

8	2023-03-01	e-mail	Osoba prywatna Przedsiębiorstwo	Miasto Bydgoszcz	Plan	<p>stojak rowerowy typu „owoczone” są przez wielu urzędników uważane za bezpieczne. Takiej opinii nie mają jednak wrodo rowerzystów – wielu z nich boi się zaparkować swoje rowery przy zwykłych stojakach według polskich badań. Niestety mają dobre powody na swoje obawy.</p> <p>Brak wygodnych i bezpiecznych miejsc do parkowania rowerów jest ogromnym problemem przy blokach mieszkaniowych (starych i nowych) oraz w centrum miasta przy kamienicach. Ponieważ ludzie nie mają gdzie wygodnie i bezpiecznie zaparkować swoje rowery, parkują w swoich mieszkaniach, na korytarzach, na balkonach oraz w trudno dostępnych piwnicach. I to spowoduje między innymi, że te rowery nie są używane na co dzień. Za dużo zachodu przy wyciągnięciu roweru do załatwienia spraw na miejscu, na krótkich odcinkach na terenie miasta.</p> <p>Do jazdy rowerem w soboty rekreacyjnie dostęp do wygodnego parkowania jest mniejszym problemem, choć i tak może być uciążliwe. Rower, który stoi na balkonie lub wisi na ścianie w mieszkaniu nie będzie tak często używany, bo trzeba go wyczyścić przed parkowaniem, bo trzeba go wnieść do małej windy lub przez schody.</p> <p>Na terenie Bydgoszczy praktycznie nie ma bloku mieszkaniowego, urzędu, firmy, szkoły lub innej instytucji, gdzie można wygodnie i bezpiecznie zaparkować swój rower. I to tak, że można w ciągu kilkunastu sekund dojechać z parkingu przy bloku, dojechać do celu i tam bezpiecznie i wygodnie zaparkować.</p> <p>To oznacza, że duża część mieszkańców Bydgoszczy jest i będzie wykluczona z możliwości wybierania roweru jako alternatywy do samochodu. Są wykluczeni z szybkich dojazdów, muszą wybierać łąć pieszo, tramwajem lub samochodem osobowym, aby dojechać do celu.</p> <p>Do promowania zrównoważonej mobilności konieczne są plany do poprawienia możliwości parkowania rowerów na terenie całego miasta. Muszą to być miejsca, które łączą wygodę z bezpieczeństwem i to może być również zinterpretowanie w różnych lokalizacjach. Przy blokach mieszkaniowych potrzebne zamknięte wiaty rowerowe, najlepiej z dodatkowymi stojakami bezpiecznymi z możliwością ladowania rowerów elektrycznych. W miejscach, gdzie dojeżdża dużo osób rowerem, ale gdzie parkują na krótki czas, to mogą być wolnostojące bezpieczne stojaki rowerowe.</p> <p>Razem ze wzrostem ilości rowerów elektrycznych należy się liczyć z wzrostem ilości kradzieży rowerów – udowadniają to statystyki z innych krajów, gdzie rowery elektryczne zyskały już większą popularność. Np. w Holandii w ubiegłym roku był wzrost kradzieży rowerów elektrycznych o 37%!</p>	<p>Zaproponowane rozwiązania eliminują wielką barierę przed użytkowaniem rowerów na co dzień. To będzie, razem z innymi działaniami, dużo bardziej zachęcać do wybierania zrównoważonych środków transportu.</p> <p>Jest to inwestycja stosunkowo niedroga, która się prawdopodobnie zwróci dla miasta na różne sposoby:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mniej samochodów na ulicy oznacza mniejsze koszty utrzymania dróg - wygodę i bezpieczeństwo dla rowerów może oznaczać, że więcej osób zrezygnuje z posiadania samochodu – to oznacza mniejszą inwestycję w parkingi dla samochodów, co jest dużym oszczędzeniem. - Przez mniej samochodów będzie mniej korków w mieście, które dają istotne straty ekonomiczne. - więcej osób na rowerach oznacza zdrowsze społeczeństwo. To nie tylko dotyczy tych osób, które przesiadają się na rower, ale również te które skorzystały, bo jest mniej hałasu, mniej zanieczyszczenia. - więcej rowerów na ulicy oznacza lepsze obroty dla centrum miasta i centrów osiedlowych – lepszy rozwój tych centrów, kosztem sklepów wielkopowierzchniowych <p>W sumie należy oczekiwać, że efekt takiej inwestycji będzie miał pozytywny efekt na finanse miasta.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych czy organizacji ruchu, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. W dokumencie dokonano pewnych korekt, zwracając uwagę na konieczność zapewnienia bezpiecznych form parkowania rowerów, konkretne rozwiązania techniczne w tej kwestii na tym etapie nie są przedmiotem opracowania. Przykładowe rekomendacje dotyczące ruchu rowerowego zawarte są w celu szczegółowym 3.1. Ograniczenie niskiej emisji</p>
9	2023-03-01	e-mail	Osoba prywatna Przedsiębiorstwo	Miasto Bydgoszcz	Plan	<p>Plany nie rozwiązują problemu dojazdu rowerem w i do centrum miasta Bydgoszczy.</p> <p>Dam przykład ze strony północnej. W tej chwili na prawie całej ulicy Gdańskiej nieprzyjemnie się jeździ do centrum a ostatni kawałek do przejścia z Focha to tragedia, bo albo trzeba wjechać na tory tramwajowe, albo pomiędzy pieszymi. Przejście przez Focha jest też bezładnie dla rowerzystów. Ponad połowa rowerzystów woli jechać chodnikiem zamiast przez ulicę na Gdańską. Dużo lepiej by było planować oddzielny drogę rowerową od Kamiennej przez 20 Stycznia, Libelta, przez Park Kazimierza Wielkiego, Pocztową do Grodzkiej/Podwale i budować oddzielny most dla rowerzystów, bo problem jest raczej nie do rozwiązania na ul. Gdańskiej, bo tam nie ma szans zrobienia drogi rowerowej, szczególnie na kawałku Dworcowa-Focha).</p> <p>Może to być droga rowerowa z dostępem dla samochodów, który będą musieli podporządkować się ruchowi rowerowemu. Takie rozwiązania istnieją na przykład w Holandii i w Szwajcarii.</p> <p>Plany nie rozwiązują problemu dojazdu rowerem w i do centrum miasta Bydgoszczy.</p> <p>Dam przykład ze strony północnej. W tej chwili na prawie całej ulicy Gdańskiej nieprzyjemnie się jeździ do centrum a ostatni kawałek do przejścia z Focha to tragedia, bo albo trzeba wjechać na tory tramwajowe, albo pomiędzy pieszymi. Przejście przez Focha jest też bezładnie dla rowerzystów. Ponad połowa rowerzystów woli jechać chodnikiem zamiast przez ulicę na Gdańską. Dużo lepiej by było planować oddzielny drogę rowerową od Kamiennej przez 20 Stycznia, Libelta, przez Park Kazimierza Wielkiego, Pocztową do Grodzkiej/Podwale i budować oddzielny most dla rowerzystów, bo problem jest raczej nie do rozwiązania na ul. Gdańskiej, bo tam nie ma szans zrobienia drogi rowerowej, szczególnie na kawałku Dworcowa-Focha).</p> <p>Może to być droga rowerowa z dostępem dla samochodów, który będą musieli podporządkować się ruchowi rowerowemu. Takie rozwiązania istnieją na przykład w Holandii i w Szwajcarii.</p>	<p>Dla ruchu rowerowego ze strony północnej miasta i np. z Osiełka i Niemca nie ma dobrego dostępu do centrum miasta. Wiele rowerzystów (chłoby ze strony Mysłęciana jechać bezpiecznie do centrum i z powrotem i w tej chwili zdecydowanie wybiera chodnik przy Gdańskiej, co jest niewygodne dla rowerzystów i niebezpieczne dla pieszych. (zdjęcia z lutego 2023)</p> <p>Jest to tylko jedna z uwag odnośnie dostępności centrum dla rowerów.</p> <p>Plan sugeruje już obecność ścieżki rowerowej obok ul. Grudziądzkiej i Poznańskiej, ale tam nie ma żadnych ścieżek, choć bardzo są tam potrzebne. Plan nie przewiduje ścieżki rowerowej obok ul. Focha w centrum a pokazuje jakąś ścieżkę obok Brdy, ale z Focha nie ma jak się dostać na tę ścieżkę, więc nie ma dojazdu do centrum.</p> <p>Owczem, jest ścieżka dla rowerów od Ronda Grunwaldzkiego, ale zarówno ze strony północnej jak i ze strony południowej te ścieżki się kończą w okolicy mostu przez Brdę. Tam więc rowerzyści muszą jechać ulicą, a nie są w tych planach przewidziane zmiany, co ograniczy dostęp do centrum dla rowerów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych czy organizacji ruchu, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Przykładowe rekomendacje dotyczące ruchu rowerowego zawarte są w celu szczegółowym 3.1. Ograniczenie niskiej emisji</p>
