



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Konsultacje społeczne – etap II **Warsztaty nad rozwiązaniami**

Zadanie jest realizowane w ramach projektu pn. Wsparcie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w latach 2020-2022 przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wykonawca



LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

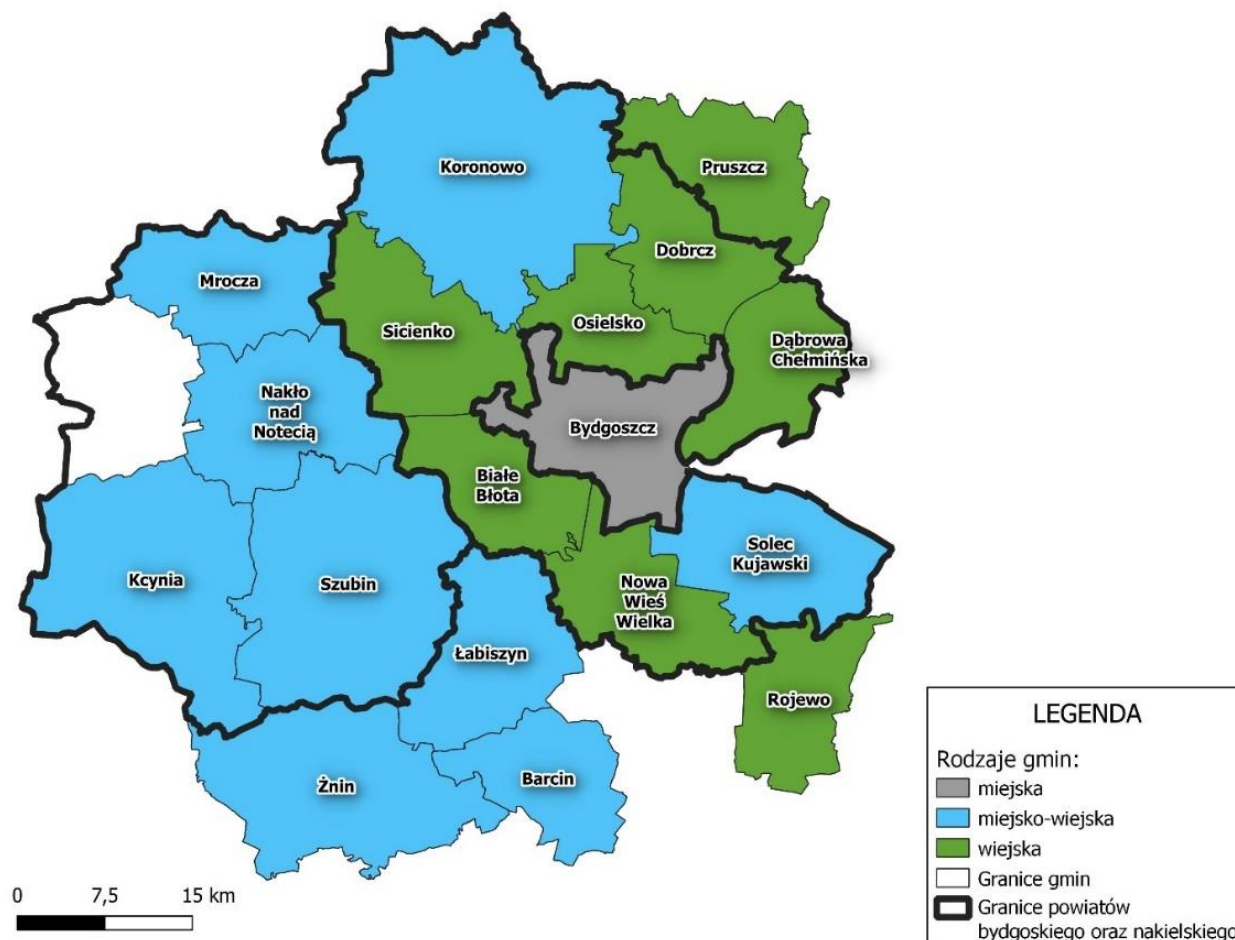
40-599 Katowice



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Zakres przestrzenny analizy stanu istniejącego

- Miasto Bydgoszcz,
- Gmina Barcin,
- Gmina Białe Błota
- Gmina Dąbrowa Chełmińska,
- Gmina Dobrcz,
- Gmina Kcynia,
- Gmina Koronowo,
- Gmina Łabiszyn,
- Gmina Mroczka,
- Gmina Nakło nad Notecią,
- Gmina Nowa Wieś Wielka,
- Gmina Osielesko,
- Gmina Pruszcz,
- Gmina Rojewo,
- Gmina Sicienko,
- Gmina Solec Kujawski,
- Gmina Szubin,
- Gmina Żnin,
- Powiat nakielski,
- Powiat bydgoski.





