



MOFT

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO TORUNIA

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



LISTOPAD/2023

PLAN PREZENTACJI

- Czym jest zrównoważona mobilność?
- Czym jest SUMP?
- Czym jest MOFT?
- Jak powstawał SUMP dla MOFT?
- Wizja mobilności MOFT 2040 r. i cele strategiczne
- Cele szczegółowe i pakiety działań
- System wdrażania i monitoringu
- Wyniki konkursu fotograficznego

CZYM JEST ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ?

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



CZYM JEST ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ?

- **Mobilność to po prostu przemieszczanie się – zwłaszcza w codziennym ujęciu**
- **Zrównoważona, czyli racjonalna lub zapewniająca równowagę – w tym przypadku zapewniająca równowagę lub racjonalne wykorzystanie środków transportu – czy zawsze musimy wybrać samochód?**
- **U podstaw koncepcji zrównoważonej mobilności miejskiej leży rosnąca świadomość negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko, w tym na ludzi.**
- **Idea zrównoważonego transportu (mobilności) zakłada rozwój transportu publicznego i zachęcanie do korzystania z przyjaznych środowisku sposobów przemieszczania się, co gwarantuje lepszą jakość życia przy nieustającym rozwoju miast.**
- **Idea zrównoważonej mobilności zakłada zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast mającą na celu zmniejszenie udziału prywatnych samochodów w codziennych podróżach.**

Źródło: Definicja opracowana na podstawie definicji zawartej w Wytycznych dla opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Wydanie 2):
https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf



CZYM JEST SUMP?

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



CZYM JEST SUMP?

SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN

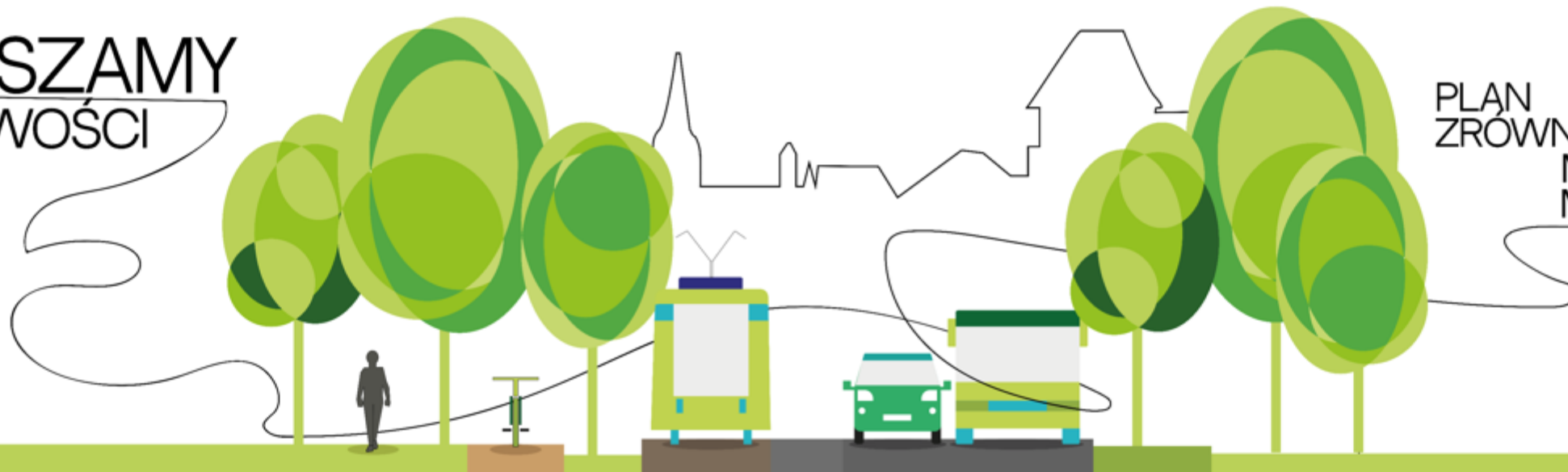
➤ **Strategiczny plan, którego głównym celem jest zaspokojenie potrzeby mobilności ludzi oraz różnego rodzaju podmiotów funkcjonujących w miastach i ich otoczeniu (obszarach funkcjonalnych). Przy czym potrzeba ta powinna zostać zaspokojona w sposób, który spowoduje poprawę jakości życia mieszkańców**

SUMP ma na celu stworzenie miejskiego systemu transportu poprzez:

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

CZYM JEST MOFT?

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



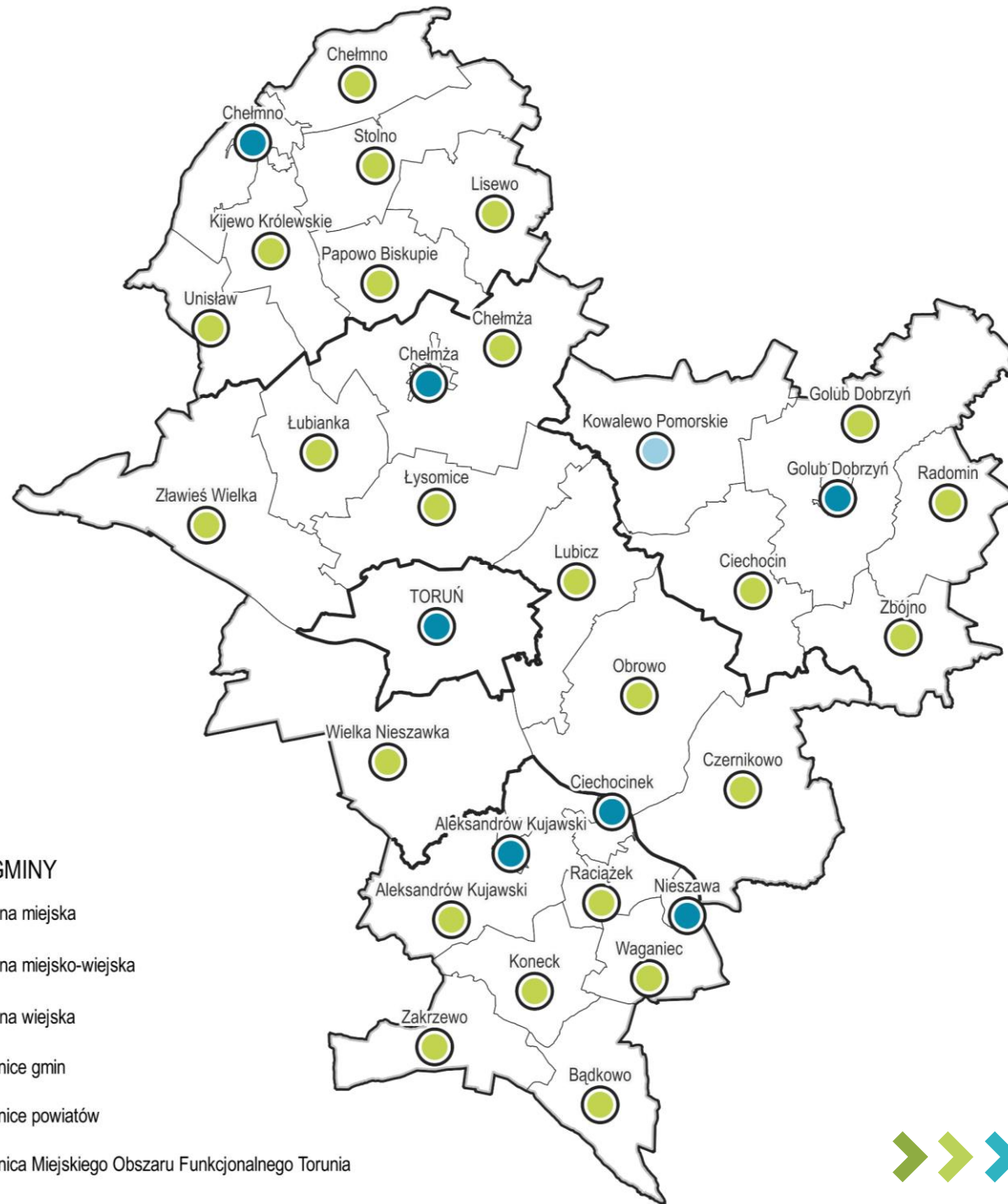
CZYM JEST MOFT?

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY TORUNIA

- Liczba jednostek: 4 powiaty / 32 gminy w tym Toruń
- Powierzchnia: 2961 km²
- Liczba ludności: 457 tys. osób
- Liczba samochodów osobowych: 290 954 szt.
- Dł. dróg gminnych utwardzonych: 2 269 km
- Dł. dróg powiatowych twardych: 1 035 km
- Dł. dróg dla rowerów: 420 km

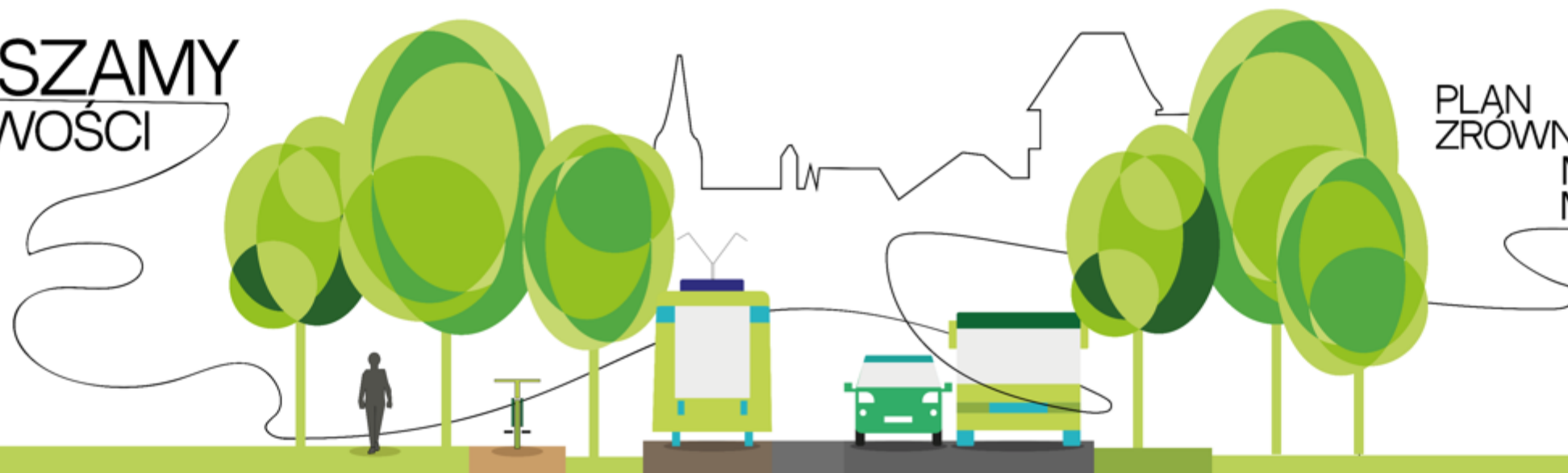
RODZAJ GMINY

-  Gmina miejska
-  Gmina miejsko-wiejska
-  Gmina wiejska
-  Granice gmin
-  Granice powiatów
-  Granica Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia



JAK POWSTAWAŁ SUMP DLA MOFT?