10	2023-03-01	e-mail	Osoba prywatna Przedsiębiorstwo	Miasto Bydgoszcz	Plan	<p>Plany sugerują istniejącą drogę rowerową ze wschodu na zachód przez centrum miasta od Ronda Grunwaldzkiego, potem obok Brdy. Taka droga rowerowa obecnie nie istnieje. Ze strony Ronda Grunwaldzkiego nie ma bezpiecznej drogi rowerowej do centrum i dalej do ronda, a takiej drogi brakuje w planach.</p> <p>Obok ulicy Focha są ścieżki rowerowe, ale tylko od ronda Grunwaldzkiego do mostu Solidarności. Potem rowerzyści muszą jechać ulicą, co w tej części miasta jest wyjątkowo niebezpieczne. Nie ma wygodnego dojazdu do chodnika obok Brdy ani do Mostowej. Nie można bezpiecznie jechać rowerem z ulicy Gdańskiej do ul. Bernardyńskiej, aby się dostać na południową stronę miasta a plany tego nie przewidują.</p> <p>Ścieżka obok Brdy nie jest wygodnie połączona ani z Focha, ani z Mostową, ani ze Starym Portem, ani z ulicą Bernardyńską, a więc nic się nie robi aby poprawić dostępność centrum rowerem. Spełni najwyżej funkcję rekreacyjną a więc nie spełni celów sformułowanych w tej strategii.</p> <p>Więc brakuje wygodnego i szybkiego dojazdu przez miasto od ronda Grunwaldzkiego do ronda Fordońskiego i dalej w kierunku Fordonu, choć jest to jedna z najważniejszych arterii miasta, też dla rowerzystów, którzy są drogą mogliby się szybko dostać do różnych miejsc.</p> <p>Droga rowerowa obok Brdy nie jest zupełnie kiepskim pomysłem do prowadzenia ruchu rowerowego w kierunku wschód-zachód, ale takie rozwiązanie ma swoje wady. Aby się dostać ścieżką dla rowerów do pracy i do szkoły, to powinna to być droga rowerowa, która ma odpowiednią szerokość i również jest w wielu punktach połączona z firmami/sklepami przy ul. Fordońskiej oraz np. mostem rowerowym np. do hali Łuczniczka. W tej chwili niestety tak nie jest. Dla dobrego dojazdu konieczne jest rozzerzenie tej ścieżki oraz wyraźne oddzielenie ruchu pieszego od ruchu rowerowego. Taka ścieżka może potencjalnie przyciągnąć więcej rowerzystów, którzy nie będą tam jechać rekreacyjnie, ale aby się dostać do pracy, do sklepów i tego typu celów.</p> <p>Wadą tego rozwiązania jest więc mieszanie ruchu rekreacyjnego dla pieszych z ruchem dojazdowym dla rowerów i to jest potencjalnie niebezpieczne – podobnie do jazdy rowerem na chodnikach. Będą wypadki ze względu na duże różnice w prędkości pomiędzy tymi użytkownikami na tej samej trasie.</p> <p>Konieczne są również dobre połączenia do ścieżki rowerowej do osiedli obok trasy, np. na Bartodziej</p>	<p>Brakuje dobrej drogi rowerowej przez centrum Bydgoszczy. Trudno rowerem się dostać do centrum oraz przez centrum zarówno w kierunkach północ-południe i zachód-wschód. Istniejące rozwiązania są niebezpieczne i w planach nie widać wygodnych rozwiązań dla codziennego ruchu rowerem.</p> <p>Dla rowerzystów, którzy często jeżdżą rowerem po Bydgoszcz (zarówno na co dzień i rekreacyjnie) brak takich wygodnych połączeń są powodem do wybrania innych form dojazdu do celu, np. samochodem.</p> <p>W momencie wygodnego dostępu centrum miasta dla rowerów ze wszystkich stron można oczekiwać faktycznego wzrostu użytkowania rowerów przez znacznie większą część mieszkańców. Pozostawienie trudnych punktów takich jak ul. Gdańska, Focha, Bernardyńska, Poznańska/Grudziądzka, Fordońska bez wygodnych rozwiązań dla rowerzystów stawia sprawę dla mieszkańców jasno i wyraźnie: miasto daje w dalszym ciągu priorytet mobilności nierównoważonej, kiedy rozwiązania są łatwe, to szukamy rozwiązań dla zrównoważonej mobilności, kiedy jest trudno, to dalej samochody mają priorytet i to w całej.</p> <p>Rozwiązanie można prawdopodobnie znaleźć bez utrudnień dla ruchu samochodowego dla prawie każdej z tych ulic. Prawdziwa ścieżka rowerowa obok Brdy z łatwymi dojazdami z ul. Focha, Mostowej, Bernardyńskiej i Fordońskiej wydaje się możliwa, ale takie rozwiązanie musi brać pod uwagę i rowerzyści, którzy jadą rowerem do pracy chcą dojechać szybko i zdecydowanie nie rekreacyjnie jak jadą z pracy do domu. Będą się zachowywać na ścieżkach rowerowych jak samochody na ulicy. I dlatego mieszanie ruchu rekreacyjnego i pieszego nie jest właściwym rozwiązaniem, szczególnie w ruchu codziennym i na głównych arteriach dla rowerzystów. Osobście bym jechał dalej pomiędzy samochodami na Focha i Fordońskiej, zamiast lawirować pomiędzy spacerowiczami na ścieżkach obok Brdy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych czy organizacji ruchu, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Przykładowe rekomendacje dotyczące ruchu rowerowego zawarte są w celu szczegółowym 3.1. Ograniczenie niskiej emisji</p>
11	2023-03-02	e-mail	Osoba prywatna	bd.	Plan	bd.	<p>Wnioskuję o dwukrotny wzrost częstotliwości kursów w godzinach szczytu linii autobusu nr 99. Na tej trasie między dojeżdża do stacji, jak i do pracy. Mimo bardzo fajnej, między innymi oferty uczniowskiej, nie mogą z niej korzystać, gdyż jadą na PL. Kolejeńskim niekiedy nie można wejść do autobusu. Nawet jest problem przy autobusie przegubowym. Zdarzają się omdlenia spowodowane przepełnieniem. W ostatnich czasie w Prądnicy powstało osiedle bloków, w związku z tym liczba mieszkańców dojeżdżających bardzo się zwiększyła. Proszę o zrozumienie i przychylne ustosunkowanie się do wniosku.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Przykładowe rekomendacje dotyczące zwiększenia częstotliwości kursowania transportu zbiorowego zawarte są w celu szczegółowym 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i rekomendacji: utworzenie sprawnego, aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej, opartego na siatce połączeń o wysokich parametrach (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfort podróżowania).</p>
12	2023-03-04	e-mail	Osoba prywatna	bd.	Plan	bd.	<p>Witam, jestem mieszkańcem dzielnicy Prądnica w Bydgoszczy. Dzielnica ta połączona jest w kierunku centrum linią autobusową 62, 56, 90. W soboty, niedziele i święta linia 62 nie kursuje natomiast linia 56 kursuje na przykład w godzinach szczytu, aby dostać się do części centralnej lub dworca PKP należy przesiadnąć się dwukrotnie. W związku z tym czy w soboty, niedziele jak i święta nie można by skierować autobusu 56 przez Garbary. Nie jest to duża odległość a zapewniała by wygodę i oszczędność czasu w dostaniu się do centrum i dworca PKP. Garbary jest większym centrum przesiadkowym i takie rozwiązanie byłoby logiczne.</p> <p>Poza tym czy można by pomyśleć o wybudzeniu linii 62 do dworca kolejowego. Obecnie ta linia jest dublowana z linią 90. Wybudzenie linii 62 spowodowałoby lepszą komunikację z dworcem PKP.</p> <p>Uważam również, że linia 62 powinna kursować również w dni wolne ze zmniejszoną częstotliwością co 40 minut.</p> <p>Moje wnioski poparte są przez wielu mieszkańców dzielnicy, z którymi się rozmawia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Przykładowe rekomendacje dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego zawarte są w celu szczegółowym 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i rekomendacji: utworzenie sprawnego, aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej, opartego na siatce połączeń o wysokich parametrach (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfort podróżowania).</p>
13	2023-03-05	e-mail	Organizacja pozarządowa,	bd.	Plan	bd.	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>w imieniu Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Rozwoju Transportu Publicznego wnoszę o ujęcie w planie transportowym kilku bardzo istotnych zmian.</p> <p>Przed wszystkim plan nie zakłada utworzenia bydgoskiej kolei aglomeracyjnej, jak również nie stawia transportu kolejowego zdecydowanie jako najbardziej priorytetowego dla Metropolii Bydgoskiej. Duży nacisk za to kładziony jest na połączenia autobusowe, nie jest to oczywiście złe rozwiązanie, nie mniej w kwestii połączeń autobusowych musi być jasno określona ich rola dowozowa do stacji kolejowych. Konkretnie zmiany o które wnosimy to wyraźne zaznaczenie konieczności budowy linii kolejowej łączącej Koronowo z Bydgoszczą z podaniem czasu przejazdu jaki na tej trasie powinien być osiągnięty - czyli max 20 minut (tak zakładał projekt Kolej Plus)</p> <p>W projekcie do planu zapisano, iż w Koronowie dworzec autobusowy powinien być przeniesiony w rejon dworca kolejowego po rewalizacji linii kolejowej. Wnosimy o zmianę tego zapisu na "Dworzec autobusowy w Koronowie powinien być w jak najszerszym czasie przeniesiony w rejon dworca kolejowego, co powinno dać impetu do rewalizacji linii kolejowej i połączenia gęstej transportowej."</p> <p>Podobnie powinno być w Szubinie oraz w Mroczu. W Mroczu stacja kolejowa znajduje się dość daleko od miejscowości, nie mniej sprawnie funkcjonująca komunikacja dowozowa wyeliminuje ten problem.</p> <p>Parkingi park&ride powinny powstać przy stacji Brzoza Bydgoska skąd dojazd pociągami do Bydgoszczy Błonia zajmuje osiem minut, a do dworca głównego czternaście minut. Kolejny taki parking sugerujemy przy stacji Maksymilianowo.