

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

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

				3. Ponadto Regionalny plan transportowy województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027 jest nadal projektem dokumentu. Niemniej jednak Zarząd Województwa przyjął kolejne jego wersje – najbardziej aktualny projekt jest z lipca 2023 r. (rozdział 4.5.3. Dokumenty szczebla regionalnego – strona 41).	
Sposób zgłoszenia uwagi		Wiadomość e-mail, na adres: konsultacje.sump@multiconsult.com.pl			
1	20.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		<p>Pragnę wyrazić swoją opinię oraz zadowolenie, że w SUMP znalazł się plan utworzenia połączenia kolejowej <u>Unistaw- Chełmża - Toruń</u></p> <p>Przytoczę fragment SUMP :</p> <p><i>Transport kolejowy</i></p> <p><i>Linia na odc. Toruń Wschodni – Chełmża stanowi wspólny trzon dwóch korytarzy transportowych:</i></p> <p><i>1) Korytarz nr 1: Toruń Wschodni – Chełmża – granica MOFT –... – Grudziądz (linia kolejowa nr 207),</i></p> <p><i>2) Korytarz nr 2: Toruń Wschodni – Chełmża – Unistaw Pomorski – granica MOFT – Bydgoszcz (linie kolejowe nr 207 i 209).</i></p> <p><i>Linia kolejowa nr 209 na odc. Unistaw Pomorski – Chełmża jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną z maksymalną prędkością wynoszącą 80 km/h. Optymalna oferta przewozowa w korytarzu nr 1 powinna składać się z 13 par pociągów od godziny 4 do 23 co dwie godziny ze zwiększonym taktem do 1 godziny w godzinach szczytowych (np. 5-8 lub 6-9 i 14-16 lub 15-17) i dodanie kursu po godzinie 22:00, aby umożliwić powrót ludności wieczorem z pracy do domów). Na linii kolejowej nr 209 w przebiegu korytarza nr 2 należy zwiększyć częstotliwość połączeń do minimum 8 par na dobę. W ten sposób na wspólnej części korytarzy transportowych na odc. Toruń Wschodni – Chełmża kursowałyby 21 par pociągów w dobie. Ważnym aspektem konstruowania oferty przewozowej powinien być cykliczny rozkład jazdy. Pasażerowie powinni być pewni, że pociągi będą kursować w określonym takcie.</i></p> <p>Obecnie korytarz nr2 nie istnieje, w mojej ocenie jego ustrzeżenie jest bardzo dobrym pomysłem. Patrząc na</p>	<p>Korytarz transportowy łączący Toruń, Chełmżę i Chełmno został w dokumencie SUMP dla MOFT sklasyfikowany jako korytarz transportowy pierwszej, najwyższej, kategorii. Oznacza to, że w jego ramach będą realizowane działania najbardziej intensywne i o najwyższym priorytecie.</p> <p>Jest to więc zgodne z duchem uwagi/komentarza.</p> <p>Nie wprowadza się dalszych zmian do dokumentu.</p>