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

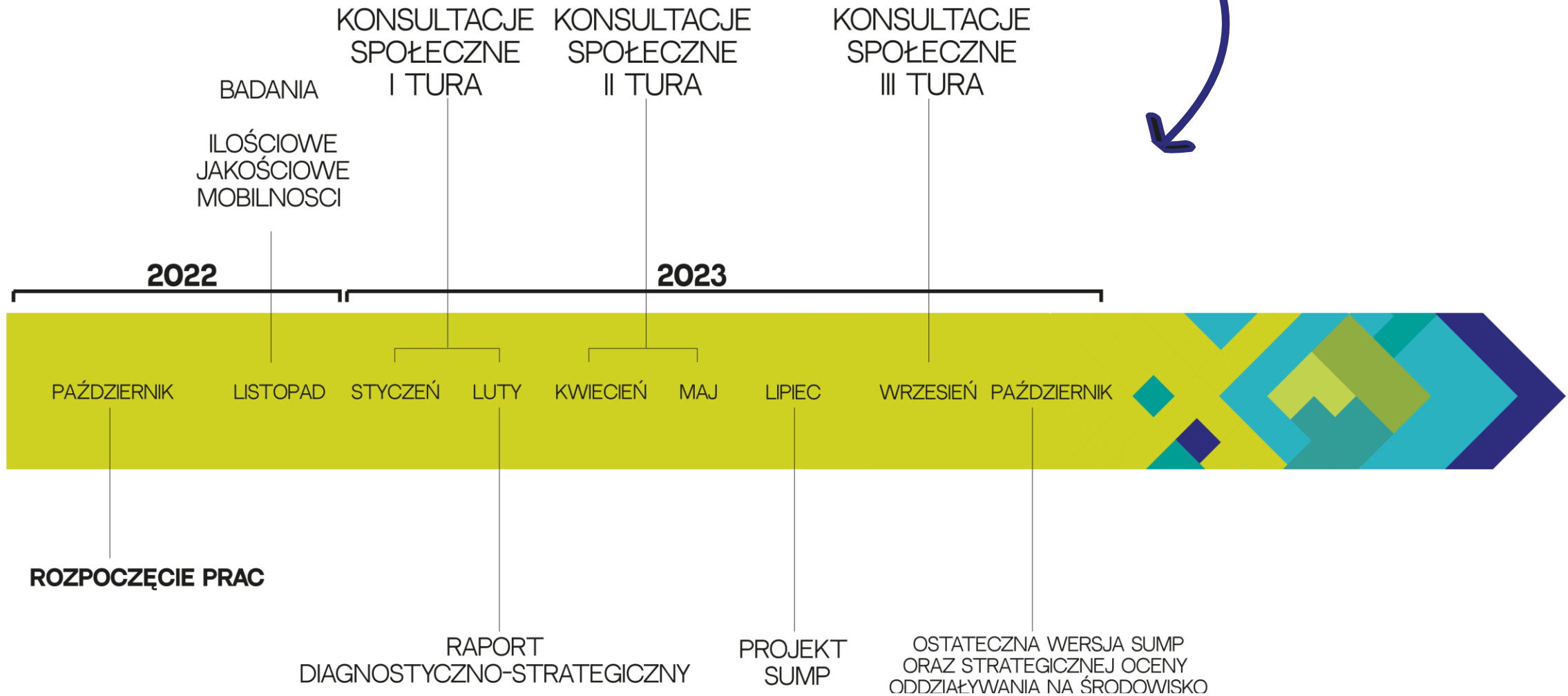


Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



HARMONOGRAM OPRACOWANIA SUMP DLA MOFT



CYKL SUMP

- Wszystkie SUMPy przygotowywane są według tych samych wytycznych
- Cykl przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej składa się z 4 etapów, podzielonych na 12 kroków
- W uzasadnionych przypadkach etapy mogą być wykonywane niemal równolegle (lub mogą być powtarzane), kolejność zadań może być dostosowywana do konkretnych potrzeb
- Ta elastyczność daje planistom swobodę dokonywania rozsądnych dostosowań, jeśli wymaga tego sytuacja. Pod warunkiem, że ogólne zasady zrównoważonego planowania mobilności miejskiej będą przestrzegane



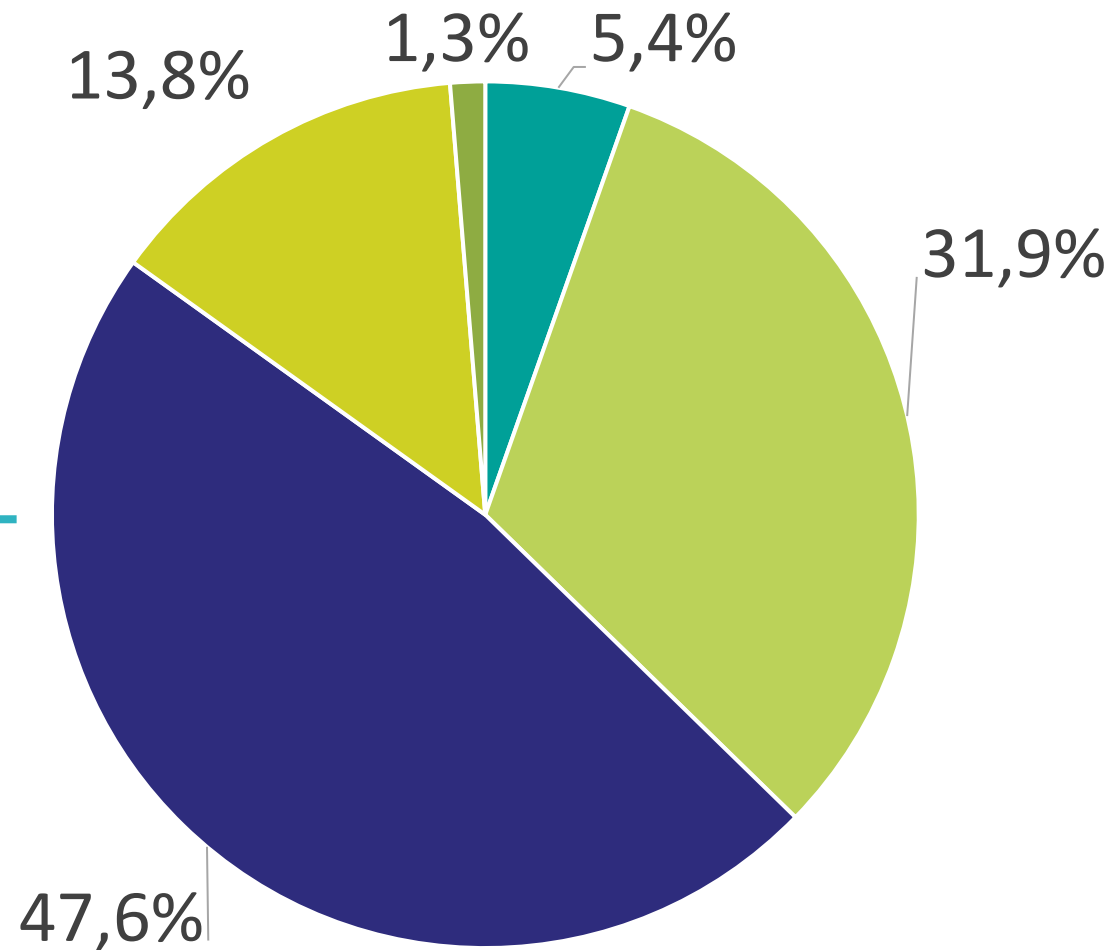
- Badania ilościowe – 2 tury badań CATI – 2 x 800 osób
- Badania jakościowe – badania fokusowe i wywiady pogłębione – 47 osób
- Badania mobilności – 4 447 wywiadów bezpośrednich
- 3 tury konsultacji społecznych



ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

MOBILNOŚĆ MIESZKAŃCÓW MOFT

Udział podróży wykonywanych przez mieszkańców MOFT z wykorzystaniem różnych środków transportu



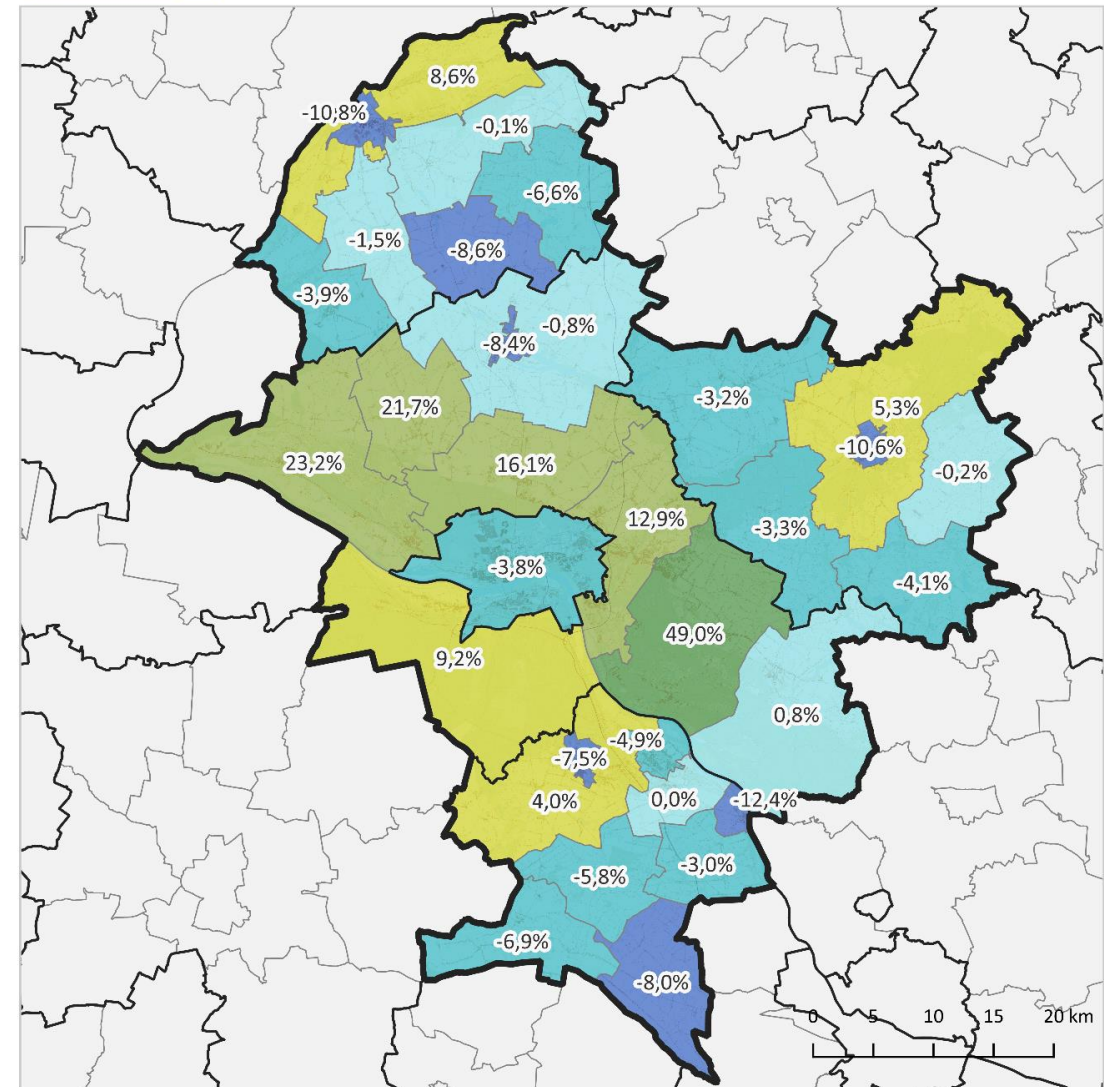
- Udział podróży rowerem
- Udział podróży pieszych
- Udział podróży samochodem osobowym
- Udział podróży publicznym transportem zbiorowym
- Inne



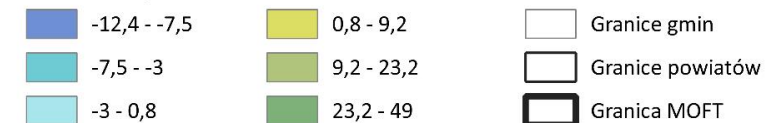
ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