</p> <p>Kolej aglomeracyjna powinna być wyraźnie zaznaczona w planie transportowym i musi obejmować swoim zasięgiem miejscowości o promieniu 50 km od Bydgoszczy. A więc: przynajmniej trasy Bydgoszcz - Łaskowice Pomorskie, Bydgoszcz - Inowrocław, Bydgoszcz - Wyrzysk Osiek, Bydgoszcz - Chelmża, Bydgoszcz - Szubin - Krynia, Bydgoszcz - Tuchola przez Wierzychucin, Bydgoszcz - Tuchola przez Koronowo, Bydgoszcz - Nowa Wieś Wielka przez Bydgosk Park Przemysłowy, Bydgoszcz - Toruń.</p> <p>Kolejna ważna kwestia to sprawne skomunikowanie terenów Bydgoskiego Parku Przemysłowego. Brakuje w planie transportowym budowy linii kolejowej Trzciniec - Solec Kujawski przez Port Lotniczy oraz część parku przemysłowego z przystankami Bydgoszcz Glinki oraz Bydgoszcz Kapuściska. Konieczne są połączenia Bydgoszcz - Nowa Wieś Wielka przez Bydgoszcz Emilianowo ale najpierw należy ponownie wybudować zlikwidowany przystanek Bydgoszcz Żółwin oraz nowy przystanek Bydgoszcz Park Przemysłowy na linii 201 na wysokości skrzyżowania ulic Pieterzona z Falkowskiego tj. w linii prostej około 500m od zakładów przemysłowych. Oczywiście należałoby również wybudować chodnik wraz ze ścieżką rowerową i drogą dojazdową do roweru przy stacji. Na linii 201 powinien powstać też trzeci przystanek na skrzyżowaniu z ulicą Przemysłową i linią nr 18, również na linii nr 18 powinien powstać w tym miejscu przystanek kolejowy. Pozwoliłoby to łatwiej przesiadnąć się osobom dojeżdżającym od strony Solca Kujawskiego do Bydgoskiego Parku Przemysłowego, ale również do wielu firm znajdujących się na ulicy Brzoza.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Jednak za organizację transportu kolejowego i wykorzystanie na ten cel środków europejskich leży przede wszystkim w gestii samorządu wojewódzkiego oraz zarządy infrastruktury kolejowej, a nie gmin i powiatów tworzących obszary funkcjonalne. Przykładowe rekomendacje dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego zawarte są w celu szczegółowym 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego. Kwestia planowania przestrzennego w zakresie osadnictwa powiązanego z siecią korytarzy transportowych zawarta jest w celu szczegółowym 2.1. Rozszerzenie współpracy na szczeblu samorządowym dla sprawniej realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie planowania przestrzennego Cel 1.2. - Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego oraz cel 2.2. - Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego zawiera przykładowe rekomendacje mające na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego (w tym kolei) w przewozach.</p>
14	2023-03-07	e-mail	Administracja publiczna Gmina Sienicko	Gmina Sienicko	Plan	<p>Wniosek w sprawie konsultacji Społecznej planu zrównoważonej mobilności miejskiej w Gminie Sienicko - Kursy linii PKS Bydgoszcz przez miejscowość Wierzychucinek</p> <p>W imieniu Swoim i mieszkańców Wierzychucinka zwracam się z prośbą o przeanalizowanie możliwości uwzględnienia w planie zrównoważonej mobilności miejskiej w Gminie Sienicko ustalenia kursów autobusów linii PKS z Bydgoszczy i do Bydgoszczy jadących przez Wierzychucinek (Gmina Sienicko). Ponieważ przedstawiam odcinek trasy wg której miała by ta linia przebiegać. Obecnie kursy PKS Bydgoszcz realizowane są na trasie Bydgoszcz - Mroczu. Autobusy przejeżdżają obok naszej miejscowości. Dodanie tego odcinka do trasy poprawiłoby komfort mieszkańców Wierzychucinka</p> <p>W Wierzychucinku jest duża grupa mieszkańców, która korzysta z usług PKS i w chwili obecnej muszą przejechać spora część trasy pieszo gdyż najbliższy przystanek PKS oddalony jest ok 3km. Jest grupa dzieci w wieku szkolnym dojeżdżających do szkół w Bydgoszczy.</p> <p>Podkreślę że droga powiatowa w Wierzychucinku została zmodernizowana. Wykonane zostały zatoki autobusowe, które znacznie poprawiły bezpieczeństwo oraz komfort jazdy.</p> <p>W związku z powyższym proszę w imieniu Swoim i mieszkańców Wierzychucinka o rozpatrzenie mojego wniosku i dodanie jego w planie zrównoważonej mobilności miejskiej w Gminie Sienicko</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Kwestia zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów związana jest z celem szczegółowym 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i rekomendacji: utworzenie sprawnego, aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej, opartego na siatce połączeń o wysokich parametrach (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfort podróżowania).</p>	

22	2023-03-12	e-mail	Osoba prywatna	Plan	2) s. 16 – „urazna konsystencja” nie jest to szereg możliwości konsystencji, a stopniowanie pojęcia do konsystencji społecznych - o najmniej angażującego mieszkańców (niski stopień) do współdecydowania (wysoki stopień) 2) s. 19 – występuje dwa razy pojęcia ”stowarzyszenia” i dwa razy jest ujęta ”Metropolia Bydgoska”, być może raz chodzi o stowarzyszenie samorządowe Metropolia Bydgoszcz (zamawiające SUMP) 3) np. s. 28, s. 146-147 - horyzont planowania działań zaczyna się od 2022 r., a mamy już 2023! 4) s. 28 - transport wodny też ma wariant indywidualny (nie tylko zbiorowy - tramwaj wodny), np. są pomosty do cumowania łodzi przy Marinie na Wyspie Młyńskiej lub Przystań Powiatu Nakieńskiego na Noteci przy ujściu Kanalu Bydgoskiego 5) dla transportu wodnego indywidualnego (turystycznego) proponuję uwzględnić propozycję odbudowy Kanalu Bydgoskiego na odcinku Rondo Grunwaldzkie - Śluza Miejska 6) s. 119 - trudno zauważyć logiczny związek między uzależnieniem budowy tramwaju Rondo Bernardyńskie - Plac Poznański (kierunek wschód - zachód) od przebudowy ulicy Stromej (tzw. Nowo-Stroma) - na kierunku północ (centrum miasta) - południe (Szwederów) - proponując usunąć ten zapis 7) wyrażam pełne poparcie dla koncepcji budowy tramwaju w osi Rondo Bernardyńskie - Plac Poznański (i do Ronda Grunwaldzkiego, wraz z przebudową ronda i otworzeniem kanału - pkt 5) 8) s. 156 - wskaźnik zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych - o 1 w skali ok. 10 lat nie jest to w żaden sposób ambity cel a wynik nie daje poczucia żadnej poprawy, szczególnie w kontekście zmniejszenia się w ciągu 3-4 lat o połowę (!) liczby ofiar na przejściach dla pieszych po zmianie przepisów na bardziej chroniące pieszych (np. http://extra.info.pl/index.php/2023/03/12/o-polowie-mniej-feleton/) 9) w macierzy rekomendacji dla BydOf przy celu strategicznym nr 1 ”Sprawny i zintegrowany system transportowy” należy w celach 1.2 i 1.3 uwzględnić, oprócz takich kwestii jak budowa infrastruktury czy zakupy taboru, również takie elementy jak: zapewnienie atrakcyjnej czystości, jakości powietrza, zachowanie czystości technicznej torowisk, dbałość o czystość i wygodę podróżujących w skali wojewódzkiej. Przedstawiona analiza warunków rozwoju obszaru metropolitalnego jest szczegółowa i trafnie punktuje wyzwania stojące przed regionem. Wykвітne wnioski nie odbiegają zasadniczo od wniosków ujętych we wcześniejszych opracowaniach, mających zbliżony charakter. Jedno, co należy podkreślić, to dobrane zaakcentowanie znaczącej roli transportu szynowego w Bydgoszczy, do czego przez wiele lat nie można było przekonać władze samorządowe. Rozdział 5. Liczniki od wcześniej uwzględnianych uwarunkowań, jakie mogą wpłynąć na rozwój systemu mobilności powodują, że tworzenie obecnie jakiegokolwiek scenariuszy jest niczym innym, jak „wróceniem z fusów”. Do tego dodać jeszcze trzeba konieczność niezwłocznej rewizji listy przewidzianych do realizacji inwestycji drogowych i torowych oraz fakt pominięcia w scenariuszach kilku dużych inwestycji przemysłowych o ponadregionalnym zasięgu oddziaływania. Będą one miały wpływ zarówno na rozkład ruchu na sieci drogowej, jak na strukturę sieci transportu publicznego. W opracowanym planie nie ujęto inwestycji stricte drogowych, których realizacja będzie niezbędna w wyniku nadania preferencji innym podsystemom transportowym. Dotyczy to zwłaszcza Bydgoszczy. Wobec powyższego, również z tego powodu, podane szacunkowe (z dokładnością do jednego grosza) koszty realizacji poszczególnych scenariuszy będą znacznie odbiegały od podanych wielkości. Rozdział 6. Podobne cele strategiczne i szczegółowe wskazane były w opracowaniach dotyczących Bydgoszczy od wielu lat. W 1996 roku przyjęte zostały uchwałą Rady Miasta kierunki realizacji polityki komunikacyjnej w Bydgoszczy. Faktem jest, że realizacja ich z różnych powodów znacznie odbiegła od oczekiwań mieszkańców. To samo spotyka opracowane w 2013 roku Studium Transportowe m. Bydgoszczy. W pakiecie komunikacja tramwajowa należałoby usunąć konkretne przedsięwzięcia z powodów podanych niżej. Rozdział 7. Prezentując rozwiązania poszczególnych podsystemów transportowych (kolej, tramwaj, autobus, rower, pieszy) i wzajemnie ich powiązanie, autorzy, jak sami twierdzą, że nie przedstawiają własnych propozycji, np. ukształtowania preferowanego przez nich „ruszu tramwajowego”. Bazują jedynie na zamierzeniach miejscowych jednostek administracyjnych. Niektóre z rekomendowanych przedsięwzięć, jak się im bliżej przyjrzyć, są sprzeczne z logiką postępowania i wręcz niemożliwe do zrealizowania w ramach dotychczasowego budżetu. Wskazuję uwagi dot. dokumentu „Plan zrównoważonej wiadomościowości osiedli i otoczenia w obszarze funkcjonalnym (SUMP BydOf)”.	