



Toruń, 26.01.2024 r.

Stowarzyszenie  
Toruński Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej  
ul. Dziewulskiego 13b/25  
87-100 Toruń  
[tkmkm.torun@gmail.com](mailto:tkmkm.torun@gmail.com)

**Szanowny Pan  
Michał Zaleski  
Prezydent Miasta Torunia**

**LIST OTWARTY  
w sprawie obciążania mieszkańców Torunia  
kosztami komunikacji podmiejskiej**

***Szanowny Panie Prezydencie!***

Stowarzyszenie pragnie przedstawić stanowisko w sprawie sposobu finansowania komunikacji podmiejskiej przez Miasto Toruń w kontekście proponowanej linii autobusowej do Aleksandrowa Kujawskiego i Ciechocinka. Bardzo prosimy o zapoznanie się z poniższymi argumentami przedstawiającymi tę inicjatywę w niekorzystnym świetle.

### O czym mowa?

W mediach od jakiegoś czasu można spotkać artykuły promujące koncepcję nowej linii MZK obsługującej kolejne obszary poza miastem. Linia miałaby nosić numer 141 i obsługiwać trasę: Toruń, Wołuchowo, Ciechocinek, Aleksandrów Kujawski. Mowa o 11 kursach dziennie w dni powszednie i kilku kursach w weekendy.

Linia miejsko-podmiejska musi być finansowana przez wszystkie gminy, przez które przebiega trasa. Tymczasem, lwią część kosztów ma być przerzucona na mieszkańców Torunia. Szczegóły w tym dokumencie.

### Kto na tym może zyskać?

Głównymi beneficjentami proponowanego połączenia są mieszkańcy Aleksandrowa Kujawskiego i Ciechocinka, choć korzyść to głównie koszt biletu MZK (obecnie 3,80 zł) i możliwość wykupienia biletu miesięcznego na cały obszar Torunia. Dla pasażera jest to znacząca ulga, jako że przejazd autobusem Relobus (dawniej: Arriva) z Ciechocinka do Torunia bez żadnych dopłat samorządowych kosztuje obecnie ponad 12 złotych.

<b>MZK w Toruniu</b> proponowany koszt	<b>Relobus</b> Ciechocinek-Toruń	<b>PKP</b> Aleksandrów-Toruń
3,80 zł	14,50 zł/12,50 zł	6,30 zł

Nie wydaje się jednak, aby liczba połączeń po uruchomieniu linii 141 miała wzrosnąć. Relobus obecnie obsługuje 7 par połączeń Toruń – Ciechocinek przez Wołuszewo i 4 pary na trasie



przez Nowy Ciechocinek. Wydaje się więc, że założeniem jest objęcie tych przewozów dofinansowaniem i koordynacją zainteresowanych gmin a nie rozwój połączeń.

Tymczasem, Aleksandrów Kujawski ma znakomite połączenie kolejowe z Toruniem. Czas przejazdu do Torunia Głównego wynosi jedyne 15 minut. Jest to czas nie do pobicia przez transport drogowy. Po uruchomieniu przewozów kolejowych do Ciechocinka po roku 2025, liczba połączeń praktycznie podwoi się, połączenie zyska również sam Ciechocinek. **Czas przejazdu linii autobusowej przez Wołuszewo jest wobec tego bardzo nieatrakcyjny.**

## Kto to obsłuży?

Według planów, obsługą połączenia ma zająć się MZK w Toruniu. Zakład posiada obecnie tylko autobusy dostosowane do ruchu miejskiego z większością miejsc stojących i bez półek bagażowych.