SYTUACJA DEMOGRAFICZNA

Zmiana liczby ludności
w latach 2011-2021 na poziomie gmin



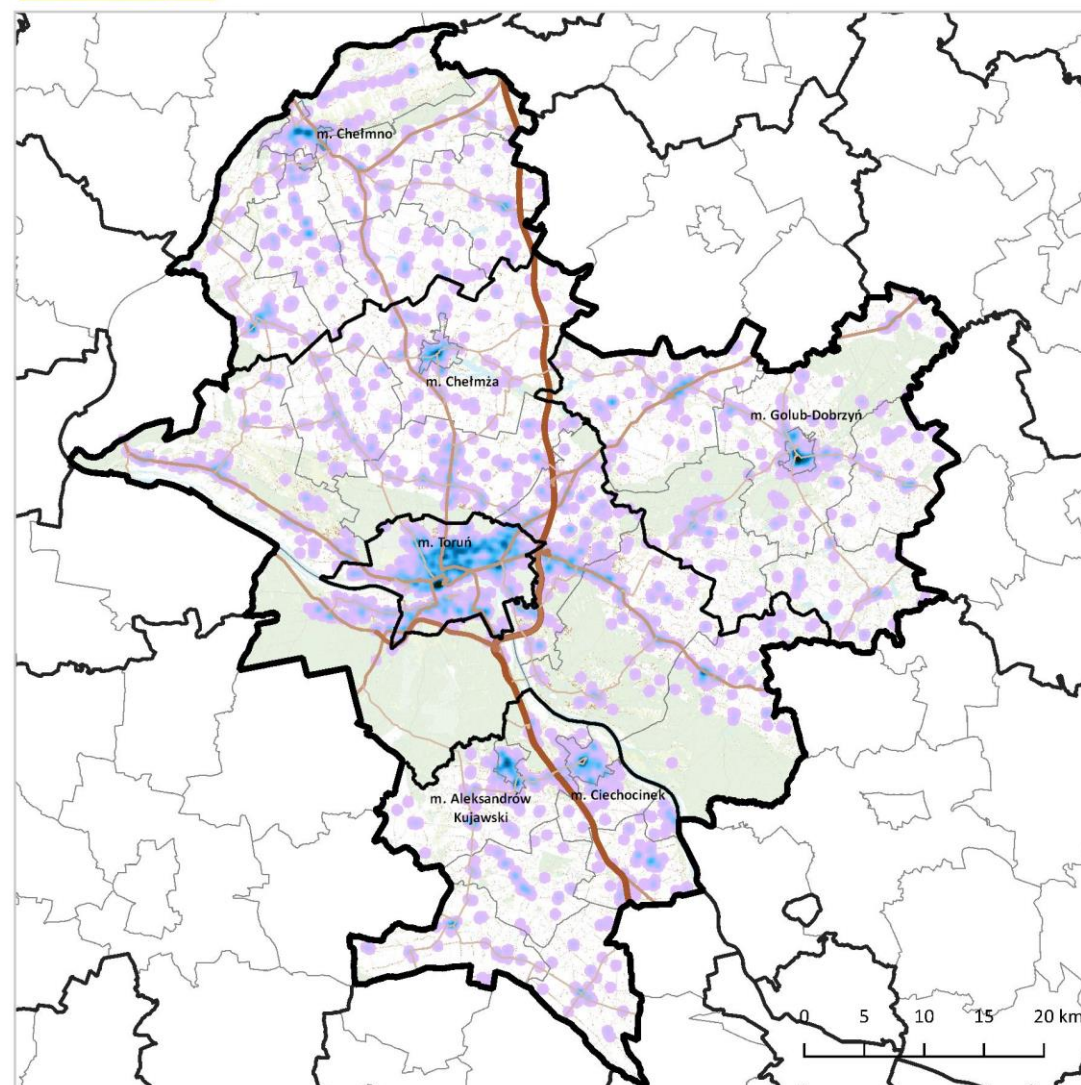
Zmiana liczby ludności



ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

SYTUACJA GOSPODARCZA

Koncentracja zakładów pracy na terenie MOFT



LEGENDA

- Obszar opracowania planu
- Granice powiatów
- Granice gmin

KONCENTRACJA ZAKŁADÓW PRACY NA 1 KM²

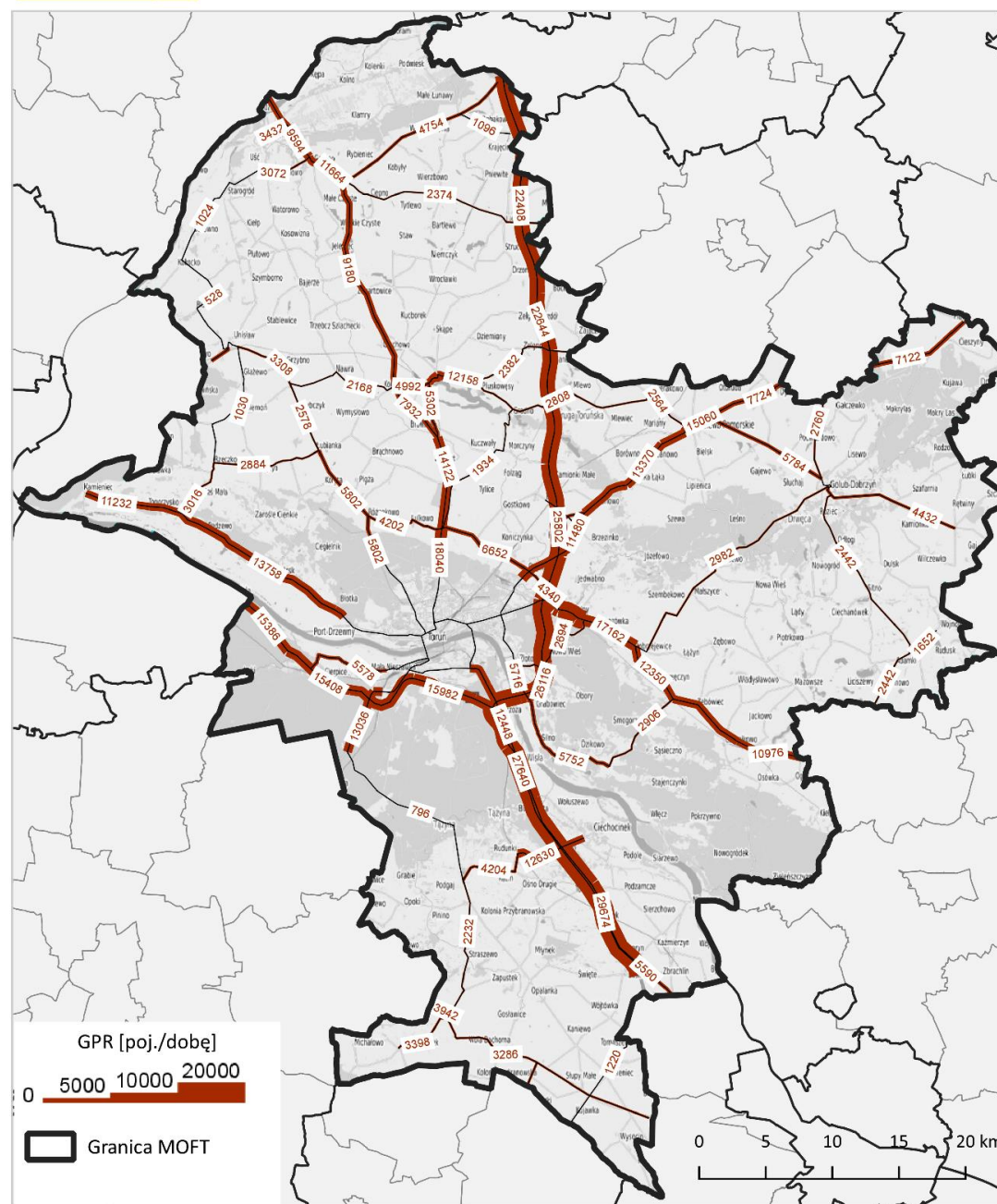


- Autostrada
- Droga ekspresowa
- Droga krajowa
- Droga wojewódzka

ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

TRANSPORT DROGOWY

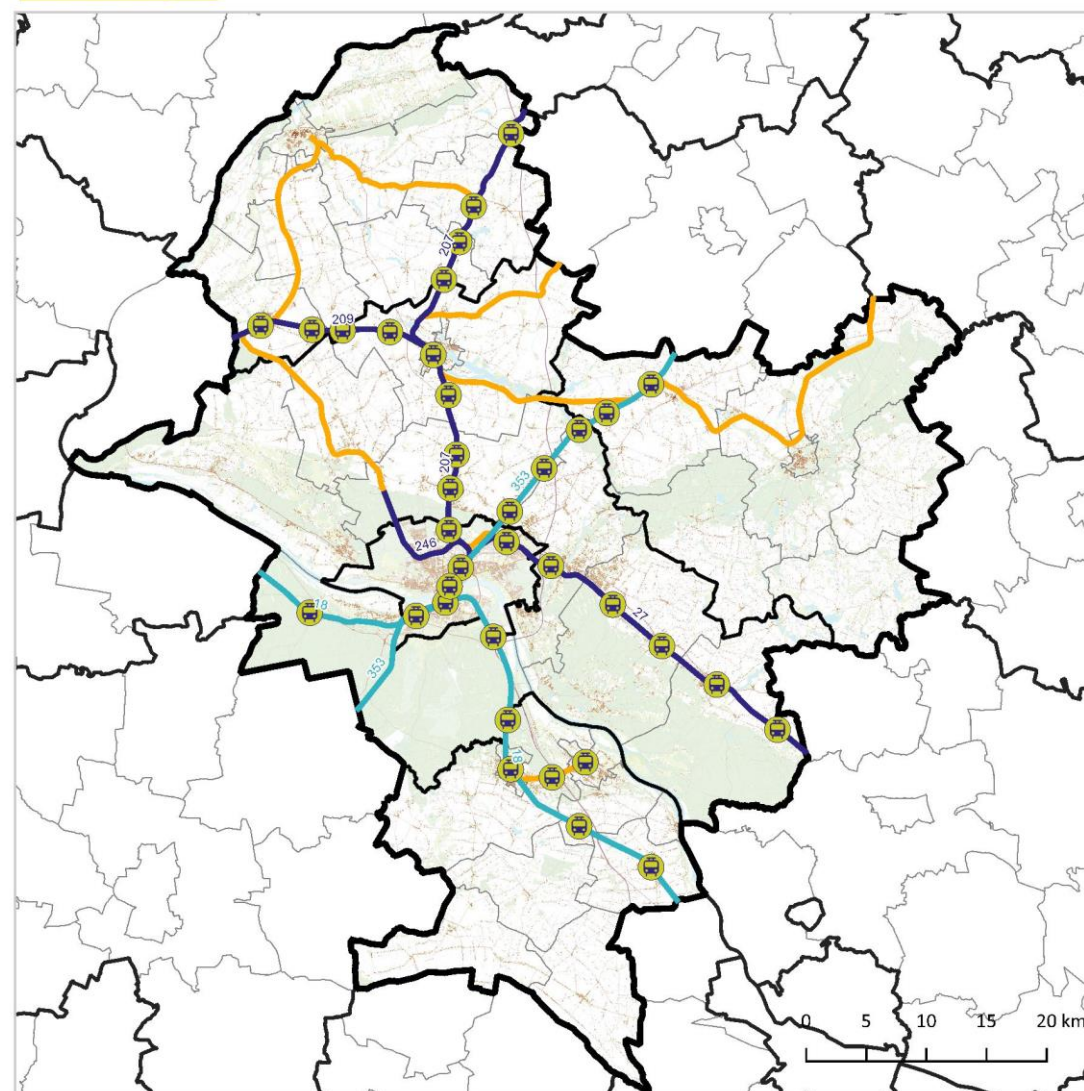
Rozkład ruchu drogowego na A, S, DK i DW w MOF
Torunia w 2020/2021 roku
(źródło: GDDKiA GPR 2020/21)










ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

TRANSPORT SZYNOWY

Schemat istniejących
i zlikwidowanych linii kolejowych



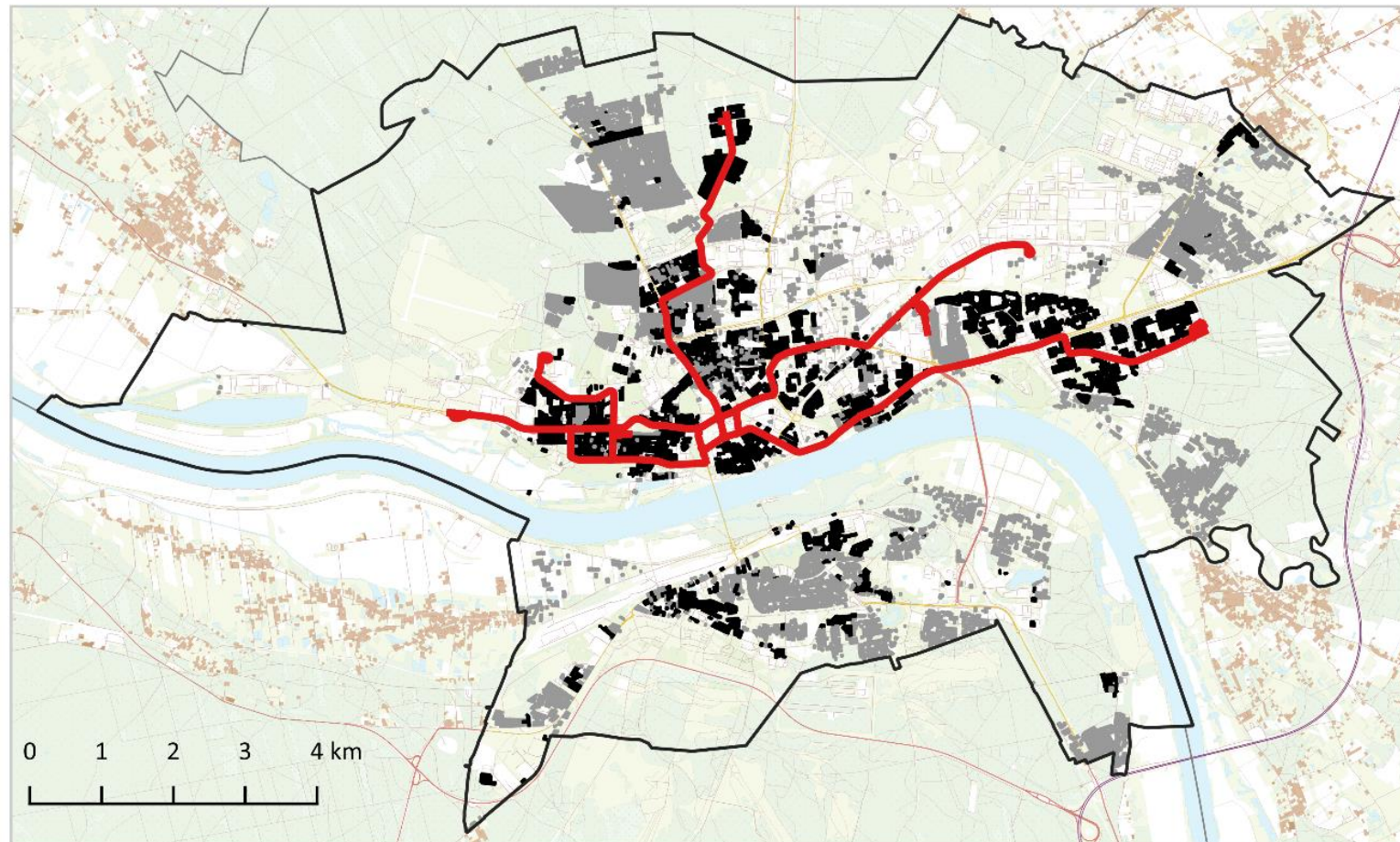
LEGENDA

- | | | | | | |
|---|--------------------------|---|--|---|-----------------|
|  | Obszar opracowania planu |  | Linie kolejowe zelektryfikowane |  | Stacje kolejowe |
|  | Granice powiatów |  | Linie kolejowe nieelektryfikowane | | |
|  | Granice gmin |  | Linie kolejowe nieczynne bądź zlikwidowane | | |

ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

TRANSPORT SZYNOWY

Linie tramwajowe na obszarze
miasta Toruń na tle zabudowy
mieszkaniowej



Linie tramwajowe

 Istniejąca

Zabudowa mieszkaniowa

 jednorodzinna

 wielorodzinna

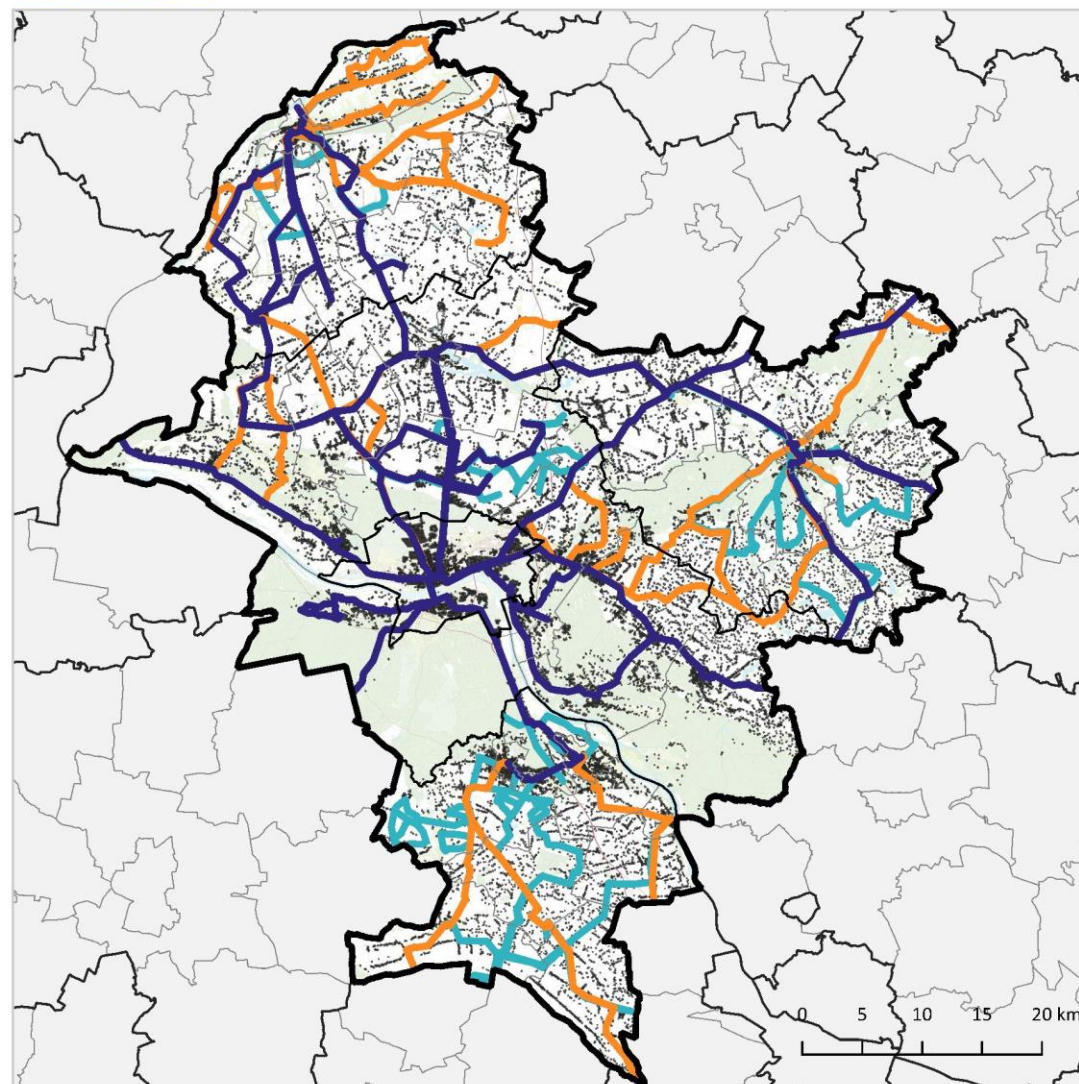
 Granice gmin

 Granice powiatów





ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

TRANSPORT AUTOBUSOWY




Oferta komunikacji autobusowej
zależnie od typu dnia



LEGENDA

-  Obszar opracowania planu
-  Granice powiatów
-  Granice gmin
-  Zabudowa mieszkaniowa

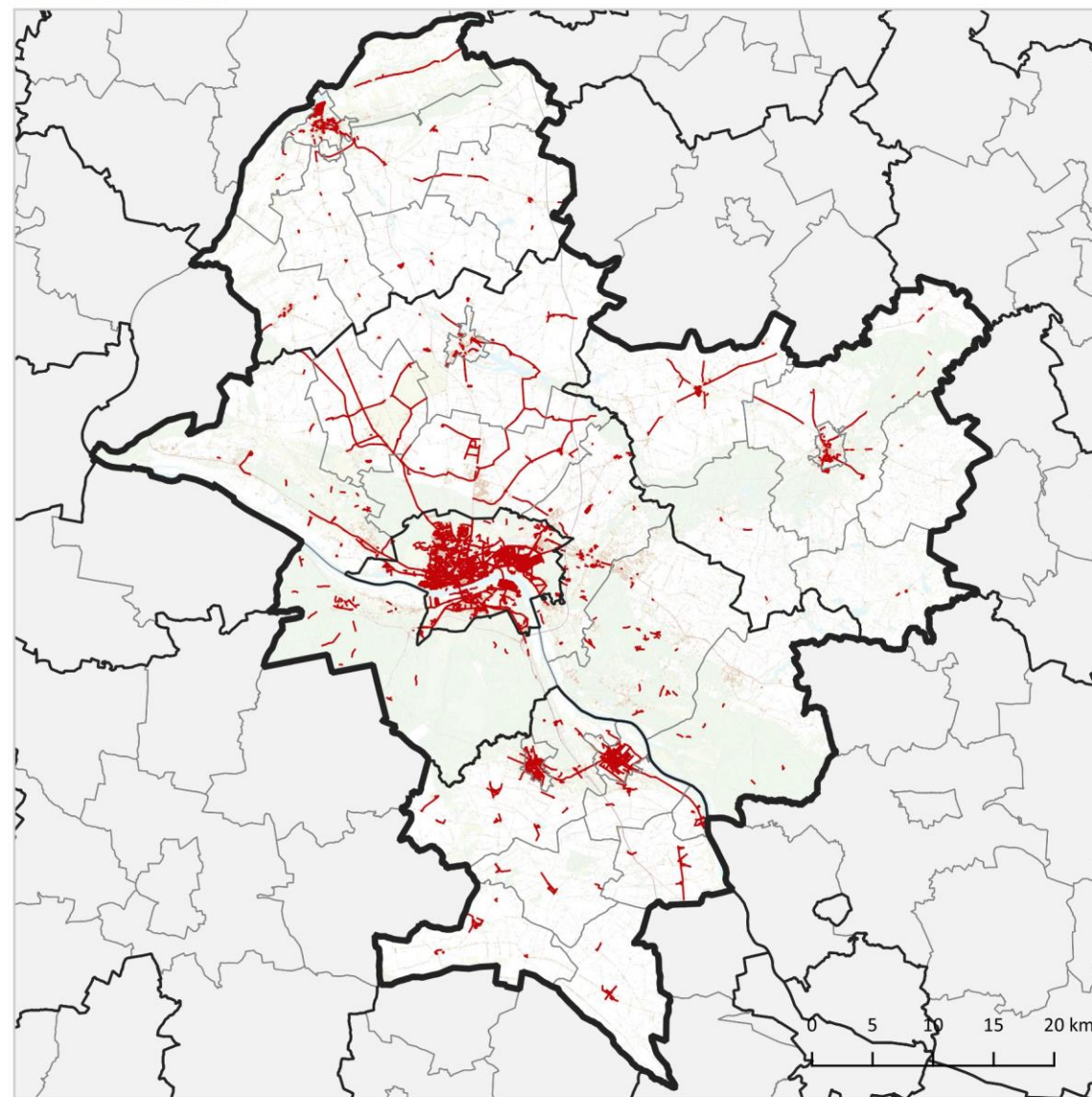
Połączenia autobusowe kursujące:

-  tylko w dni szkolne
-  tylko w dni robocze
-  codziennie

ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

TRANSPORT ROWEROWY

Mapa dróg i ścieżek, na których dopuszczony jest ruch rowerowy



- Ciągi ruchu rowerowego lub pieszego z dopuszczonym ruchem rowerowym
- Zabudowa mieszkaniowa
- Granice gmin
- Granice powiatów
- Granica MOFT

ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

OBSZARY ROZWOJOWE

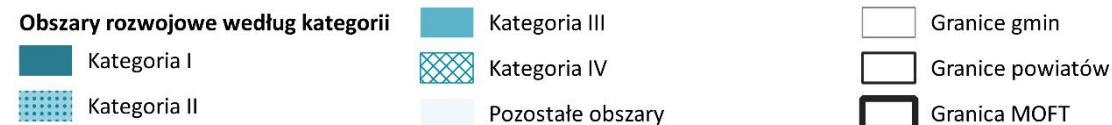
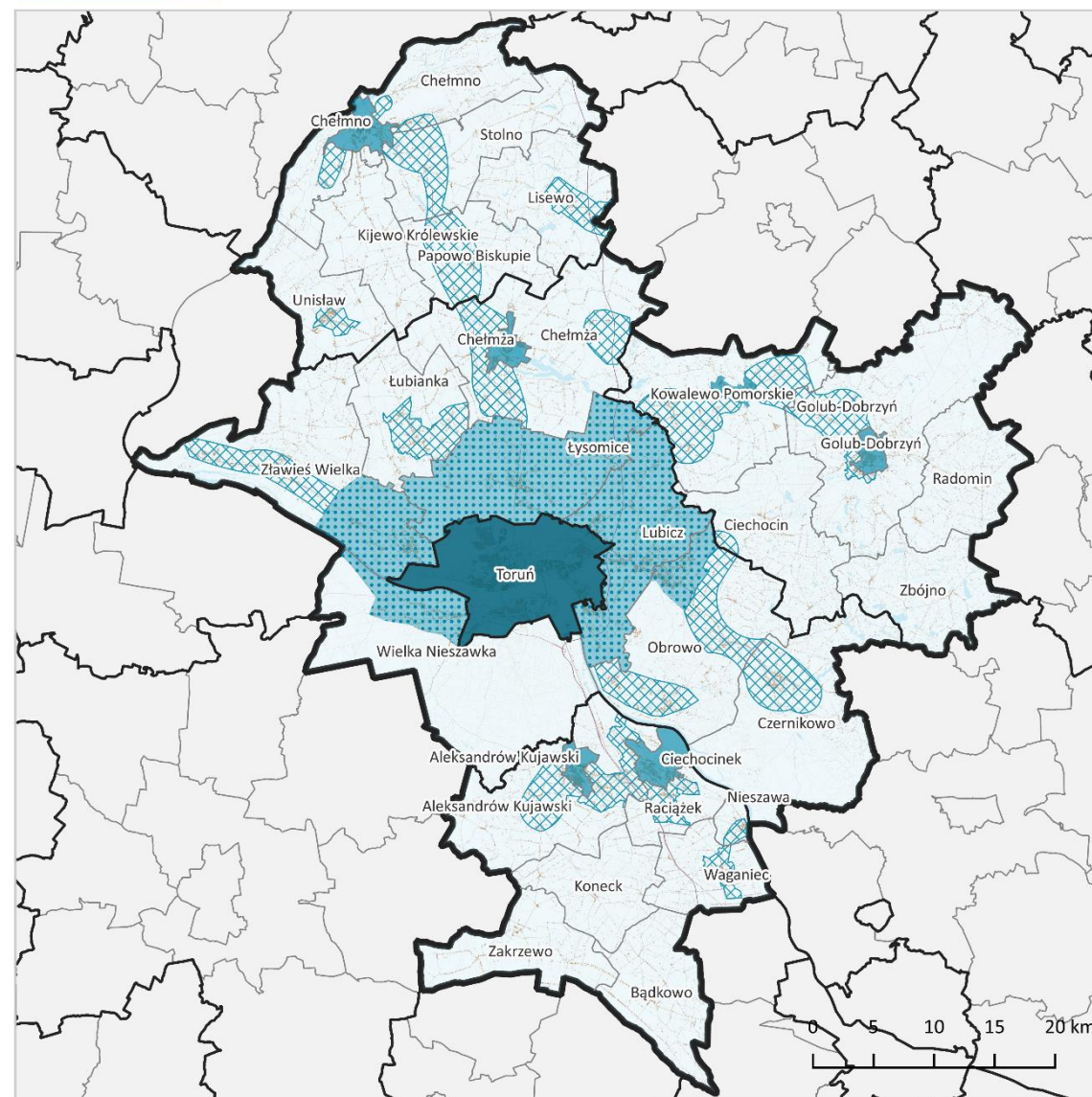
Kategoria I – Toruń

Kategoria II – aglomeracja Torunia – gęsta zabudowa, silne powiązania społ.-gosp. z Toruniem (suburbanizacja) – obsługa komunikacją aglomeracyjną – liniami podmiejskimi oraz komunikacją regionalną na głównych ciągach

Kategoria III – kluczowe miasta MOFT – lokalne ośrodki generujące ruch. Zlokalizowane przy głównych ciągach komunikacyjnych

Kategoria IV – obszary rozwinięte umiarkowanie, zlokalizowane przy ważnych dla MOFT szlakach komunikacyjnych, z potencjałem do dalszego rozwoju

Pozostałe obszary – obszary relatywnie najslabiej rozwinięte, z mniejszym znaczeniem dla MOFT.