Opracowanie w sposób szczegółowy Plan - okrojony o rekomendacje konkretnych inwestycji, harmonogramy i koszty realizacji - powinien stanowić wytyczne dla niezwłocznego podjęcia działań, mających na celu kompleksowe, a nie wybiórcze, opracowanie nowego Studium transportowego dla całego obszaru funkcjonalnego, wraz ze scenariuszami i kosztami realizacji, uwzględniającymi wszystkie obecnie występujące i przewidziane w przyszłości uwarunkowania. Jedynym przedsięwzięciem, nie cierpiącym zwłoki, jest kontynuacja rozbudowy torowisk na głównym tarasie miasta.	Uwaga uwzględniona częściowo	1) do 5) Uwagi reaktywne: Co do roku 2023 czy 2024 nie ma zgody dotyczącej znaczenia osiedla. 4) do 7) W Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym transport wodny nie ma potencjału aby stać się istotnym elementem komunikacji zbiorowej; transport wodny będzie stanowił lokalną atrakcję turystyczną. Idea dokumentu nie polega na wskazaniu konkretnych inwestycji infrastrukturalnych. Brak w planie zapisu o uzależnieniu budowy tramwaju (Rondo Bernardyńskie - Plac Poznański od budowy ul. Stromej). 8) Wskaźnik nie oznacza, iż w ciągu 10 lat liczba ofiar śmiertelnych zmniejszona zostanie o 1 osobę. Wskaźnik odnosi się do liczby zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców BydOf. 9) W rekomendacjach zawarto zapisy dotyczące zarówno czystości kursowania jako i integracji biletowej. Sprawność techniczna torowisk stanowi bieżący efekt prac odpowiednich służb. 10) Wprowadzenie Strefy Platnego Parkowania powoduje likwidowanie ogólnodostępnych parkingów w centrach miast. Tramwaj Bydgoszcz-Toruń wykracza poza obszar PZMM, jego ewentualna realizacja wykracza poza zakres Planu. 11) Rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili” został uwzględniony w postaci rekomendacji. 12) W dokumencie uwzględniono jedynie dokumenty obowiązujące w chwili prac nad PZMM. 13) Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument przedstawia rekomendowane typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami PZMM, ale nie zamykają walizka propozycji usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwy do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Jednak za organizację transportu kolejowego i wykorzystanie na ten cel środków europejskich leży przede wszystkim w gestii samorządu wojewódzkiego oraz zarządy infrastruktury kolejowej, a nie gmin i powiatów tworzących obszary funkcjonalne. Kwestie związane z funkcjonowaniem i rozbudową systemu tramwajowego zawarte są w sposób ogólny w celu szczegółowym 1.2 - Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego czy 2.2 - Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego. Co istotne dokument nie przesądza jak to wyżej wskazano konkretnych rozwiązań, co może być przedmiotem dalszych pogłębionych analiz. Kwestie dotyczące infrastruktury rowerowej poruszono w celu szczegółowym 3.1 - Ograniczenie niskiej emisji.		
23	2023-03-12	e-mail	Osoba prywatna	Miasto Bydgoszcz	Plan	Rozdział 4. Wnioski i rekomendacje - str. 52-53 Rozdział 5. Scenariusze rozwoju systemu – str. 55-56 Rozdział 6. Cele i pakiet działań – str. 58-68, 93 Rozdział 7. Kluczowe pakiety projektów – str. 114-120, 122-123	Przedstawiona analiza warunków rozwoju obszaru metropolitalnego jest szczegółowa i trafnie punktuje wyzwania stojące przed regionem. Wykвітne wnioski nie odbiegają zasadniczo od wniosków ujętych we wcześniejszych opracowaniach, mających zbliżony charakter. Jedno, co należy podkreślić, to dobrane zaakcentowanie znaczącej roli transportu szynowego w Bydgoszczy, do czego przez wiele lat nie można było przekonać władze samorządowe. Rozdział 5. Liczniki od wcześniej uwzględnianych uwarunkowań, jakie mogą wpłynąć na rozwój systemu mobilności powodują, że tworzenie obecnie jakiegokolwiek scenariuszy jest niczym innym, jak „wróceniem z fusów”. Do tego dodać jeszcze trzeba konieczność niezwłocznej rewizji listy przewidzianych do realizacji inwestycji drogowych i torowych oraz fakt pominięcia w scenariuszach kilku dużych inwestycji przemysłowych o ponadregionalnym zasięgu oddziaływania. Będą one miały wpływ zarówno na rozkład ruchu na sieci drogowej, jak na strukturę sieci transportu publicznego. W opracowanym planie nie ujęto inwestycji stricte drogowych, których realizacja będzie niezbędna w wyniku nadania preferencji innym podsystemom transportowym. Dotyczy to zwłaszcza Bydgoszczy. Wobec powyższego, również z tego powodu, podane szacunkowe (z dokładnością do jednego grosza) koszty realizacji poszczególnych scenariuszy będą znacznie odbiegały od podanych wielkości. Rozdział 6. Podobne cele strategiczne i szczegółowe wskazane były w opracowaniach dotyczących Bydgoszczy od wielu lat. W 1996 roku przyjęte zostały uchwałą Rady Miasta kierunki realizacji polityki komunikacyjnej w Bydgoszczy. Faktem jest, że realizacja ich z różnych powodów znacznie odbiegła od oczekiwań mieszkańców. To samo spotyka opracowane w 2013 roku Studium Transportowe m. Bydgoszczy. W pakiecie komunikacja tramwajowa należałoby usunąć konkretne przedsięwzięcia z powodów podanych niżej. Rozdział 7. Prezentując rozwiązania poszczególnych podsystemów transportowych (kolej, tramwaj, autobus, rower, pieszy) i wzajemnie ich powiązanie, autorzy, jak sami twierdzą, że nie przedstawiają własnych propozycji, np. ukształtowania preferowanego przez nich „ruszu tramwajowego”. Bazują jedynie na zamierzeniach miejscowych jednostek administracyjnych. Niektóre z rekomendowanych przedsięwzięć, jak się im bliżej przyjrzyć, są sprzeczne z logiką postępowania i wręcz niemożliwe do zrealizowania w ramach dotychczasowego budżetu. Wskazuję uwagi dot. dokumentu „Plan zrównoważonej wiadomościowości osiedli i otoczenia w obszarze funkcjonalnym (SUMP BydOf)”.	Opracowanie w sposób szczegółowy Plan - okrojony o rekomendacje konkretnych inwestycji, harmonogramy i koszty realizacji - powinien stanowić wytyczne dla niezwłocznego podjęcia działań, mających na celu kompleksowe, a nie wybiórcze, opracowanie nowego Studium transportowego dla całego obszaru funkcjonalnego, wraz ze scenariuszami i kosztami realizacji, uwzględniającymi wszystkie obecnie występujące i przewidziane w przyszłości uwarunkowania. Jedynym przedsięwzięciem, nie cierpiącym zwłoki, jest kontynuacja rozbudowy torowisk na głównym tarasie miasta.	Uwaga nieuwzględniona	Rozdział 4-5 Rozważane scenariusze różnią się między sobą zakresem wdrażanych projektów/działań, które przede wszystkim zależą od możliwości finansowych samorządów wchodzących w skład Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Szacunkowe kwoty dotyczą tylko inwestycji publicznych realizowanych przez samorządy BydOf. Rozdział 6-7 Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje rekomendowane typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami PZMM, ale nie zamykają walizka propozycji usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwy do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Jednak za organizację transportu kolejowego i wykorzystanie na ten cel środków europejskich leży przede wszystkim w gestii samorządu wojewódzkiego oraz zarządy infrastruktury kolejowej, a nie gmin i powiatów tworzących obszary funkcjonalne. Kwestie związane z funkcjonowaniem i rozbudową systemu tramwajowego zawarte są w sposób ogólny w celu szczegółowym 1.2 - Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego czy 2.2 - Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego. Co istotne dokument nie przesądza jak to wyżej wskazano konkretnych rozwiązań, co może być przedmiotem dalszych pogłębionych analiz. Kwestie dotyczące infrastruktury rowerowej poruszono w celu szczegółowym 3.1 - Ograniczenie niskiej emisji.
