gniewkowo i powrót tą samą trasą.	Taka modyfikacja pozwoli na skomunikowanie miejscowości Słońsko, o co wnioskowała Gmina Inowrocław oraz innych miejscowości na odcinku Szadłowice-Słońsko-Lipie i jednocześnie nie będzie konkurencją dla przewozów wojewódzkich na odcinku Szadłowice – Gniewkowo.	**Uwzględniono.**
48		Rozdział 3.2 str. 32/32 oraz rozdział 13, str. 77	Zmodyfikowanie linii P31 poprzez utworzenie dwóch odrębnych linii na odcinku od Kruszwicy do Brześcia, tj.: - linia P31 na odcinku od miejscowości Tarnówko ma biec przez Chełmce, Kobylnica, Witowice, Karsk, Brześć, - utworzenie nowej linii P33, która od Tarnówka biegłaby przez miejscowości: Witowiczki, Ostrowo, Popowo, Złotowo do Brześcia.	Po sprawdzeniu przebiegu tras uznano, że zmiana taka będzie korzystna dla mieszkańców tych miejscowości. Taki przebieg tras wymusza również istniejąca infrastruktura drogowo-przystankowa.	**Uwzględniono.**

49		Rozdział 3.2 str. 32/32 oraz rozdział 13, str. 77	Utworzenie nowej linii P22 celem skomunikowania miejscowości leżących na trasie: Sławęcinek, Jacewo, Turzany, Komaszyce, Jaronty, Sikorowo, Łojewo, Inowrocław.	W trakcie analizy uwag przesłanych przez Urząd Gminy Inowrocław uznano za konieczne skomunikowanie miejscowości leżących na wskazanej trasie. Taki przebieg tras wymusza również istniejąca infrastruktura drogowo-przystankowa.	**Uwzględniono.**
50		Rozdział 4.1.2, str. 35	Tabelę nr 6. uzupełnić o brakujące placówki, zarówno publiczne jak i niepubliczne szkoły ponadgimnazjalne oraz poprawić nazwę szkoły w poz. 1 szkół publicznych, oraz adres szkoły w poz. 10 i 11 również szkół publicznych. Do tabeli dodać trzeci podtytuł „pozostałe placówki oświatowe”.	Niepełne oraz błędne dane. Prawidłowa nazwa szkoły w poz. 1 – Zespół Szkół Ogólnokształcących, poz. 10 – prawidłowy adres to Kościelec, poz. 11 – prawidłowy adres to Kobylniki. Dane do uzupełnienia tabeli w załączeniu.	**Uwzględniono.**
51		Rozdział 13, str. 77	Na mapie nanieść miejscowości.	Mapa z naniesionymi miejscowościami ułatwia jej odczyt (jak na str. 28)	**Uwzględniono.**