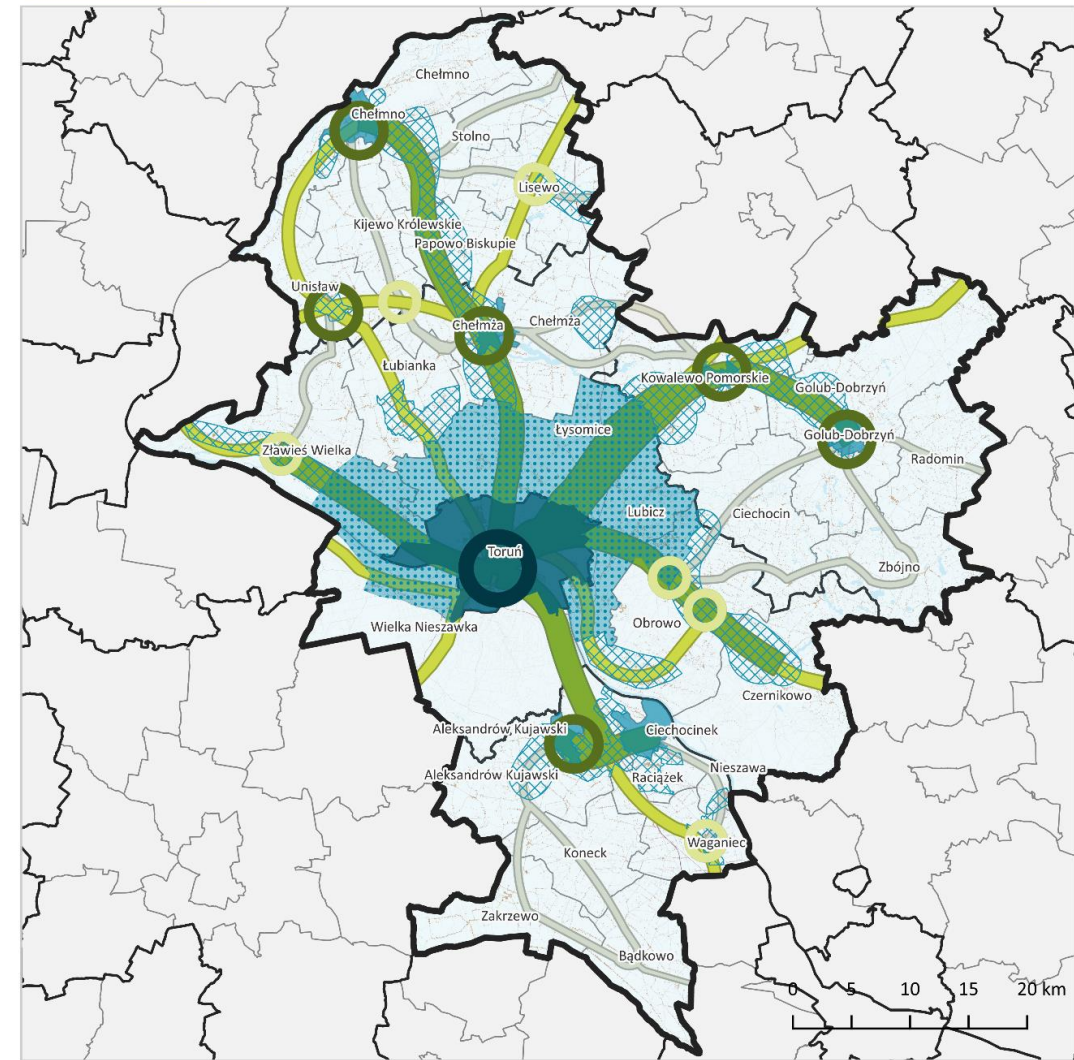
ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

KORYTARZE TRANSPORTOWE






Kategoria I – korytarze priorytetowe – prowadzące wzdłuż DK/DW i LK. łączące miasta powiatowe z Toruniem. Powinny charakteryzować się najlepszą ofertą przewozową.

Kategoria II – korytarze podstawowe – łączące miasta MOFT trasami alternatywnymi dla korytarzy priorytetowych i łączące mniejsze miasta z Toruniem.




Kategoria III – korytarze uzupełniające – łączą powiaty MOFT zapewniając obsługę gminom leżącym poza korytarzami priorytetowymi i podstawowymi.



Obszary rozwojowe




-  Kategoria I
-  Kategoria II
-  Kategoria III
-  Kategoria IV
-  Pozostałe obszary

Korytarze transportowe

-  Korytarz I kategorii
-  Korytarz II kategorii
-  Korytarz III kategorii

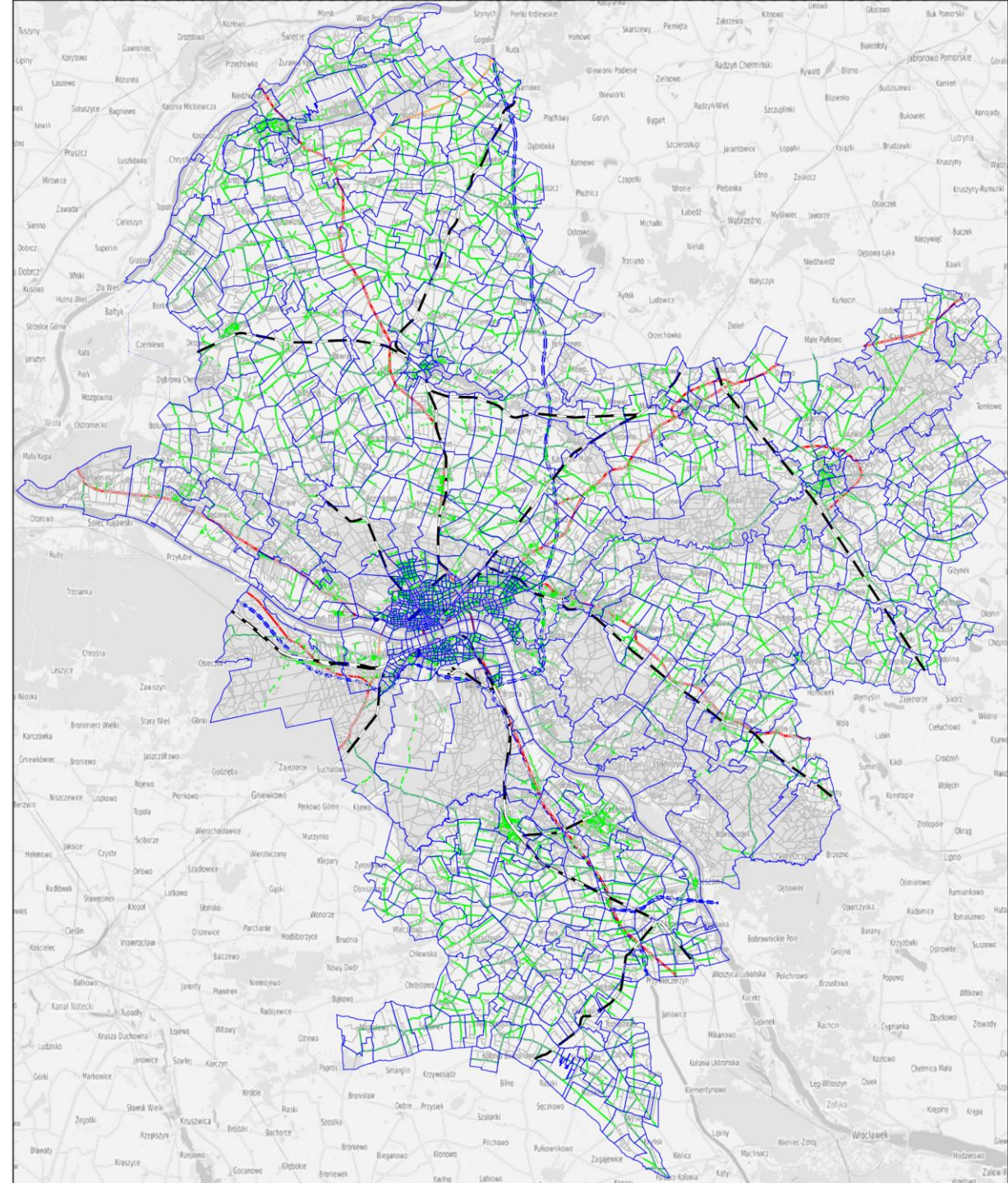
Węzły przesiadkowe

- Lokalny
-  Ponadlokalny
-  Główny

-  Granice gmin
-  Granice powiatów
-  Granica MOFT

MODEL RUCHU

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY TORUNIA



SCENARIUSZE ROZWOJOWE

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY TORUNIA

- Scenariusz 1: „Biznes jak zwykle” – brak interwencji
- Scenariusz 2: rozwój Publicznego Transportu Zbiorowego (w tym ograniczenia i rozwój ruchu pieszego i rowerowego)
- Scenariusz 3: rozwój transportu indywidualnego (samochodowego)
- Scenariusz 4: rekomendowany – droga do zrównoważonej mobilności w MOFT (łączy najbardziej efektywne działania scenariusza 2 i 3)

SCENARIUSZE ROZWOJOWE

SCENARIUSZ REKOMENDOWANY

Horyzont czasowy	Rok bazowy	Scenariusz 4	
	2022	2030	2040
CO	11 660 685	11 708 486	11 795 488
CO2	2 139 746 731	2 099 527 320	2 008 121 188
NoX	16 766 710	20 273 433	23 572 314
HC	5 224 912	5 812 144	6 685 948
SO2	1 462 083	1 757 834	2 067 667
Hałas	62,98	53,35	44,92

Horyzont czasowy	Rok bazowy	Scenariusz 4	
	2022	2030	2040
Suma ruchu – Samochody Osobowe (SO)	498 668	495 225	509 425
Suma ruchu – Samochody Dostawcze (SD)	54 075	53 861	53 454
Suma ruchu – Samochody Ciężarowe (SC)	7 671	7 881	8 029
Suma ruchu – Samochody Ciężarowe z przyczepą (SCP)	30 474	38 120	45 228

Horyzont czasowy	Rok bazowy	Scenariusz 4	
	2022	2030	2040
Udział transportu indywidualnego (TI)	76,5%	74,4%	74,4%
Udział publicznego transport zbiorowego (PTZ)	23,5%	25,6%	25,6%