24	2023-03-12	e-mail	Organizacja pozarządowa	Miasto Bydgoszcz	Plan	Jednym z naszych ważniejszych wniosków jest ujęcie w planie SUMP zbyt małej liczby pomysłów dotyczących komunikacji kolejowej. Rozwój tego sposobu podróowania w Metropolii Bydgoskiej (wraz z budową nowych przystanków, przebudową dojazdów do istniejących) jest bardzo pożądaną przez mieszkańców całego otoczenia Bydgoszczy. Naszym zdaniem powinny zostać zaplanowane działania zmierzające do uruchomienia połączeń kolejowych w postaci kolei aglomeracyjnej (np. przedłużenie aktualnie kursujących linii do stacji Fordon/Trzeźnie/Osowa Góra - wraz z koniecznym dostosowaniem tych stacji do kołowania tam kursów). Ważne dla Bydgoszczy oraz okolicznych gmin jest uruchomienie połączenia linią kolejową biegnącą od przystanku Bydgoszcz Blonie przez Białe Błota do Szubina (i dalej w kierunku Kcyni) - dzięki temu zmniejszyłaby się ilość samochodów dojeżdżających do Bydgoszczy (wjazd od strony Błonia). Proponujemy również zaplanowanie nowych przystanków kolejowych w następujących miejscach: • W Bydgoszczy: Okole, Grunwaldzka (na dwóch liniach kolejowych), dodatkowy przystanek Osowa Góra (na wysokości ul. Kobaltowej/Czapki), Przemysłowa, Zawisza (Powstańców Warszawy/Zawisat), dodatkowy przystanek w Fordonie w okolicy Wisły/ul. Fordońskiej. • dwa przystanki w Solcu Kujawskim na wysokości Targowej oraz na wysokości Kujawskiej. • Namieć (np. na wysokości ul. Kopernika). • Strzyżawa. • Dodatkowo dodatkowo powinien powstać peron na przystanku Bydgoszcz Blonie na linii do ŁK 356 (po jej uruchomieniu). • Wykonanie tych przystanków naszym zdaniem mogłoby pomóc przy stworzeniu prawdziwej kolei aglomeracyjną w otoczeniu Bydgoszczy. W planach dot. tras tramwajowych wnioskujemy o zaplanowanie korytarza dla trasy na Osiedle Bałka/przystanek kolejowy Bydgoszcz Fordon oraz przedłużenie trasy tramwajowej na ul. Nakieńskiej (co najmniej do ul. Płażowej). Linia wzdłuż Nakieńskiej może zostać przedłużona dalej w kierunku Osowej Góry. Warte rozważenia jest też wykonania linii tramwajowej wzdłuż ulicy Zaświat oraz Powstańców Warszawy (wraz z integracją z proponowanym wyżej przystankiem kolejowym Bydgoszcz Zawisza). Wnioskujemy o ujęcie w planie tras rowerowych zmian w następujących miejscach: • przedłużenie ulicy Brzegowej w Bydgoszczy w kierunku Strzelec Dolnych w postaci trasy rowerowej (wzdłuż brzegu Wisły, możliwość trasowania kawałkami Eurowału nr 8 oraz Miedzian. Trasy Rowerowej)	Skoro celem planu jest dążenie do zrównoważonego rozwoju i poprawy jakości życia, to jako mieszkańcy osiedla, włączeni do granic miasta w 1977 r. czyli ponad 45 lat, nie chcemy czekać na poprawę infrastruktury ul. Toruńskiej kolejnych X-dekiesiąt lat i zwracamy się z prośbą o wpisanie tego zadania do realizacji do 2028 r. jest to o tyle istotne, że nie mamy zapewnionych bezpiecznych dojazdów do przystanków autobusowych, chodził się tylko fragmentarycznie i wymagające naprawy (są urwane, brak jest krzączeków), droga nie spełnia żadnych norm do użytkowania przez osoby niepełnosprawne, rowerzysty. Trudne i niebezpieczne jest przemieszczanie się po drodze dla dzieci i osób starszych, dlatego też konieczne jest skorzystanie niemal przez wszystkich mieszkańców osiedla z samochodów, nawet na krótkich odcinkach. Przebudowa i naprawa ulicy Toruńskiej wpisze się we wszystkie cele opisanego planu. Umożliwi poruszanie się pieszymi, rowerzystom, ułatwi dostęp do komunikacji zbiorowej. Doprowadzi więc do poprawy bezpieczeństwa, poniesie jakość życia mieszkańców i użytkowników dróg, przyczyni się do ograniczenia odpływu mieszkańców i poprawi się jakość środowiska.	Uwaga nieuwzględniona	Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje rekomendowane typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP, ale nie zamykają walizka propozycji usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwy do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Kwestie związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu zawarte są w celu szczegółowym 4.3 - Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie BRD, kształtowania przestrzeni publicznej oraz IT ITS, dedykowanych bezpieczeństwu i ochronie	
25	2023-03-12	e-mail	Osoba prywatna	Miasto Bydgoszcz	Plan	Cel strategiczny 4. Poprawa bezpieczeństwa, str. 63	Zgodnie z przedstawionym w planie priorytetem bezpieczeństwa (str. 63), zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu, postuluję się wpisanie jednej z głównych ulic bydgoskich - ulicy Toruńskiej na odcinku przede wszystkim przebiegającym przez Legnowo-Wieś.	Skoro celem planu jest dążenie do zrównoważonego rozwoju i poprawy jakości życia, to jako mieszkańcy osiedla, włączeni do granic miasta w 1977 r. czyli ponad 45 lat, nie chcemy czekać na poprawę infrastruktury ul. Toruńskiej kolejnych X-dekiesiąt lat i zwracamy się z prośbą o wpisanie tego zadania do realizacji do 2028 r. jest to o tyle istotne, że nie mamy zapewnionych bezpiecznych dojazdów do przystanków autobusowych, chodził się tylko fragmentarycznie i wymagające naprawy (są urwane, brak jest krzączeków), droga nie spełnia żadnych norm do użytkowania przez osoby niepełnosprawne, rowerzysty. Trudne i niebezpieczne jest przemieszczanie się po drodze dla dzieci i osób starszych, dlatego też konieczne jest skorzystanie niemal przez wszystkich mieszkańców osiedla z samochodów, nawet na krótkich odcinkach. Przebudowa i naprawa ulicy Toruńskiej wpisze się we wszystkie cele opisanego planu. Umożliwi poruszanie się pieszymi, rowerzystom, ułatwi dostęp do komunikacji zbiorowej. Doprowadzi więc do poprawy bezpieczeństwa, poniesie jakość życia mieszkańców i użytkowników dróg, przyczyni się do ograniczenia odpływu mieszkańców i poprawi się jakość środowiska.	Uwaga nieuwzględniona	Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje rekomendowane typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami SUMP, ale nie zamykają walizka propozycji usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwy do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Kwestie związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu zawarte są w celu szczegółowym 4.3 - Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie BRD, kształtowania przestrzeni publicznej oraz IT ITS, dedykowanych bezpieczeństwu i ochronie
26	2023-03-12	e-mail	Osoba prywatna	Miasto Bydgoszcz	Plan	Pakiet: KOMUNIKACJA ROWEROWA, str. 94-95	Plan nie uwzględnia aspektów rekreacyjnych i turystycznych, lub bardzo ogólnie powołuje się na istniejące ścieżki, trasy turystyczne.	W planie wielokrotnie pojawiają się zdania wskazujące na zorientowanie na użytkownika, cyt. „Aglomeracyjne drogi rowerowe powinny gwarantować atrakcyjną, bezpieczną, wygodną i spójną połączenia na całym obszarze Metropolii. Przy pomocy sieci dróg rowerowych w zasięgu rowerzysty musi znajdować się każdy docelowy kierunek podróży”. Uważam, że plan powinien także obejmować aspekty turystyczne/rekreacyjne, w tym szczególnie zapewnić bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego poprzez jak najszybszą budowę, przebudowę lub poprawę istniejących szlaków rowerowych. Zwalaszca na odcinkach styku tychże szlaków z drogami, jak np. ma to miejsce na ul. Toruńskiej. Sieć dróg dla rowerów jak najbardziej powinna być budowana według homogennych kryteriów, ale do priorytetacji ich budowy powinno uwzględnić się potrzeby rekreacyjno-turystyczne. Przyjęta metodologia badań nie sprzyja tej priorytetacji, nie wspiera rozwoju mobilności turystycznej i nie zapewnia bezpieczeństwa turystów na wspomnianych odcinkach szlaków, które wytypowane są wzdłuż dróg miejskich. Zwalaszca tych, które umożliwiłyby międzygminne przemieszczanie się rowerem i które by tworzyły spójne ciągi tras. Stąd uważam, że utworzenie ścieżek pieszo-rowerowych np. na ul. Toruńskiej powinny być zrealizowane do r. 2028.	Uwaga nieuwzględniona	W Planach Mobilności co do zasady nie poruszają się kwestii podróży typowo turystycznych/rekreacyjnych.