			<p>obecną ofertę połączeń autobusowych na trasie Unisław <-> Toruń połączenie kolejowe może okazać się bardzo atrakcyjne.</p> <p>Przykłady dlaczo:</p> <p>1. Konkurencyjny czas przejazdu Unisław ,-> Toruń w komunikacji autobusowej to według rozkładu z września 2023 to 47 minut lub 67 minut w zależności od wariantu trasy autobusowej.</p> <p>Czas przejazdu kolejowego to obecnie 18 minut (na trasie Unisław <-> Chełmża) i 25 minut (na trasie Chełmża <-> Toruń Miasto).</p> <p>Daje to już dzisiaj rozkładowo czas krótszy niż przejazd autobusowy (około 45 min do centrum miasta)</p> <p>2. Komunikacja kolejowa w odróżnieniu od autobusowej jest perspektywiczna pod względem czasu przejazdu, Wzrost zagęszczenia zabudowy w Gminie Łubianka tylko spowalnia ruch kołowy, a tym samym przejazdy autobusowe, Transport kolejowy ma raczej perspektywę skrócenia czasu przejazdu</p> <p>3. Komunikacja kolejowa na tej trasie przechodzi przez Pomorską Strefę Ekonomiczną w Ostaszewie. Wielu mieszkańców Unisławia i okolicznych wiosek pracuje w strefie ekonomicznej, co może mocno zwiększać potok pasażerów pod warunkiem odpowiedniego zagęszczenia przejazdów w godzinach pracy zmianowej.</p> <p>4. Takie rozwiązanie ułatwi podróż na trasie Unisław <-> Chełmża które obecnie ma niemal nie istniejącą ofertę. Transport kolejowy na linii 209 odbywa się rano niemal tylko w stronę Bydgoszczy zaś po południu tylko w stronę Chełmży co wyklucza możliwość porannego dojazdu do miasta Chełmża. Alternatywny transport autobusowy odbywa się tylko przez Łubiankę i w najlepszym wypadku trwa 42minuty oraz zawsze wymaga przesiadki!</p> <p>Przy takiej obecnej ofercie dojazd do Chełmży ma sens jedynie samochodem.</p> <p>Liczę że korytarz nr2 zostanie utworzony priorytetowo</p>	
2	23.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia	<p>1 Parking P&R w północnej części miasta lepiej, aby powstał w pobliżu przystanku kolejowego Toruń Katarzynka, wraz z przedłużeniem linii tramwajowej z Jaru wzdłuż ul. Strobanda do okolic wyżej wymienionego przystanku. Docelowo w dalszej perspektywie czasowej można również wybudować linie tramwajową wzdłuż ul.</p>	<p>Ad. 1. Przedłużenie tramwaju do przystanku kolejowego Toruń Katarzynka mogłoby mieć uzasadnienie, natomiast pogorszyłoby to obsługę rozbudowującej się północnej części osiedla Jar (ul. Keplera i Heweliusza), do której tramwaje nie dojeżdżałyby. W kwestii parkingu, analizy wykazały, że parking w tej lokalizacji byłby nieatrakcyjny dla kierowców, ponieważ czas dojazdu do centrum i większości innych lokalizacji publicznym transportem</p>

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

					<p>byłaby to inwestycja realizowana przez te podmioty. Taki węzeł może przynieść korzyści dla lokalnego układu i jeżeli będzie to możliwe, należy podejmować rozmowy z zarządcą drogi w celu zbadania zasadności utworzenia poszczególnych węzłów. W tym celu można wykorzystać model ruchu przygotowany w ramach realizacji Projektu SUMP.</p> <p>Co więcej, stan przygotowania przedmiotowej inwestycji jest na tyle zaawansowany, że na tym etapie wprowadzenie zmian nie jest już możliwe.</p> <p>Zapisy SUMP dla MOFT dają władzom samorządowym narzędzia do tego, żeby przy zmieniających się warunkach zewnętrznych podejmować w przyszłości dodatkowe analizy w tym zakresie, natomiast w obecnej sytuacji nie ma uzasadnienia dla wprowadzania wnioskowanych zmian w dokumencie.</p> <p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
Sposób zgłoszenia uwagi		Spotkanie konsultacyjne: 19 września 2023 r.– Golub-Dobrzyń			
	19.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Wniosek o rozważenie możliwości tworzenia większej liczby węzłów na autostradzie A1	<p>Budowa nowych węzłów drogowych nie jest działaniem, które leży w gestii samorządów gminnych czy powiatowych tworzących MOFT, nie byłaby to inwestycja realizowana przez te podmioty. Natomiast w Projekcie SUMP dla MOFT wprowadzono zapisy umożliwiające podejmowanie działań zmierzających do tworzenia nowych węzłów drogowych (m.in. na autostradach) – działanie nr 1.7.3.</p>
Sposób zgłoszenia uwagi		Spotkanie konsultacyjne: 21 września 2023 r.– Aleksandrów Kujawski			
	21.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Wniosek o poprawienie jakości infrastruktury kolejowej – przede wszystkim w zakresie wyposażenia przystanków, ale także przejścia przez tory, które jest utrudnione nawet w obrębie przystanków	<p>Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 2.2.1 i 2.2.2.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>
	21.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Wniosek o poprawienie oferty przewozowej w relacji do Torunia, ale także do sąsiednich miejscowości (np. do Ciechocinka)	<p>Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 2.2.3 i 2.3.4.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>
	21.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Propozycja uruchomienia połączeń autobusowych obsługiwanych przez małe pojazdy, zabierające mniejszą liczbę osób	<p>Uwaga została uwzględniona – rozbudowano opis działania 2.3.4</p>