WIZJA MOBILNOŚCI MOFT 2040 R. I CELE STRATEGICZNE

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

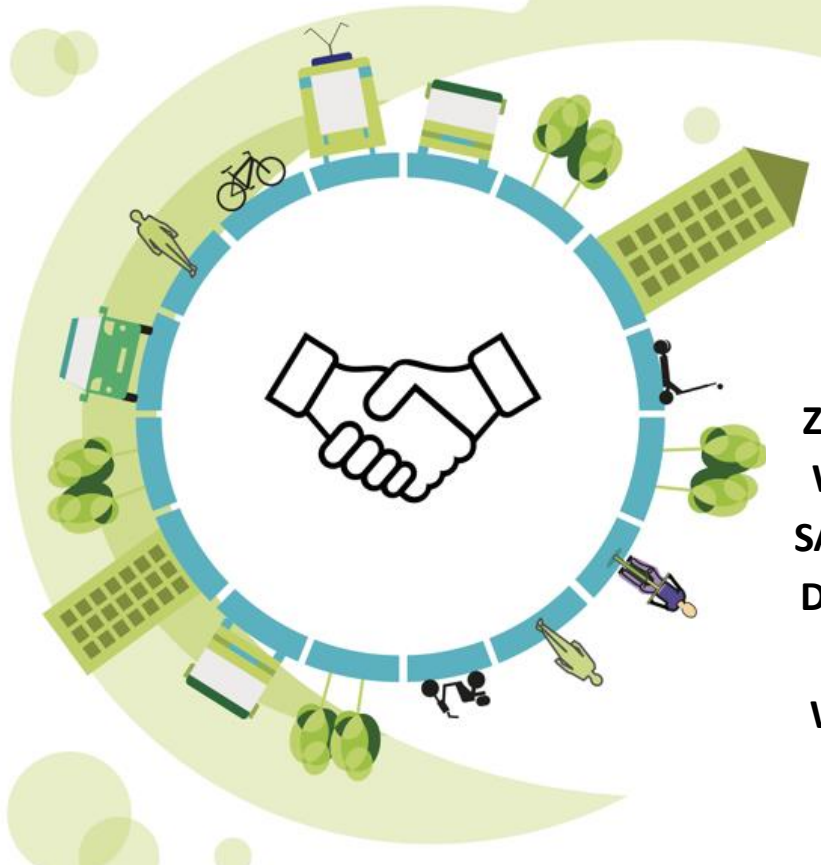

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



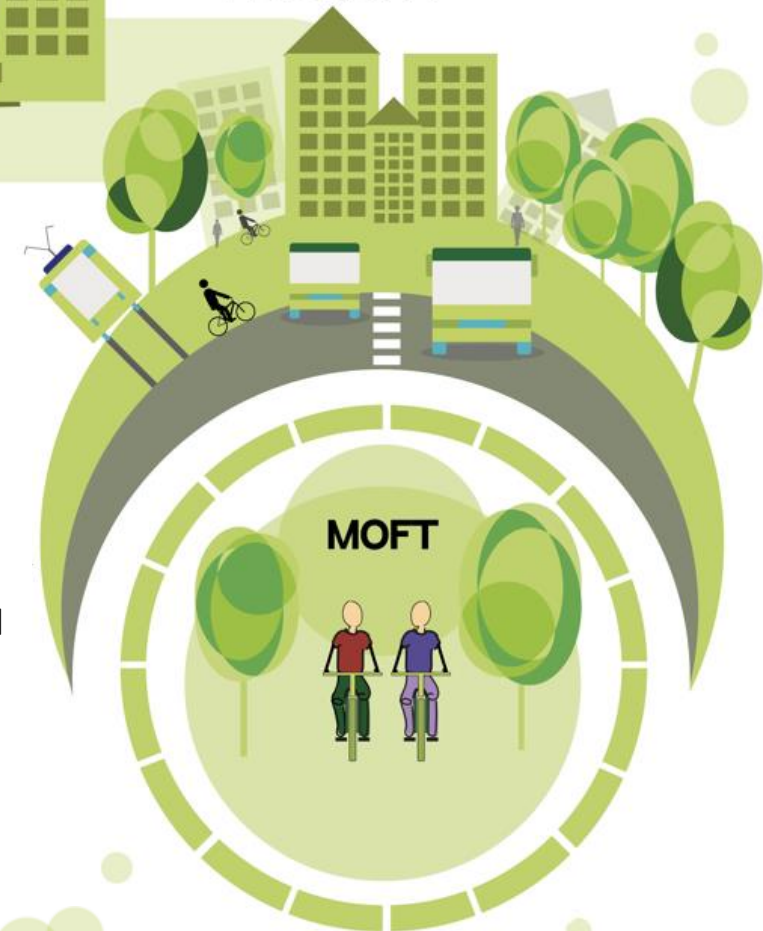
**SYSTEM TRANSPORTOWY MOFT POZWALA NA WYGODNE
I EFEKTYWNE PRZEMIESZCZANIE SIĘ Z WYKORZYSTANIEM
RÓŻNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU, CO POZYTYWNE
WPŁYWA NA JAKOŚĆ ŻYCIA MIESZKAŃCÓW.**

**SYSTEM TRANSPORTOWY MOFT JEST ROZWIJANY W ŚCISŁYM
POWIĄZANIU Z ZAGOSPODAROWANIEM PRZESTRZENI
I Z UWZGLĘDNIENIEM POTRZEBY OCHRONY ŚRODOWISKA**

**WAŻNYM JEGO ELEMENTEM JEST
PRZEWIDYWALNY, DOSTĘPNY
I DOPASOWANY DO POTRZEB
MIESZKAŃCÓW PUBLICZNY
TRANSPORT ZBIOROWY**



**SYSTEM TRANSPORTOWY
MOFT JEST SKUTECZNIE
ZARZĄDZANY DZIĘKI ŚCISŁEJ
WSPÓŁPRACY WSZYSTKICH
SAMORZĄDÓW NALEŻĄCYCH
DO MOFT, KTÓRE WSPÓLNIE
PODEJMUJĄ DECYZJE
W OPARCIU O REGULARNIE
ZBIERANE DANE, W TYM
OPINIE MIESZKAŃCÓW**



CEL STRATEGICZNY NR 1

PRZESTRZEŃ I INFRASTRUKTURA NA TERENIE MOFT SĄ PLANOWANE W SPOSÓB SPÓJNY, SYSTEMATYCZNY I SPRZYJAJĄCY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI



CELE STRATEGICZNE

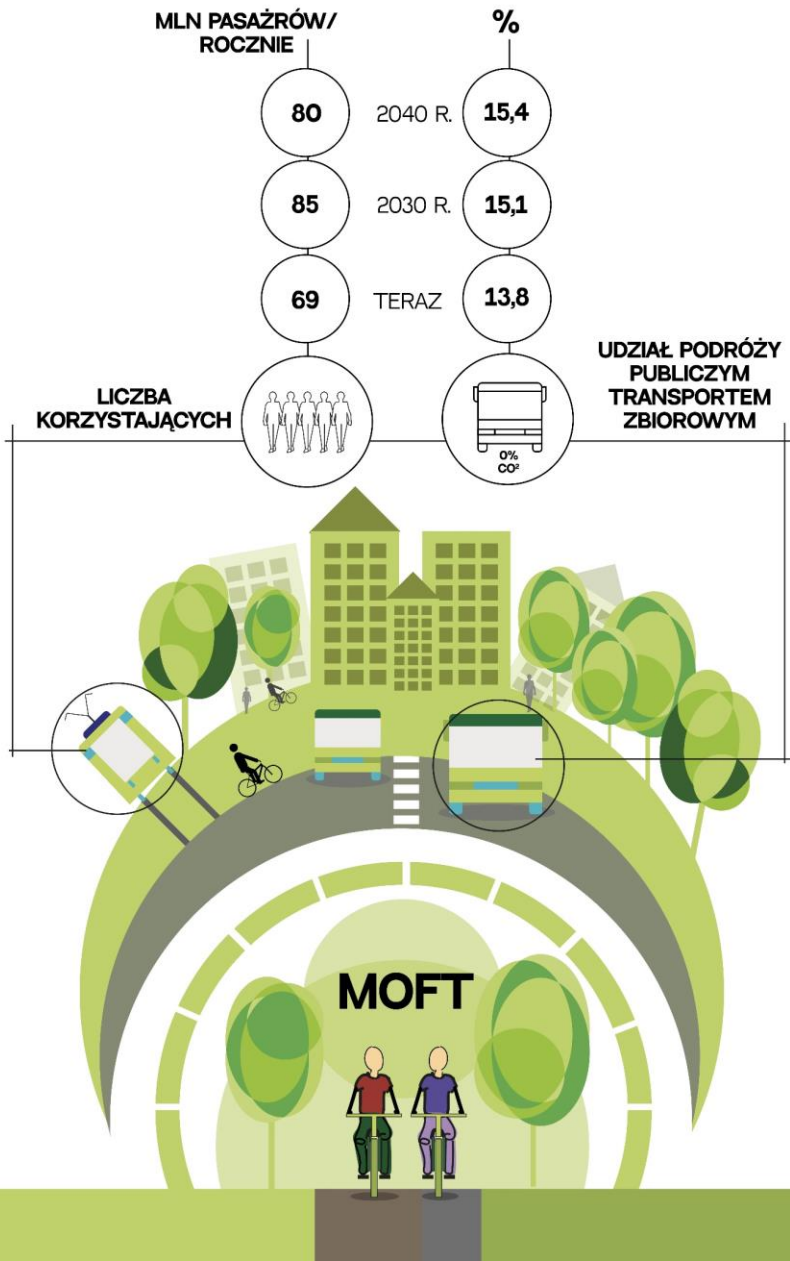
System transportowy MOFT pozwala na wygodne i efektywne przemieszczanie się z wykorzystaniem różnych środków transportu, co pozytywnie wpływa na jakość życia mieszkańców. System transportowy MOFT jest rozwijany w ścisłym powiązaniu z zagospodarowaniem przestrzeni i z uwzględnieniem potrzeby ochrony środowiska.

Cel Strategiczny 1:

Przestrzeń i infrastruktura na terenie MOFT są planowane w sposób spójny, systematyczny i sprzyjający zrównoważonej mobilności

CEL STRATEGICZNY NR 2

PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY JEST ATRAKCYJNY,
DOSTĘPNY DLA KAŻDEGO MIESZKAŃCA I STANOWI
PODSTAWĘ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MOFT



CELE STRATEGICZNE



Ważnym jego elementem jest przewidywalny, dostępny i dopasowany do potrzeb mieszkańców publiczny transport zbiorowy.



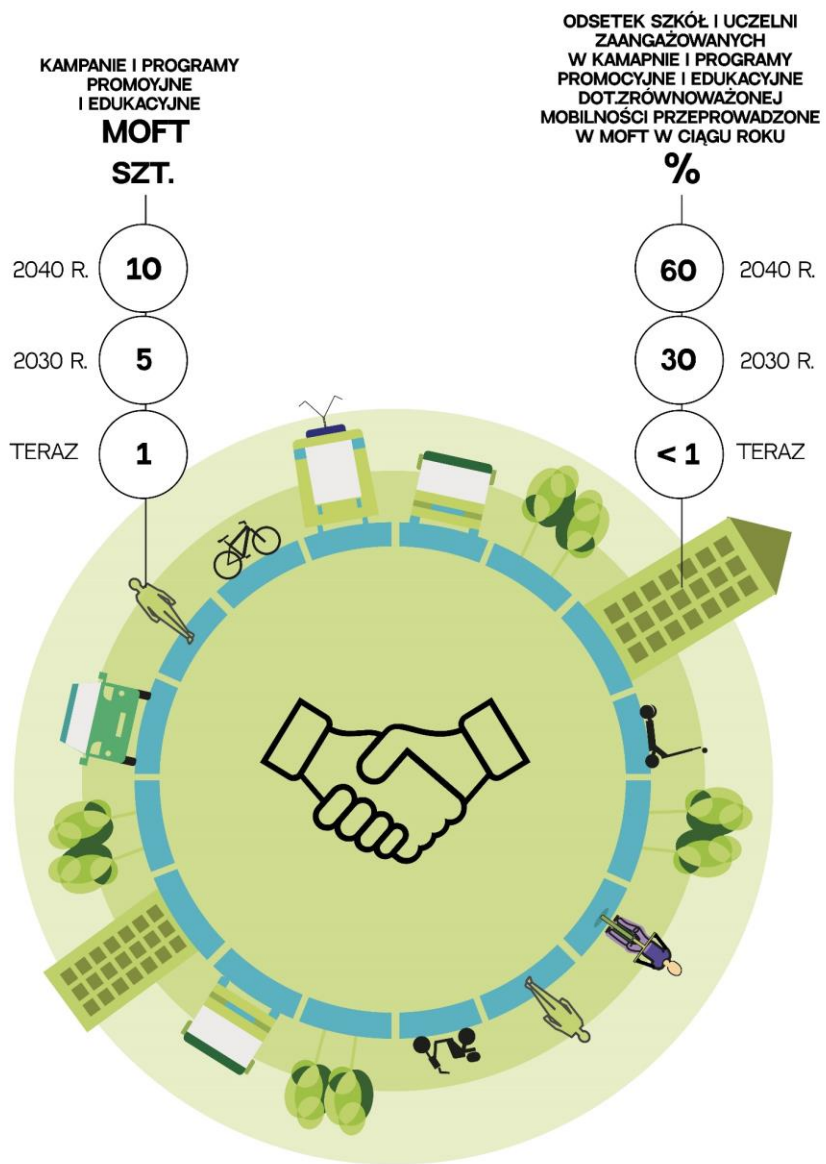
Cel Strategiczny 2:

Publiczny transport zbiorowy jest atrakcyjny, dostępny dla każdego mieszkańca i stanowi podstawę systemu transportowego MOFT



CEL STRATEGICZNY NR 3

WSPÓLNE I SKUTECZNE ZARZĄDZANIE SYSTEMEM TRANSPORTOWYM MOFT



CELE STRATEGICZNE

System transportowy MOFT jest skutecznie zarządzany dzięki ścisłej współpracy wszystkich samorządów należących do MOFT, które wspólnie podejmują decyzje w oparciu o regularnie zbierane dane, w tym opinie mieszkańców.