27	2023-03-12	e-mail	Osoba prywatna	Miasto Bydgoszcz	Plan	1) 6. Wizje, cele i pakiety Działania 2) Pakiet: KOMUNIKACJA ROWEROWA	1) wyspec nie wskazane i szkodliwe jest implikować, że wpięcie transportu kolejowego w siatkę komunikacji BydOf jest kosztowne i czasochłonne. Nawet obecnie istnieje kilka linii niewykorzystywanych w ruchu pasażerskim lub wykorzystywanych w zbyt małym stopniu, które mogłyby bez większego problemu zacząć stanowić kręgosłup transportowy BydOf. Dla przykładu do Mroczy, Kcyni, Szubina, Białych Błót prowadzą czynne linie kolejowe, które wykorzystywane są tylko w ruchu towarowym. 2) Błędne jest rozumowanie, że jedynym kręgosłupem komunikacji publicznej w Bydgoszczy powinny być tramwaje. Skrajnie równoleżnikowe rozłożenie osiedli w Bydgoszczy oraz obecność czynnych linii kolejowych na każdym dużym osiedlu (Osowa Góra, Blonie, Centrum, Lesne, Fordon, Legnowo) powodują, że to właśnie kolej najlepszą nadaje się na ten kręgosłup. Kolej w Bydgoszczy zapewnia możliwość najszybszego przemieszczania się między Fordonem, a np. Bloniem, czy Osową Górą. Kolej zapewnia czas zupełnie nieosiągalne dla tramwaju. Sumując czas obecnych połączeń regionalnych w granicach miasta, mamy np.: - Fordon – Blonie: 25 minut, - Fordon – Osowa Góra: 26 minut, - Legnowo – Osowa Góra: 19 minut, - Blonie – Lesne: 10 minut, i to istniejącym połączeniem R 55675/4 relacji Inowrocław – Toruń Główny. Co najważniejsze – infrastruktura już jest, nie wymaga nakładów. Trzeba jedynie powołać Bydgoską Kolej Miejską oraz wprowadzić honorowanie biletów KM w pociągach Rego.	Od wielu lat władze Bydgoszczy i województwa kujawsko-pomorskiego wykazują się daleko idącą indolencją lub nawet anty-kolejowym podejściem do organizacji transportu publicznego. Wszelkie dotychczasowe plany, masterplany, strategie i opracowania skrajnie pomijają fakt, że coraz więcej województwo podejmuje udane inicjatywy w zakresie transportu kolejowego, które skutkują zbudowaniem niezwykle kuszącej dla pasażerów oferty szybkiego transportu i w największym możliwym stopniu przyczyniają się do chęci rezygnacji z transportu indywidualnego, a co za tym idzie zmniejszenia ilości samochodów wjeżdżających do dużych miast. Należy podkreślić, że: 1. Jedynym efektywnym sposobem na zachęcenie mieszkańców do przesiadki z samochodów na komunikację publiczną jest szybszy i atrakcyjniejszy czas przejazdu w stosunku do własnego samochodu. 2. Nie ma i nie będzie szybszej metody transportu publicznego, niż kolej Niech do myślenia dadzą tutaj choćby dwa przykłady: 1. Kolej Dolnośląskie – sztańdardowa linia Třebnica – Wrocław – 10 lat nieurzytkowana, obecnie codziennie kursuje nią 16 par pociągów 2. Kolej Wielkopolskie – sztańdardowa linia Wągrowiec – Poznań – w 2011 roku w ciągu pół roku przeprowadzono kompleksowy remont, po którym rozpoczęto kursowanie oferty 10 par pociągów, a z biegiem czasu, gdy potężnie wzrastała ilość pasażerów zwiększono ją, aż obecnie jedzie tą trasą codziennie aż 20(!) par pociągów – od 3. nad ranem do 22. Wieczorem. W dodatku jest to ta sama linia kolejowa nr 356, która wiedezie dalej przez Kcynię i Szubina do Bydgoszczy, gdzie po kujawsko-pomorskiej stronie granicy województwa linia leży odleglim nieurzytkowana i nieprzejezdna, a jedynie od Szubina do Bydgoszczy linia jest eksploatowana, ale tylko w ruchu towarowym. Tam się da, a tutaj się nie da? Czy tylko się nie chce widzieć, że dąrobij się?	Uwaga nieuwzględniona	Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiewięć, które są zgodne z założeniami PZMM. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwa do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji. Jednak za organizację transportu kolejowego i wykorzystanie na ten cel środków europejskich leży przede wszystkim w gestii samorządu wojewódzkiego oraz zarządy infrastruktury kolejowej, a nie gmin i powiatów tworzących obszary funkcjonalne. Przykładowe rekomendacje dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego zawarte są w celu szczegółowym 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego. Kwestia planowania przestrzennego w zakresie osadnictwa powiązanego z siecią korytarzy transportowych zawarta jest w celu szczegółowym 2.1. Rozszerzenie współpracy na szczeblu samorządowym dla sprawnej realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie planowania przestrzennego Cel 1.2 - Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego oraz cel 2.2 - Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego zawiera przykładowe rekomendacje mające na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego (w tym kolej) w przewozach.

28	2023-03-12	e-mail	Uczelnia wyższa/ jednostka naukowo- badawcza	Miasto Bydgoszcz	Plan	<p>s. 613-97, 70 Cel strategiczny nr 3 - cel szczegółowy „Ograniczenie niskiej emisji” - w mojej opinii ten cel powinien brzmieć „Ograniczenie niskiej emisji i realizacja celów klimatycznych”, lub powinien zostać wydzielony czwarty cel szczegółowy poświęcony celom klimatycznym - redukcji emisji gazów cieplarnianych (CO₂, CH₄, i tlenku węgla i metanu). W dalszej części raportu redukcja emisji gazów cieplarnianych została ujęta, więc nie będzie to wymagało drastycznych zmian w treści dokumentu.</p> <p>s. 8 - cel strategiczny nr 3 s. 17-18 s. 48-49 tabela s. 56 - Tabela 5 s. 67, 70 - cel strategiczny nr 3 s. 77 - Tabela 11 s. 87 - Tabela 20 s. 93 - Tabela 25 s. 98 - Tabela 28 s. 106 - tabela 36 s. 134, tabela 46 załącznik B, s. 9 załącznik B, 2.5 Zmniejszenie emisji PM2,5 z transportu drogowego, s. 10</p> <p>s. 17-18 Dziwi mnie nieujęcie na liście interesariuszy Zespołu ds. Zarządzania Energią przy UM w Bydgoszczy - w powiązaniu z faktyczną realizacją wspólnego celu (redukcji zużycia energii i ochrony klimatu)</p> <p>s. 48 tabela (SWOT) - wśród stron słabych nie wymieniono awaryjności, a zatem niepewności dotarcia na miejsce, dotyczącej transportu zbiorowego, w szczególności tramwajów ze względu na punkty krytyczne w centrum miasta (w razie awarii jednego tramwaju znaczna część Bydgoszczy jest wyłączone z transportu tramwajowego). Czy celowy?</p> <p>s. 56 - Tabela 5 Brakuje celu klimatycznego (redukcji emisji) dla poszczególnych scenariuszy (umiarkowany, optymistyczny, pesymistyczny), mimo że powinien być jednym z kluczowych kryteriów podległowania decyzji o wdrożeniu konkretnego planu lub starań na jego rzecz. Proponuję skonstruować się z Tomaszem Borofos, koordynatorem Zespołu ds. Zarządzania Energią przy UM w Bydgoszczy (ul. Wojska Polskiego 65, 85-825 Bydgoszcz, pokój 148; tel: (52) 58 59 488; e-mail: zze@um.bydgoszcz.pl) - w tej komórce urzędu oblicza się m.in. redukcję emisji związaną z polityką klimatyczną miasta i realizację celów redukcji emisji; korzysta się tam z ustalonej metodologii obliczania aktualnych i prognozowania przyszłych zmian emisji przy konkretnych założeniach, w związku z czym można ocenić potencjał redukcji emisji gazów cieplarnianych wynikające z wdrożenia poszczególnych scenariuszy SUMP (uwzględniając zarówno diensek węgla, jak i metanu, a być może również inne istotne elementy).</p> <p>s. 77 - Tabela 11 Być może nie jest to idealne miejsce na umieszczenie takiej informacji, ale problem emisyjności dotyczy również taboru tramwajowego, a lokalnej źródła energii, z którego tramwaje ją czerpią. Warto by zaznaczyć w dokumencie, że będzie to bardzo istotny czynnik osiągnięcia celu klimatycznego przy silnym oparciu o przewozy tramwajowe. Bydgoszcz ma możliwości techniczne zasilania tramwajów energią odnawialną, istnieje jednak przeszkoda odczynną, która trzeba zobaczyć i znaleźć informację, gdzie ustalić m. Tomasz Borofos, koordynator Zespołu ds. Zarządzania Energią</p>	<p>Najwięcej uwag powyżej odnosi się do zdecydowanie zbyt niskiej rangi nadanej celom klimatycznym przy opracowaniu SUMP, podczas gdy cele te znajdują się zarówno wśród motywacji do przygotowania SUMP, jak i najprawdopodobniej będą związane z możliwościami wykorzystania funduszy UE na realizację założonych przekształceń infrastruktury. Obecne nastąpienie się zmiany klimatu, wywołane przez emisje gazów cieplarnianych z działalności człowieka, stanowią kluczowe zagrożenie i motywację do realizacji głębokich przemian przestrzeni miejskiej, ponieważ to w miastach odczuwa się skutki zmian klimatu najsilniej, i to tam istnieje znaczne pole do realizacji redukcji emisji (Raport IPCC, Grupa Robocza nr 2, 2022). SUMP stanowi jedno z narzędzi realizacji polityki klimatycznej miasta i obszaru przyłączonego i dlatego pominięcie jednostki UM, która się tym zajmuje, jest bardzo znaczące. Konsekwencją jest brak odniesienia do celów klimatycznych w sposób ilościowy w głównym dokumencie, co jest bardzo istotne na poziomie decyzyjnym. Działania na rzecz klimatu są bardzo pilne - cel 55% redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 roku, jaki przyjmuje UE, nie jest łatwy do osiągnięcia, a zarazem niewystarczający, aby uniknąć znacznych i niebezpiecznych dla mieszkańców Bydgoszczy skutków zmian klimatu.