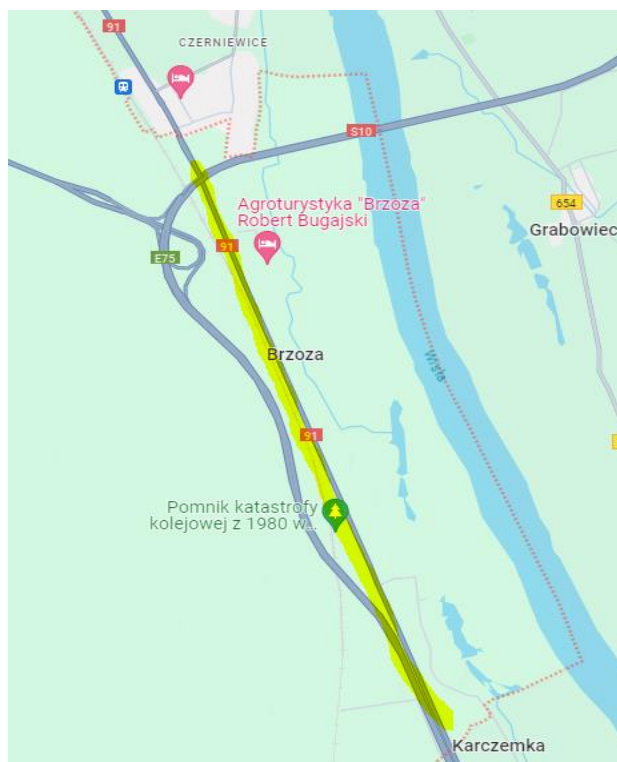
**Przy zaproponowanej ofercie wymagane będzie oddelegowanie co najmniej 2 autobusów i około 6 kierowców do obsługi tych połączeń. Ani jednego ani drugiego MZK Toruń w nadmiarze nie ma.**

**Warto wspomnieć, że Ciechocinek posiada własny system darmowej komunikacji miejskiej, obecnie obsługującej 2 linie, jednak w projekt zaangażowany ma być zakład toruński.**

## Kto zapłaci za kursy?

**Radni Aleksandrowa na sesji rady miasta usłyszeli, że będzie ich to kosztowało 8 tysięcy złotych miesięcznie.** Jak to możliwe? Według ustawy, każda gmina przez teren której przebiega połączenie, zobowiązana jest dopłacać do jej uruchomienia proporcjonalnie, według długości trasy. Nie dziwne więc, że Aleksandrów tak prze do przodu: na jej terenie znajduje się jedynie mały wycinek trasy przejazdu.

Za połączenie będą również musiały dopłacić Ciechocinek i – uwaga! – gmina Wielka Nieszawka, przez teren której przebiega DK91 na odcinku od Wołuszewa do granicy miasta Torunia (rysunek obok). Tak! Gmina Wielka Nieszawka ma zapłacić za przejazd aleksandrowian i ciechocinian przez las na swoim terenie podczas gdy negocjacje w sprawie uruchomienia połączeń w prawdziwie zabudowanym terenie, przez Nieszawkę do Kąkolek stoją w martwym punkcie.



*Rysunek 1: Przewidywany przebieg linii 141 w ciągu Drogi Krajowej 91 na terenie gminy Wielka Nieszawka*

**Za połączenie na swoim terenie będzie musiał oczywiście zapłacić również Toruń. Pomimo ciągłej redukcji na liniach miejskich, Toruń będzie musiał ponosić koszty tej linii w wysokości dziesiątek tysięcy złotych miesięcznie.**



## A pozostałe koszty?

Warto dodać, że obecne umowy między Toruniem a ościennymi gminami zakładają dofinansowanie przewozów. Gminy pokrywają jednak najprawdopodobniej jedynie koszty operacyjne, a Torunianie płacą za nowoczesne autobusy, które później obsługują sąsiednie rejony. Nie znamy zaproponowanej tym razem stawki, jednak kwota przedstawiona na sesji Rady Miasta Aleksandrowa Kujawskiego nie sugeruje pełnego pokrycia kosztów uruchomienia usługi. Informacje uzyskane w trybie dostępu do informacji publicznej od WGK w przypadku innych gmin, z którymi MZK zawierało porozumienia prezentują się następująco:

Średni koszt 1 km wg WGK	Lubicz płaci za 1 km	Obrowo płaci	Zławieś Wielka płaci
7,30 zł	4,63 zł	5,62 zł	5,72 zł