Cel Strategiczny 3:

Wspólne i skuteczne zarządzanie systemem transportowym MOFT

CELE SZCZEGÓŁOWE I PAKIETY DZIAŁAŃ

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



CELE SZCZEGÓŁOWE I PAKIETY DZIAŁAŃ

Cele szczegółowe	Pakiety działań	Priorytet
1.1. Rozwój ruchu rowerowego	1.1.1. Koordynacja rozwoju „widzialnej” i „niewidzialnej” infrastruktury rowerowej tworzącej kompleksowe i przyjazne ciągi transportowe na terenie MOFT	WYSOKI
	1.1.2. Utworzenie szkieletowego systemu tras rowerowych prowadzących do Torunia oraz połączeń pomiędzy większymi miastami i miejscowościami na terenie MOFT	WYSOKI
	1.1.3. Budowa punktowej infrastruktury rowerowej (np. stojaki, wiaty rowerowe, stacje naprawcze, liczniki rowerzystów itp.)	WYSOKI
	1.1.4. Wdrożenie i konsekwentne stosowanie standardów budowy i oznakowania infrastruktury rowerowej na terenie MOFT zgodnie z wzorcami i standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu lądowego	ŚREDNI
	1.1.5. Utworzenie i utrzymywanie systemu roweru publicznego dla całego MOFT	NISKI
	1.1.6. Utrzymanie infrastruktury rowerowej na terenie MOFT	ŚREDNI
	1.1.7. Umożliwienie bezpłatnego przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej i regionalnej	NISKI
1.2. Rozwój ruchu pieszego	1.2.1. Dostosowanie infrastruktury pieszej do potrzeb pieszych	WYSOKI
	1.2.2. Nadanie priorytetu dla ruchu pieszego zwłaszcza w centrach miast i w pobliżu obiektów użyteczności publicznej	WYSOKI
	1.2.3. Utrzymanie infrastruktury pieszej na terenie MOFT	ŚREDNI
	1.2.4. Opracowanie i konsekwentne stosowanie standardów budowy i oznakowania infrastruktury pieszej na terenie MOFT	ŚREDNI
1.3. Uspakajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	1.3.1. Strefowanie sieci drogowej, z uwzględnieniem różnych wartości dopuszczalnej prędkości dla dróg rozprowadzających, dojazdowych i w strefie zamieszkania	WYSOKI
	1.3.2. Poprawa estetyki dróg	ŚREDNI
	1.3.3. Wspólne lobbowanie w zakresie planowania infrastruktury przy drogach krajowych, wojewódzkich i kolejowych	NISKI
	1.3.4. Przebudowa nieefektywnych i niebezpiecznych skrzyżowań oraz dróg	WYSOKI



CELE SZCZEGÓŁOWE I PAKIETY DZIAŁAŃ

Cele szczegółowe	Pakiety działań	Priorytet
1.4. Uporządkowanie polityki parkingowej i podporządkowanie jej potrzebom zrównoważonej mobilności	1.4.1. Opracowanie polityki parkingowej dla MOFT	ŚREDNI
	1.4.2. Funkcjonowanie Stref Płatnego Parkowania w miastach i miejscowościach MOFT	WYSOKI
	1.4.3. Zwiększenie rotacji miejsc postojowych	WYSOKI
	1.4.4. Wyeliminowanie nielegalnego parkowania i uporządkowanie parkowania	WYSOKI
	1.4.5. Wdrożenie systemu informacji (aplikacji mobilnej) ułatwiającej parkowanie w MOFT	NISKI
	1.4.6. Zapewnienie sieci parkingów buforowych, Park&Ride lub Kiss&Ride	ŚREDNI
	1.4.7. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań pozwalających na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejsc postojowych	ŚREDNI
1.5. Uporządkowanie transportu towarów	1.5.1. Tworzenie warunków dla legalnego, bezpiecznego i przyjaznego środowisku prowadzenia działalności w zakresie dystrybucji w obszarach o gęstym zaludnieniu	ŚREDNI
1.6. Zwiększenie liczby i poszerzenie oferty istniejących zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1.6.1. Budowa węzłów przesiadkowych i rozszerzanie gamy usług na nich dostępnych	WYSOKI
1.7. Podporządkowanie układu drogowego potrzebom zrównoważonej mobilności	1.7.1. Wyprowadzanie ruchu z centrów miast wraz z kameralizacją dróg (zwężenie przekrojów jezdni samochodowych celem zagospodarowania przestrzeni dla innych uczestników ruchu oraz stref zieleni), z których ruch został wyprowadzony	WYSOKI
	1.7.2. Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Toruniu	ŚREDNI
	1.7.3. Budowa obwodnic miast w ciągach dróg powiatowych i wojewódzkich	WYSOKI
	1.7.4. Separacja ciągów pieszo-rowerowych od jezdni	ŚREDNI



CELE SZCZEGÓŁOWE I PAKIETY DZIAŁAŃ

Cele szczegółowe	Pakiety działań	Priorytet
1.8. Rozwój systemu transportu wodnego	1.8.1. Wykorzystanie dróg wodnych w transporcie osób i towarów	NISKI
1.9. Planowanie przestrzeni w sposób ograniczający potrzebę przemieszczania się	1.9.1. Lepsze bilansowanie miejsc pracy, usług i miejsc zamieszkania w skali lokalnej	WYSOKI
	1.9.2. Kontrolowany i zrównoważony rozwój przestrzenny obszaru MOFT	WYSOKI
1.10. Zwiększenie liczby i dostępności do istniejących zielonych / historycznych miejsc rekreacyjnych	1.10.1. Zwiększenie dostępności terenów zielonych i miejsc rekreacji środkami transportu przyjaznymi środowisku	ŚREDNI
	1.10.2. Rewitalizacja lub tworzenie nowych terenów zielonych, rekreacji w miastach	ŚREDNI



CELE SZCZEGÓŁOWE I PAKIETY DZIAŁAŃ

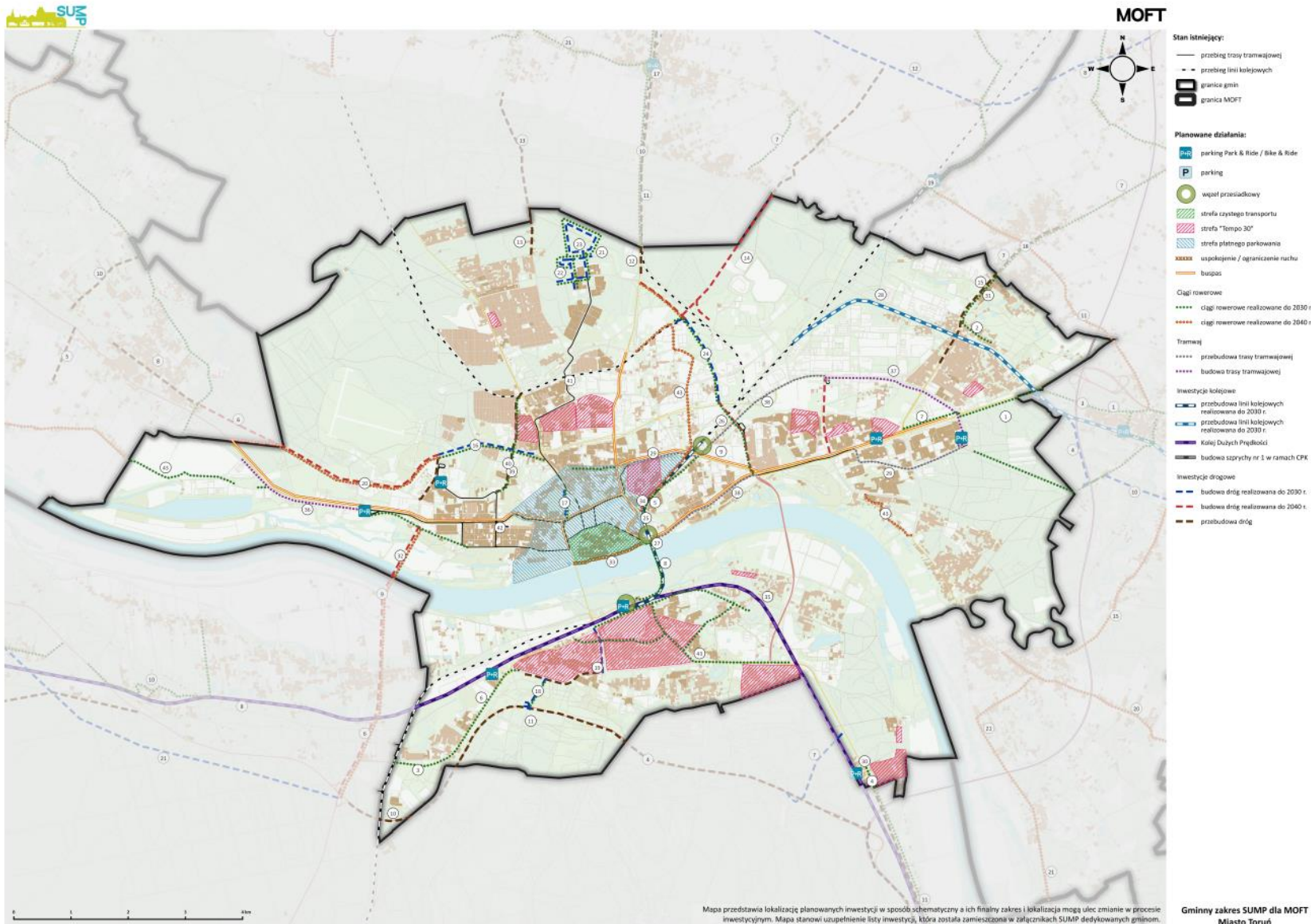
Cele szczegółowe	Pakiety działań	Priorytet
2.1 Poprawa konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego (PTZ)	2.1.1. Informatyzacja i ułatwianie korzystania z transportu publicznego (bilet elektroniczny dla całego MOFT, aplikacje wskazujące pozycje pojazdów)	WYSOKI
	2.1.2. Integracja różnych rodzajów publicznego transportu zbiorowego w jednolity system transportowy (rozkładów, informacji pasażerskiej, taryf, organizacji)	WYSOKI
	2.1.3. Opracowanie i stosowanie standardu organizacyjnego PTZ na terenie MOFT	ŚREDNI
2.2 Rozwój transportu szynowego	2.2.1. Stworzenie kręgosłupa transportu publicznego w obszarze MOFT, zapewniającego krótki czas podróży z wykorzystaniem istniejących (zmodernizowanych i przeznaczonych do modernizacji) szlaków kolejowych	WYSOKI
	2.2.2. Rozbudowa i modernizacja sieci przystanków kolejowych w MOFT w celu lepszego jej dopasowania do potrzeb mieszkańców	WYSOKI
	2.2.3. Rozszerzanie oferty przewozowej na liniach kolejowych i tramwajowych	WYSOKI
	2.2.4. Rozbudowa i modernizacja sieci tramwajowej w Toruniu	WYSOKI
	2.2.5. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego	ŚREDNI
2.3. Rozwój transportu autobusowego	2.3.1. Rozwój sieci transportu autobusowego na terenie MOFT, w tym na obszarach wiejskich w celu dopasowania jej do potrzeb mieszkańców;	WYSOKI
	2.3.2. Dostosowanie sieci przystanków autobusowych do potrzeb mieszkańców	WYSOKI
	2.3.3. Przyspieszenie transportu zbiorowego (buspasy i priorytety w sygnalizacji świetlnej)	WYSOKI
	2.3.4. Rozszerzanie oferty przewozowej na liniach autobusowych w MOFT	WYSOKI
	2.3.5. Poprawa jakości taboru autobusowego	ŚREDNI