Sposób zgłoszenia uwagi		Spotkanie konsultacyjne: 27 września 2023 r.– Toruń			
27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia			<p>Wniosek o poprawienie złej sytuacji w zakresie publicznego transportu zbiorowego tzw. lewobrzeża Torunia (podnoszono kwestię oferty przewozowej na liniach autobusowych, dostosowania przebiegu niektórych linii autobusowych, uzupełnienia sieci tramwajowej w tym rejonie miasta)</p>	<p>W SUMP dla MOFT zdefiniowano obszary rozwojowe, gdzie działania zmierzające do zrównoważenia mobilności powinny być podejmowane z największą intensywnością. Cały Toruń należy do kategorii pierwszej obszarów rozwojowych. W dokumencie nie wskazano bardziej szczegółowego podziału miasta. Wszystkie działania przewidziane w SUMP dla MOFT mogą i powinny być realizowane w równym stopniu na terenie całego miasta. Natomiast ostateczne decyzje w tym zakresie należą do władz miasta.</p> <p>Bez wątpienia SUMP dla MOFT przewiduje możliwość realizacji wszystkich wskazanych w uwadze działań.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>
27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia			<p>Wniosek o tworzenie parkingów typu P&R, które będą bezpłatne dla użytkowników, a dodatkowo będą bardzo dobrze skomunikowane publicznym transportem zbiorowych – będzie można wygodnie dostać się z nich transportem zbiorowym do kluczowych miejsc albo punktów przesiadkowych. Przy czym parkingi te powinny być tworzone w miejscach korzystnych z punktu widzenia osób dojeżdżających do Torunia, a nie z punktu widzenia Torunian. Podnoszono też zagadnienie niewystarczającej pojemności tych parkingów. Powinno się też stosować rozwiązania carpoolingowe – skłaniające osoby dojeżdżające do wspólnych podróży jednym samochodem.</p>	<p>Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 1.4.1-1.4.7.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>
27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia			<p>Wniosek o lepszą koordynację w przewozach autobusowych, tak aby poszczególne linie uzupełniały się, umożliwiały sprawne przesiadki (tak w ujęciu regionalnym, jak i na styku połączeń regionalnych i miejskich w Toruniu). Efekt wzmocni też integracja taryfowa.</p> <p>W tym obszarze zwrócono także uwagę na to, że bardziej efektywne jest obsługiwanie połączeń regionalnych przez przewoźników regionalnych, a miejskich przez MZK – uwaga w odniesieniu do planów wydłużania tras MZK do gmin ościennych Torunia.</p>	<p>Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działania 2.1.1 - 2.1.3.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>
27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla			<p>Wniosek o włączenie do systemu transportowego planowanej kiedyś kolei gondolowej przez Wisłę, z</p>	<p>Kolej gondolowa nie ma szansy stać się istotnym elementem systemu transportowego Torunia – przede wszystkim z uwagi na niską prędkość</p>

		Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Dworca Głównego do rejonu ul. Św. Jakuba i Woli Zamkowej.	<p>handlową i przepustowość. Korzystanie z niej w codziennych podróżach będzie też nieatrakcyjne z uwagi na dużą odległość od przystanku zlokalizowanego na południowym brzegu Wisły od innych ważnych celów podróży.</p> <p>Kolejka budzi też znaczne wątpliwości w ujęciu środowiskowym – m.in. przecina szlaki migracyjne zwierząt (głównie ptaków), a ponadto przynajmniej jedna z podpór miałaby (wg. istniejących planów) zostać umiejscowiona w obrębie rezerwatu na Kępie Bazarowej, co budzi wątpliwości Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.</p> <p>Z pewnością kolejka gondolowa mogłaby stać się ważną atrakcją turystyczną oraz ewentualnie uzupełnić system transportu szynowego</p> <p>Mając powyższe na uwadze, uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
	27.09.2023 r.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia		Wniosek o podjęcie próby zwiększenia liczby stojaków rowerowych w okolicach centrów handlowych, dyskontów czy innych obiektów usługowo-handlowych – w tej chwili liczba stojaków jest niewystarczająca, co zniechęca do przemieszczania się po zakupy rowerem.	<p>Obecne zapisy SUMP dla MOFT pozwalają na podejmowanie wnioskowanych działań – działanie 1.1.3.</p> <p>Uwaga została przytoczona w podsumowaniu w celu zaznaczenia ważnego postulatu zgłaszanego przez mieszkańców i interesariuszy także na wcześniejszych etapach prac nad SUMP dla MOFT (w czasie I i II tury konsultacji społecznych).</p>