</p> <p>W Załączniku B sformułowano cel klimatyczny w sposób ilościowy, jednak cel ten jest rażąco niewystarczający, w związku z czym należy uznać, że wiza przedstawiona w SUMP jest nieadekwatna do obowiązujących celów klimatycznych, a zatem będzie wywierała negatywny wpływ na środowisko i człowieka. Dokument ten ma znaczny potencjał przygotowania transformacyjnej adaptacji do zmian klimatu w mieście Bydgoszczy i obszarze sąsiednim, jednak potencjał ten został zaprzeczony poprzez sformułowanie tak mało ambitnego celu redukcji emisji CO₂, a nawet dopuszczenie do czasowego wzrostu emisji CO₂ związanych z mobilnością w Bydgoszczy i obszarze otaczającym w okresie do 2028.</p> <p>Dodatkowe uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o awaryjności transportu tramwajowego motywuje doświadczeniem osobistym i wpływem takiej awaryjności na czas dojazdu na miejsce i poziom zaufania pasażerów do tego sposobu komunikacji, - o sposobie postawienia celu redukcji emisji pyłu zawieszanego frakcji drobnej (PM2,5), motywuje zarówno pochodzeniem danych źródłowych do monitoringu, jak i znaczeniem samego wskaźnika dla zdrowia człowieka. 	<p>1. brak jest podstaw do zmiany nazwy celu szczegółowego, ograniczenie niskiej emisji jest samo w sobie realizacją celów klimatycznych.</p> <p>2. Informacje o każdym z etapów konsultacji była ogólnie dostępna, każdy zainteresowany mógł brać udział w spotkaniach, w żaden sposób nie ograniczono podmiotów uczestniczących w spotkaniach.</p> <p>3. Każdy środek transportu, łącznie z samochodem indywidualnym może odnieść awarię. Brak jest podstaw aby sądzić, że w Bydgoszczy transport publiczny charakteryzuje się wyjątkową awaryjnością.</p> <p>4. Wartości redukcji emisji zostały podane w rozdziale dotyczącym wskaźników według przyjętej metodologii. Wskaźniki są arbitralnie przypisane do planów mobilności. Wartość redukcji emisji nie jest i nie może być kryterium wyboru scenariusza realizacji.</p> <p>5. Kwestia wyboru źródła energii, z którego będzie zasilana sieć tramwajowa nie stanowiła przedmiotu nie powinna być celem PZMM. Należy jednak zwrócić uwagę, na to iż przy obliczaniu redukcji emisji brana była pod uwagę emisyjność źródła energii.</p> <p>6. Co do zasady sieć komunikacji zbiorowej należy planować w taki sposób aby unikać dublowania się trans autobus i tramwajów. Należy dążyć do minimalizacji awaryjności tramwajów i autobusów. dokument zawiera rekomendację rozbudowy systemów ITS, które teoretycznie m.in mogą informować o awariach.</p> <p>7. Utrzymanie sieci w dobrym stanie technicznym stanowi bieżące zadanie podmiotów, które za to odpowiadają. Właściwa realizacja bieżących zadań poszczególnych podmiotów nie powinna być celem PZMM.</p> <p>8. Dokument mówi np. o zielonych torowiskach.</p> <p>9. Pakiet Zarządzenia Rysykiem dotyczy wszystkich podsystemów transportowych.</p> <p>10. Ograniczenie niskiej emisji jest samo w sobie realizacją celów klimatycznych.</p>	
29	2023-03-12	e-mail	Uczelnia wyższa/ jednostka naukowo- badawcza	Miasto Bydgoszcz	Prognoza	<p>9.2. Oddziaływanie na powietrze</p> <p>W świetle pilnej potrzeby realizacji celów klimatycznych redukcji emisji gazów cieplarnianych, należy uznać, że redukcja emisji nieoproporcjonalnie niską do osiągnięcia takiego celu (co najmniej 55% redukcji emisji do 2030 roku) jest oddziaływaniem negatywnym. Brak odniesienia do tak postawionego problemu w dokumencie.</p>	<p>Zmiany klimatyczne będą w najbliższych dekadach czynnikiem decydującym o przetrwaniu dla znacznej grupy ludności; również w Bydgoszczy i BydOF prognozują się nasilone zjawiska niebezpiecznych dla zdrowia i życia ludzi wskutek zmian klimatu. Realizacja celu redukcji emisji powinna być zatem traktowana jako jedno z najważniejszych zadań do realizacji już w najbliższej dekadzie, a także być kontynuowana w latach kolejnych. SUMP jest jednym z narzędzi realizacji polityki klimatycznej, jego cel musi zatem odnosić się do ochrony klimatu w sposób adekwatny do poziomu zagrożenia (który dobrze uświadamia raport IPCC, opublikowany przez grupy robocze 1-2 w latach 2021 i 2022).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W rozdziale brak jest informacji o skali redukcji emisji gazów cieplarnianych. Uwaga niezrozumiała.</p>	
30	2023-03-12	e-mail	Organizacja pozarządowa	Miasto Bydgoszcz	Plan	<p>Propozycje wypracowane przez Zespół ds. Planowania i Wykonania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Szanowni Państwo, wyrażamy ogromny szacunek za Państwa ciężką pracę nad tą złożoną sprawą jaką jest tworzenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Dziękujemy za dotychczasową uwagę poświęconą nam podczas spotkań mających na celu konsultowanie ze środowiskiem trzeciego sektora, tego jaki kształt ma przybrać PZMM. Pragniemy wyrazić uznanie za doprowadzenie do obecnej formy Planu. Jego założenia w wielu kwestiach są zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju. Co ważne, założenia te zostały wypracowane z wieloma samorządami mającymi różne perspektywy i cele. Dostrzegamy fakt hierarchiczności przedstawionej koncepcji, oraz fakt podkreślenia wagi jaką pełnią i powinny pełnić różne środki transportu na obszarze metropolii. Założenia opierające się na intensywnym rozwoju połączeń autobusowych, które podporządkowane są transportowi kolejowym jest kierunkiem słusznym. Nie możemy jednak pozostawić obójtnie kwestii, która wydaje się nielogiczna oraz niespójna. Analiza stanu obecnego i założenia Planu wskazują, że transport metropolii Bydgoskiej powinien opierać się na przewozach kolejowych. Nie ma to jednak odpowiedniego przełożenia w kluczowych działaniach jakie Państwo wskazał. Wskazane działania i cele nie odzwiercudniają założenia jakoby to kolej miała być trzonem transportu. Pomija się niejako fakt konieczności rozwoju kolei, a w zamian skupia się na transporcie autobusowym. Nie można przez jasno zaznaczyć jego roli. Wskazane w koncepcji plany rozwoju linii autobusowych oraz proponowane węzły przesiadkowe, są nie tylko faktycznie związane z koleją, ale też zdają się wykorzystywać potencjał transportowy obszaru metropolii. Nie jest to jednak powiązanie na miarę możliwości, jakie kolea daje dziś oraz jakie dawać może w perspektywie 15 lat. Mimo, że transport kolejowy w województwie kujawsko-pomorskim nie jest zadowolający, to są szczególne relacje, które już dziś spełniają dobre swoją rolę, a także mają wysoki potencjał rozwoju. Dla przykładu wskazać warto relacje kolejowe Bydgoszcz-Główna - Maksymilianów czy Bydgoszcz-Główna - Sołec Kujawski, na których to tak połączeń regionalnych w czasie wynosi nieco ponad 20 min. Co jest porównywalne z takimże wielkością linii tramwajowych w Bydgoszczy. Zdajemy sobie sprawę, że w wielu innych relacjach transport kolejowy nie spełnia kryteriów, dzięki którym można już dziś oprzeć na nim transport na danych obszarach. W koncepcji PZMM wskazują państwo, iż docelową siatkę połączeń autobusowych powinno się rozwijać etapowo. Trudno się z tym nie zgodzić. Wobec czego nie widzimy problemu aby docelowe oparcie transportu o kolej również było etapowane. Dla przykładu obszar, który znajduje się między liniami 201 oraz 131 ma bardzo duży potencjał do wykorzystania kolei już dziś. Wspomniana wyżej relacja Bydgoszcz-Główna - Maksymilianów obsługując gminę Osielesko. Jest to gmina, która charakteryzuje się najintensywniejszym rozwojem spośród wszystkich gmin otaczających Bydgoszcz. Ma najbardziej korzystny przyrost naturalny z całej metropolii.</p> <p>1) Wskazane w dokumencie założenie, że jest to obszar o niskiej awaryjności, a stopniowanie potrzeb do mobilności społecznej - w tym właśnie angażującego mieszkańców (niski stopień) do współdecydowania (wysoki stopień)</p> <p>2) s. 19 - występuje dwa razy pozycja "stowarzyszenia" i dwa razy jest ujęta "Metropolia Bydgoska", być może raz chodzi o stowarzyszenie samorządowe Metropolia Bydgoszcz (zamawiające SUMP)</p> <p>3) np. s. 28, s. 146-147 - horyzont planowania działań zaczyna się od 2022 r., a mamy już 2023)</p> <p>4) s. 28 - transport wodny też ma wariant indywidualny (nie tylko zbiorowy - tramwaj wodny), np. są pomosty do cumowania łodzi przy Marlinie na Wyspie Młyńskiej lub Przyszań Powiatu Nakieleskiego na Noteci przy ujściu Kanalu Bydgoskiego</p> <p>5) dla transportu wodnego indywidualnego (turystycznego) proponuję uwzględnić propozycję odbudowy Kanalu Bydgoskiego na odcinku Rondo Grunwaldzkie - Śluza Miejska</p> <p>6) s. 119 - trudno zauważyć logiczny związek między ustaleniem budowy tramwaju Rondo Bernardyjskie - Plac Poznański (Bierunek wschód - zachód) od przebudowy ulicy Stronaj (Tzw. Nowo-Strona) - na kierunku północ (centrum miasta) - południe (Szwederów) - proponuję usunąć ten zapis</p> <p>7) wyrażam pełne poparcie dla koncepcji budowy tramwaju w osi Rondo Bernardyjskie - Plac Poznański (i do Ronda Grunwaldzkiego, wraz z przebudową ronda i odwróceniem kierunku - północ - południe)</p> <p>8) s. 156 - wskaźnik zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych - o 1 w skali ok. 10 lat nie jest to w żaden sposób ambitny cel a wynik nie daje poczucia żadnej poprawy, szczególnie w kontekście zmniejszenia się w ciągu 3-4 lat o połowę (!) liczby ofiar na przejściach dla pieszych po zmianie przepisów na bardziej chroniące pieszych (np. http://estra.info.pl/index.php/2023/03/12/o-polowie-mniej-felieton/)</p> <p>9) w macierzy rekomendacji dla BydOF przy celu strategicznym nr 1 "Sprawny i zintegrowany system transportowy" należy w celach 1.2 i 1.3 uwzględnić, oprócz takich kwestii jak budowa infrastruktury czy zakupu taboru, również takie elementy jak: zapewnienie atrakcyjnej czystości, jakości i bezpieczeństwa, zachowanie czystości i atrakcyjności, działanie na rzecz środowiska, bilans w skali województwa.