CELE SZCZEGÓŁOWE I PAKIETY DZIAŁAŃ

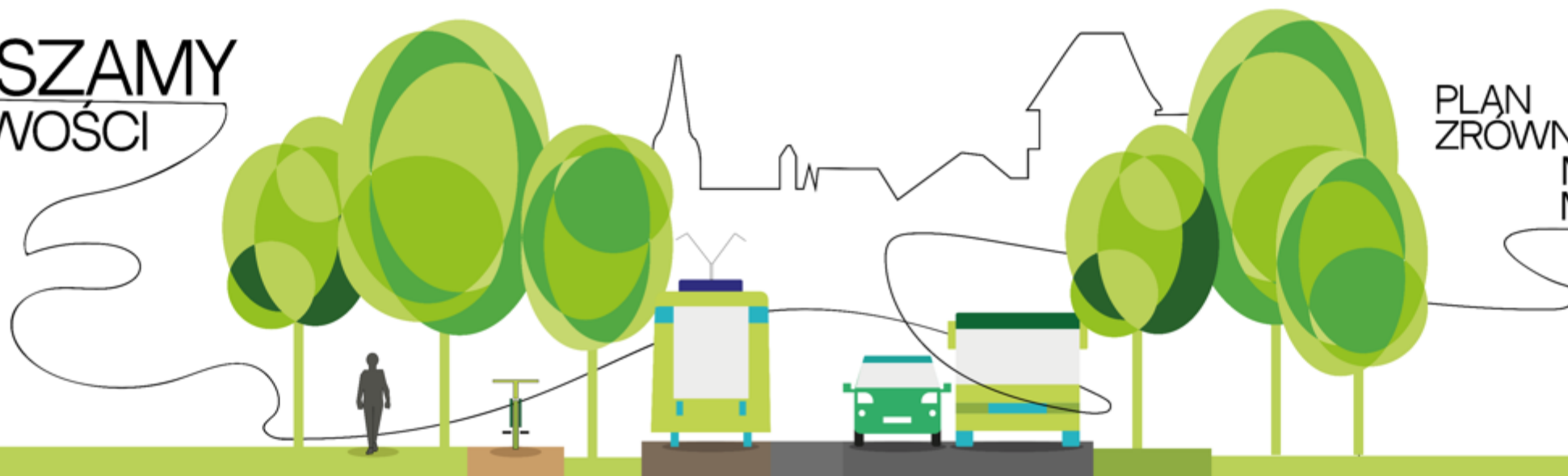
Cele szczegółowe	Pakiety działań	Priorytet
3.1. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w każdej gałęzi mobilności	3.1.1. Opracowanie i konsekwentne stosowanie standardów bezpieczeństwa na terenie MOFT, w tym określenie warunków brzegowych dla kwalifikacji ciągów lub punktów jako niebezpieczne	WYSOKI
	3.1.2. Stosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu (np. oświetlenie uliczne, sygnalizacja świetlna itp.)	WYSOKI
	3.1.3. System monitoringu	ŚREDNI
3.2. Optymalizacja dostępności do informacji i usług przez mieszkańców	3.2.1. Digitalizacja, centralizacja lub decentralizacja usług	ŚREDNI
3.3. Skuteczne wykorzystywanie danych w zarządzaniu systemem transportowym MOFT	3.3.1. Systematyczne zbieranie danych dot. systemu transportowego MOFT	WYSOKI
	3.3.2. Konsekwentne wykorzystywanie danych i dostępnych narzędzi do podejmowania decyzji dot. rozwoju i sposobu funkcjonowania systemu transportowego w MOFT	WYSOKI
3.4. Powołanie podmiotu zajmującego się zarządzaniem mobilnością w MOFT	3.4.1. Koordynacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. drogami, publicznym transportem zbiorowym, rowerem publicznym) w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym	WYSOKI
3.5. Realizacja działań promocyjnych i edukacyjnych dot. zrównoważonej mobilności	3.5.1. Budowanie nawyków i promowanie ruchu pieszego, rowerowego, UTO i UWR – zwłaszcza na krótkich trasach	WYSOKI
	3.5.2. Budowanie nawyków i promowanie korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu	WYSOKI
	3.5.3. Budowanie nawyków i promowanie korzystania z publicznego transportu zbiorowego	WYSOKI
	3.5.4. Budowanie świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko	WYSOKI
	3.5.5. Budowanie świadomości korzyści płynących dla mieszkańców i środowiska z inwestycji w publiczny transport zbiorowy	WYSOKI





SYSTEM WDRAŻANIA I MONITORINGU

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



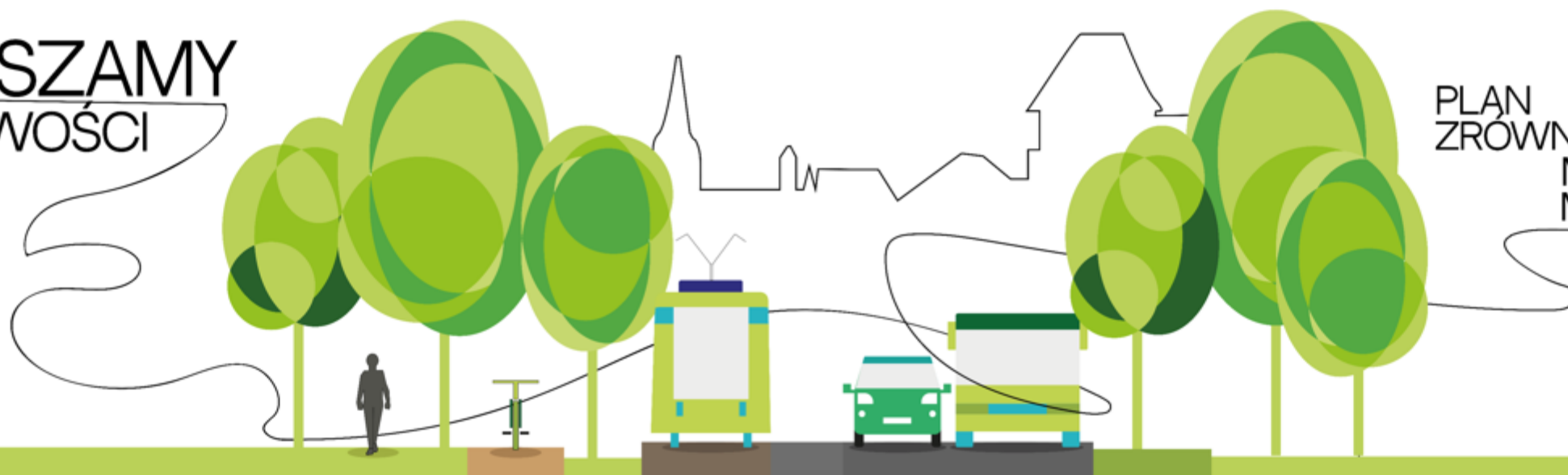
- **Współpraca** – wspólne decyzje, wspólne zarządzanie, wspólne działania
- **Jeden podmiot zarządzający wdrożeniem SUMP dla MOFT**
– Stowarzyszenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SMOFT)
- **Zarządzanie oparte na danych** – zbieranych przez SMOFT raz na dwa lata
- **Wskaźniki** podstawowym narzędziem oceny postępów i realizowanej polityki
- **Pełna ewaluacja SUMP dla MOFT na przełomie 2029 r. i 2030 r.**
- **Aktualizacja SUMP dla MOFT w 2030 r.** – na nową perspektywę UE

Wskaźniki	Opis wskaźnika	Wskaźnik produktu (Tak/Nie)	Wskaźnika rezultatu (Tak/Nie)	Wartość bazowa	Wartość dla roku 2030	Wartość dla roku 2040	Źródło danych
Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym	Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców MOFT	Nie	Tak	8,1	4,2	2,2	Obserwatorium BRD / Komenda Powiatowa Policji
Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	<p>Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców MOFT, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów, tramwajów, trolejbusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei i metra) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców MOFT.</p> <p>Dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.</p>	Nie	Tak	47	50	55	Stowarzyszenie MOFT
Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze MOFT	Emisje gazów cieplarnianych (CO2 w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców MOFT)	Nie	Tak	170 766	167 556	160 262	Stowarzyszenie MOFT (model ruchu)
Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM2,5) w obszarze MOFT	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców MOFT)	Nie	Tak	46,4	45,8	44,1	Stowarzyszenie MOFT (model ruchu)

Cel Strategiczny	Wskaźniki	Wskaźnik produktu	Wskaźnika rezultatu	Wartość bazowa	Wartość dla roku 2030	Wartość dla roku 2040	Źródło danych
1	Udział podróży rowerem w podziale zadań przewozowych [%]	Nie	Tak	5,4	5,6	5,8	Stowarzyszenie MOFT
	Długość dróg dla rowerów [km]	Tak	Nie	420,8	530,0	640,0	BDL GUS
	Udział podróży pieszych w podziale zadań przewozowych [%]	Nie	Tak	31,9	32,4	32,5	Stowarzyszenie MOFT
	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów [liczba ofiar śmiertelnych / rok]	Nie	Tak	9	5	2	Obserwatorium BRD / Komenda Powiatowa Policji
	Powierzchnia strefy płatnego parkowania [km ²]	Tak	Nie	3,6	4,0	5,0	Stowarzyszenie MOFT
	Udział podróży samochodem osobowym w podziale zadań przewozowych [%]	Nie	Tak	47,6	45,6	45,0	Stowarzyszenie MOFT
	Udział podróży realizowanych w czasie krótszym niż 15 minut [%]	Nie	Tak	53,4	58,7	64,1	Stowarzyszenie MOFT
2	Udział podróży publicznym transportem zbiorowym w podziale zadań przewozowych [%]	Nie	Tak	13,8	15,1	15,4	Stowarzyszenie MOFT
	Liczba pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego [mln pasażerów]	Nie	Tak	69	85	80	Stowarzyszenie MOFT
	Średnia liczba par połączeń kolejowych regionalnych do Torunia z poszczególnych gmin MOFT [para połączeń / dobę]	Nie	Tak	10	13	19	Stowarzyszenie MOFT
	Długość tras tramwajowych w Toruniu [km]	Tak	Nie	38	40	53	MZK Toruń
3	Liczba podmiotów zarządzających mobilnością w MOFT [szt.]	Tak	Nie	0	1	1	Stowarzyszenie MOFT
	Liczba systemów taryfowych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez JST należące do MOFT [szt.]	Tak	Nie	12	12	1	Stowarzyszenie MOFT
	Liczba kampanii i programów promocyjnych i edukacyjnych dot. zrównoważonej mobilności przeprowadzonych w MOFT w ciągu roku [szt.]	Tak	Nie	1	5	10	Stowarzyszenie MOFT
	Odsetek szkół i uczelni zaangażowanych w kampanie i programy promocyjne i edukacyjne dot. zrównoważonej mobilności przeprowadzone w MOFT w ciągu roku [%]	Nie	Tak	< 1	30	60	Stowarzyszenie MOFT

WYNIKI KONKURSU FOTOGRAFICZNEGO

PORUSZAMY
MOŻLIWOŚCI



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



INFORMACJE OGÓLNE

- Regulamin konkursu był zamieszczony na stronie www.sump-torun.pl
- Zgłoszenia były przyjmowane od 8 do 30 września 2023 r.
- Wpłynęły 24 prace konkursowe od 20 osób
- Komisja konkursowa pracowała od 11 do 19 października 2023 r.
- 23 Członków Komisji Konkursowej oddało swój głos (każdy z Członków Komisji Konkursowej mógł wyróżnić 3 zdjęcia i przyznać im 1, 2 lub 3 punkty)
- Zwycięska praca otrzymała 29 punktów

MIEJSCE #6

ZBIGNIEW TRZPIL

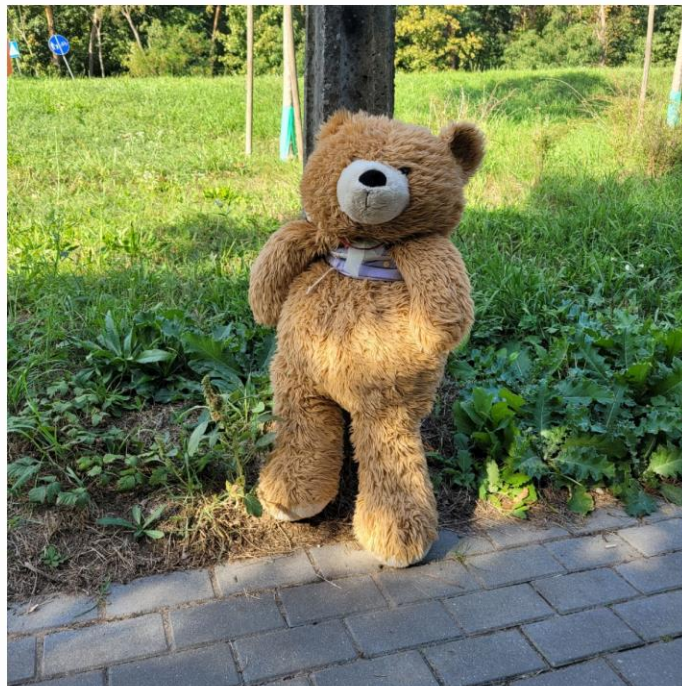
10 PUNKTÓW



MIEJSCE #5

KAMILA KRIKS

14 PUNKTÓW



MIEJSCE #4

JERZY KRIKS

15 PUNKTÓW



MIEJSCE #3

BŁAŻEJ KRIKS

18 PUNKTÓW



MIEJSCE #2

JOANNA
BORKOWSKA

24 PUNKTY



MIEJSCE #1

MARTYNA
ZARZYKA

29
PUNKTÓW

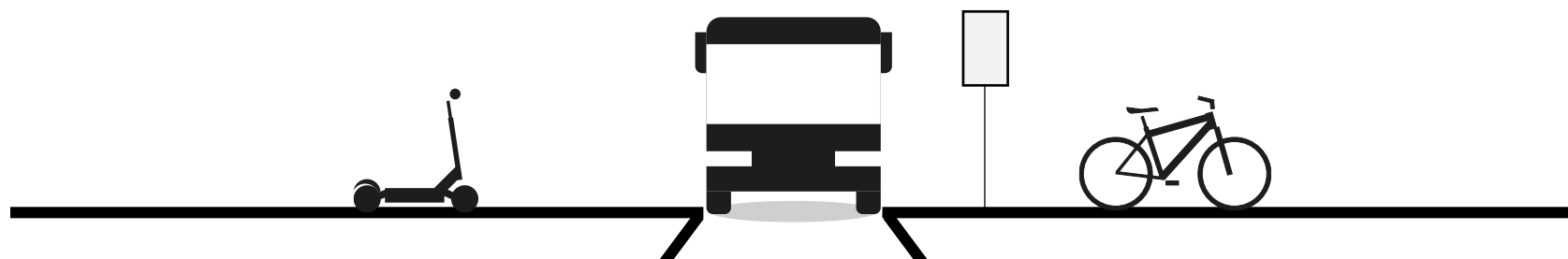




Multiconsult
POLSKA

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ!

WIĘCEJ INFORMACJI NA
WWW.SUMP-TORUN.PL



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