**Koszt zakupu jednego 12-metrowego autobusu wynosi obecnie około 3 milionów złotych brutto, tymczasem ościennie gminy nie pokrywają 63-78% średniej stawki kosztowej. Jaka jest kalkulacja tej stawki? Czy stawka ta obejmuje wydatki inwestycyjne Miasta Torunia na zakup taboru (w 2024 32,5 miliona złotych)?**

## Jak i gdzie w Toruniu?

Planowana linia 141 dotrze do Torunia od strony Czerniewic. 11 kursów dziennie znacząco nie poprawi komunikacji tej dzielnicy z centrum tym bardziej, że autobusy będą już wypełnione. Linia poprowadzona na rzecz gminy sąsiedniej nie jest częścią spójnego systemu komunikacji miejskiej. Nie ma możliwości jej sprawnego zsynchronizowania, a pojedyncze kursy w godzinach odpowiadających zamawiającemu, Torunian raczej nie zadowolą.

Jeżeli autobusy zostaną puszczane tradycyjną trasą przez Spacerową, Hallera, Kniaziewiczza, czas przejazdu stanie się dla przyjezdnych jeszcze mniej atrakcyjny. Jeśli pojedą prosto – autobusy będą stanowiły niejako konkurencję dla innych linii.

Otwartym jest również temat miejsca docelowego w Toruniu. Gminy ościennie chciałyby wjazdu do centrum (przynajmniej Plac Rapackiego), jednak w centrum nie ma gdzie trasy skończyć, a każdy przejechany kilometr dodatkowo obciąża budżet WGK i utrudnia prowadzenie sensownego rozkładu jazdy. Relobus jeździ na swój dworzec autobusowy, podczas gdy autobusy podmiejskie MZK tłoczą się na przepełnionej pętli na Placu Świętej Katarzyny.

## Co należy zrobić?

TKMKM pracuje z partnerami nad Białą Księgą Komunikacji Miejsko-Podmiejskiej zaznaczającą dobre praktyki w zakresie transportu regionalnego wokół Torunia.

### **Wzywamy wszystkie zainteresowane strony do dyskusji.**

Warto zaznaczyć, że rozwój spójnej, regionalnej polityki transportowej jest naszym priorytetem i celem statutowym. Dlatego nie sprzeciwiamy się idei integracji komunikacyjnej gmin Obszaru Funkcjonalnego z Toruniem. Protestujemy jedynie przeciwko nieprzemyślanej i kosztownej dla Torunia formie.

Włodarze i mieszkańcy gmin partnerskich muszą jednakże zaakceptować **odpowiedzialny model partycypacji** w uruchamianiu połączeń regionalnych. Współ z toruńskimi instytucjami należy uruchomić postępowanie wybierające przewoźnika z odpowiednim, regionalnym taborom, a także objąć te połączenia wspólnym biletem lub podpisać kompleksową umowę o



---

współpracy zakładającą zakup taboru. Wymaga to wprowadzenia nowej jakości – prawdziwej zintegrowanej oferty przewozowej, być może na kanwie miejsko-gminnego związku komunikacyjnego – a nie obsługiwanie całej okolicy miejskimi autobusami należącymi do MZK w Toruniu.

**O ile sprawny transport publiczny ograniczy ruch samochodowy w centrum Torunia, w tym wypadku „przerzucamy” jedynie połączenia między operatorami, by mieszkańcy Aleksandrowa, Ciechocinka i Wołuszewa mogli taniej dojechać do Torunia. Obecnie proponowany model w dużej mierze przerzuca koszty uruchomienia połączenia na MZK Toruń, więc na Torunian, gdyż to z budżetu miasta corocznie pokrywana jest strata operatora.**

Działania podejmowane przez odpowiedzialnych za publiczny transport zbiorowy sugerują raczej potrzebę szybkiego sukcesu wyborczego niż realnego wsparcia w przemieszczaniu się po Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Torunia (MOFT).

**Liczmy na otwartą i szeroką dyskusję.  
Wprowadźmy jasne, wspólne zasady partycypacji gmin w kosztach.**

***Z wyrazami szacunku***

*Członkowie Stowarzyszenia Toruńskiego Klubu  
Miłośników Komunikacji Miejskiej w Toruniu*