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje rekomendowane typy przesiadkowe, które są zgodne z założeniami SUMP, ale nie zamykają wahań propozycji usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres będzie możliwy do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji.</p> <p>Kwestie związane z funkcjonowaniem i rozbudową systemu tramwajowego zawarte są w sposób ogólny w celu szczegółowym 1.2. - Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego czy 2.2. - Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego. Co istotne dokument nie przedkłada jak to wyżej wskazano konkretnych rozwiązań, co może być przedmiotem dalszych pogłębionych analiz. Kwestie dotyczące infrastruktury rowerowej poruszone w celu szczegółowym 3.1. - Ograniczenie niskiej emisji. Należy zaznaczyć, że nie ma w Polsce miast, które byłyby organizatorem przewozów kolejowych. Zadanie to należy do Marszałka Województwa lub PKP, więc samorządy skupione w ramach SMB nie są władne do takich działań. W celu uniezależnienia się od zamiarów planistycznych i możliwości finansowych PKP i Marszałka Województwa proponuje się uruchomienie połączeń autobusowych, na które wpływ mogą mieć samorządy SMB.</p> <p>Ponadto wiele aspektów poruszonych w uwadze, takich jak integracja taryfowa czy racjonalne planowanie przestrzenne zostały szczegółowo opisane w dokumencie.</p>	
31	2023-03-12	e-mail	Osoba prywatna	Miasto Bydgoszcz	Plan	<p>1) Wskazane w dokumencie założenie, że jest to obszar o niskiej awaryjności, a stopniowanie potrzeb do mobilności społecznej - w tym właśnie angażującego mieszkańców (niski stopień) do współdecydowania (wysoki stopień)</p> <p>2) s. 19 - występuje dwa razy pozycja "stowarzyszenia" i dwa razy jest ujęta "Metropolia Bydgoska", być może raz chodzi o stowarzyszenie samorządowe Metropolia Bydgoszcz (zamawiające SUMP)</p> <p>3) np. s. 28, s. 146-147 - horyzont planowania działań zaczyna się od 2022 r., a mamy już 2023)</p> <p>4) s. 28 - transport wodny też ma wariant indywidualny (nie tylko zbiorowy - tramwaj wodny), np. są pomosty do cumowania łodzi przy Marlinie na Wyspie Młyńskiej lub Przyszań Powiatu Nakieleskiego na Noteci przy ujściu Kanalu Bydgoskiego</p> <p>5) dla transportu wodnego indywidualnego (turystycznego) proponuję uwzględnić propozycję odbudowy Kanalu Bydgoskiego na odcinku Rondo Grunwaldzkie - Śluza Miejska</p> <p>6) s. 119 - trudno zauważyć logiczny związek między ustaleniem budowy tramwaju Rondo Bernardyjskie - Plac Poznański (Bierunek wschód - zachód) od przebudowy ulicy Stronaj (Tzw. Nowo-Strona) - na kierunku północ (centrum miasta) - południe (Szwederów) - proponuję usunąć ten zapis</p> <p>7) wyrażam pełne poparcie dla koncepcji budowy tramwaju w osi Rondo Bernardyjskie - Plac Poznański (i do Ronda Grunwaldzkiego, wraz z przebudową ronda i odwróceniem kierunku - północ - południe)</p> <p>8) s. 156 - wskaźnik zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych - o 1 w skali ok. 10 lat nie jest to w żaden sposób ambitny cel a wynik nie daje poczucia żadnej poprawy, szczególnie w kontekście zmniejszenia się w ciągu 3-4 lat o połowę (!) liczby ofiar na przejściach dla pieszych po zmianie przepisów na bardziej chroniące pieszych (np. http://estra.info.pl/index.php/2023/03/12/o-polowie-mniej-felieton/)</p> <p>9) w macierzy rekomendacji dla BydOF przy celu strategicznym nr 1 "Sprawny i zintegrowany system transportowy" należy w celach 1.2 i 1.3 uwzględnić, oprócz takich kwestii jak budowa infrastruktury czy zakupu taboru, również takie elementy jak: zapewnienie atrakcyjnej czystości, jakości i bezpieczeństwa, zachowanie czystości i atrakcyjności, działanie na rzecz środowiska, bilans w skali województwa.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo</p>	<p>Uwaga zgłoszona dwa razy, patrz uwaga nr 22.</p>	
32	2023-03-12	e-mail	Organizacja pozarządowa	Miasto Bydgoszcz	Plan	<p>Rozdział 6 – Wiza, cele i pakiety</p> <p>1. Pominięcie znaczenia lotnictwa komunikacyjnego Bydgoszcz-Szwederowo jako wojewódzkiego portu lotniczego.</p> <p>2. Pominięcie północno - wschodniej części obwodnicy Bydgoszczy i ruchu kolejowego generowanego przez Park Przemysłowy oraz przyszły węzeł przeładunkowy Bydgoszcz – Emilianowo.</p> <p>3. Zaplanowanie obsługi ruchu kolejowego po wschodniej części Bydgoszczy wyłącznie za pomocą dróg lokalnych co jest sprzeczne z interesami miasta i jego mieszkańców.</p> <p>4. Kontynuacja wadliwej koncepcji załadunku Górnego Tarasu Fordonu jako wysoko zurbanizowanej, gęsto zaludnionej dzielnicy (20 tys. mieszkańców) obsługującej również ciężki ruch towarowy.</p>	<p>Szczegółowy komentarz do wymienionych uwag wraz z argumentacją, ze względu na jego obszerność, załączamy w dodatkowym piśmie w tym samym mailu. Jednocześnie deklarujemy chęć współpracy z miastem w celu merytorycznej dyskusji nad możliwościami poprawy jakości przestrzeni miejskiej w sposób zgodny z potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Pomijając kwestie faktycznej roli jaką pełni lotnisko w Bydgoszczy, należy podkreślić, iż plany mobilności co do zasady skupiają się głównie na transporcie zbiorowym, pieszym i rowerowym, nie obejmują swoim zakresie analizy ruchu lotniczego. Budowa wschodniego "domknici" obwodnicy Bydgoszczy nie leży w kompetencji BydOF. Zadanie to powinna realizować GDDKiA (m.in. ze względu na znaczny koszt realizacji inwestycji spowodowany koniecznością budowy dwóch mostów). Należy zwrócić uwagę na hierarchiczność dokumentów, umiając inwestycje na drogach krajowych należałoby najpierw dotrzeć do uzgodnienia i akceptacji inwestycji przez GDDKiA, bez tego jakiegokolwiek plany realizacji takiej drogi są bezprzedmiotowe. Dokument zawiera w załączniku D uproszczone symulacje budżetowe. Przedstawione propozycje w zakresie inwestycji infrastrukturalnych będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje tylko typy przesiadkowe, które są preferowane w ramach SUMP, zaś ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji będzie wskazana po przeprowadzeniu szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o rozpoczęciu projektowania i jej realizacji.</p>
33	2023-03-06	Spotkanie w gminie	Administracja publiczna	Gmina Dobrcz	Plan	<p>Wniosek o umieszczenie przystani wodnej na wysokości miejscowości Topolno na Wiśle.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiadkowe, które są zgodne z założeniami PZMM. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres czy uruchomienie połączenia komunikacyjnego będzie możliwe do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o jej realizacji.</p> <p>W Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym transport wodny nie posiada potencjału aby stać się istotnym elementem komunikacji zbiorowej, transport wodny będzie stanowił lokalną atrakcję turystyczną.</p>	
34	2023-03-08	Spotkanie w gminie	Administracja publiczna	Miasto Bydgoszcz/Gmina Osielesko	Plan	<p>Popelniono błąd budując P&R przed parkiem myśliwskim, należy przenieść parking w stronę Gminy Osielesko (do Bydgoskim Centrum Targowo-Wystawienniczym) oraz odpowiednio przedłużyć linię tramwajową. W dalszej perspektywie linia tramwajowa powinna zostać przedłużona do centrum Gminy Osielesko.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Przedstawione propozycje inwestycji infrastrukturalnych, organizacji przewozów czy organizacji ruchu drogowego, będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac. Dokument obrazuje typy przesiadkowe, które są zgodne z założeniami PZMM. Ostateczna lokalizacja konkretnej inwestycji oraz jej zakres czy uruchomienie połączenia komunikacyjnego będzie możliwe do określenia po przeprowadzeniu bardziej szczegółowych analiz i powzięciu decyzji o jej realizacji.</p> <p>Przykładowe rekomendacje dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego zawarte są w celu szczegółowym 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego oraz w celu 2.2. - Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego.</p>	
35	2023-03-09	Spotkanie w gminie	Administracja publiczna	Gmina Sołec Kujawski	Plan	<p>Wniosek o przeniesienie zaznaczonego stopnia wodnego na wschód od przeprawy drogowej przez Wisłę, obecnie jest błąd na mapie. W miejscu obecnego (błędnie zaznaczonego) stopnia wodnego postuluje się zaplanowanie przystani (przeładunkowej). Zwiększyć znaczenie transportu wodnego jako alternatywy do Bydgoszczy (np. zaznaczyć ślad tramwaju wodnego z Sołca do Bydgoszczy).</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo</p>	<p>W załączniku C lokalizacja stopnia została skorygowana. W Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym transport wodny nie ma potencjału aby stać się istotnym elementem komunikacji zbiorowej, transport wodny będzie stanowił lokalną atrakcję turystyczną.</p>	