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Zakres merytoryczny analizy

Diagnoza

- demografia, ekonomia, gospodarka, sport, edukacja, kultura, handel
- transport
- ocena stanu środowiska
- zgodność polityk i dokumentów z zasadami zrównoważonego rozwoju
- inwentaryzacja



Produkty analityczne

- Aglomeracyjny system dróg rowerowych;
- Rozwój transportu szynowego (kolej i tramwaje);
- Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej wraz z biletem aglomeracyjnym;
- Zintegrowane węzły przesiadkowe;
- Sieć dróg odciążająca układ komunikacyjny;
- Aglomeracyjny system transportu wodnego;
- Obszary samowystarczalne;
- Planowanie nowych i zwiększenie dostępności do zielonych/historycznych miejsc rekreacyjnych;
- Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w każdej gałęzi mobilności;
- Optymalizacja dostępności do informacji i usług mieszkańców;
- Budowanie przy planowaniu zrównoważonej mobilności tożsamości Metropolii Bydgoszcz;
- Promocja transportu indywidualnego opartego o samochody elektryczne;
- Jeden podmiot zajmujący się zarządzaniem wyzwaniami aglomeracyjnymi.



Badania

- uzupełniające przemieszczeń mieszkańców na podstawie kart SIM;
- natężenia ruchu;
- w transporcie publicznym;
- w gospodarstwach domowych;
- jakościowe;
- ankieta internetowa;



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Demografia, społeczeństwo

- Bydgoski Obszar Funkcjonalny pod względem potencjału demograficznego charakteryzuje się **mało korzystną** sytuacją dla rozwoju społeczno-gospodarczego
- liczba ludności na terenie całego BydOF stale **zmniejsza się**, choć zauważalne jest zróżnicowanie lokalne: w Bydgoszczy ma miejsce **zmniejszenie** liczby mieszkańców, w pozostałych gminach obserwuje się **wzrost** liczby ludności
- na terenie BydOF zachodzi proces **starzenia się** społeczeństwa
- wzrost liczby ludności w gminach sąsiadujących choć pozornie wydaje się zjawiskiem korzystnym, to niestety ma on również swoje **negatywne** aspekty, w tym w szczególności:
 - ✓ **rozlewanie się miast**
 - ✓ **problemy** z zapewnieniem dostępności transportowej
 - ✓ **problemy** z zapewnieniem dostępności usług społecznych
- na terenie BydOF obserwuje się **wysoką dostępność** do leczenia otwartego oraz **zmniejsza się** populacja osób żyjących w ubóstwie i mających ciężką sytuację życiową



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Gospodarka, sport, edukacja

- na terenie BydOF **zwiększa się** liczba podmiotów gospodarczych, generujących nowe miejsca pracy
- BydOF ma **wysoki poziom** zatrudnienia, **zwiększa się** liczba pracujących przy jednoczesnym **spadku** bezrobocia rejestrowanego
- rozkład przestrzenny poziomu bezrobocia w poszczególnych gminach uzależniony jest od odległości danej gminy od największych rynków pracy
- BydOF cechuje się **rozwojową tendencją** w zakresie liczby obiektów i infrastruktury sportowej
- BydOF to obszar z **pozytywną sytuacją** dotyczącą edukacji – obserwowany jest wzrost liczby szkół, przedszkoli i żłobków

BydOF jest motorem wzrostu i rozwoju gospodarczego oraz społecznego dla regionu



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Transport

- BydOF skupia **wiele systemów transportowych**: drogowy, kolejowy, pieszy, rowerowy, wodny, lotniczy
- sieć drogowa jest **rozbudowana** i zapewnia **wysoką dostępność transportową** do Bydgoszczy, lecz charakteryzuje się miejscowo **niezadawalającym stanem dróg** na terenach miejskich i wiejskich
- **wiele odcinków dróg wymaga zmian** ze względu na występowanie zagrożenia dla wszystkich uczestników ruchu
- **sieć kolejowa jest gęsta**, jednak niektóre odcinki tej sieci są **nieczynne lub zlikwidowane**, a stan techniczny eksploatowanej infrastruktury **jest przeciętny**
- funkcjonowanie węzłów przesiadkowych **nie jest zadawalające**
- nasycenie obszaru parkingami działającymi w systemie Park&Ride jest **znikome**
- oferta przewozowa w transporcie zbiorowym jest **nieatrakcyjna**, wiele miejsc pozbawionych jest dostępu do komunikacji publicznej



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Transport

- organizowanie i finansowanie przewozów kolejowych spoczywa głównie na Samorządzie Województwa Kujawsko-Pomorskiego
- połączenia kolejowe o zasięgu regionalnym w BydOF funkcjonują jedynie w dziesięciu gminach, tj. Bydgoszczy, Białych Błotach, Dąbrowie Chełmińskiej, Dobrczu, Nakle nad Notecią, Nowej Wsi Wielkiej, Osielsku, Pruszczu, Sicienku i Solcu Kujawskim
- liczba par połączeń kolejowych do rdzenia obszaru funkcjonalnego (Bydgoszczy) z poszczególnych gmin jest zróżnicowana
- siatkę połączeń autobusowych o zasięgu lokalnym można uznać za gęstą, jednak nie w każdej gminie przekłada się to na atrakcyjną ofertę przewozową
- dostęp do połączeń autobusowych uwarunkowany jest sposobem organizowania transportu zbiorowego - stosunkowo najlepsza oferta przewozowa występuje w Bydgoszczy i gminach, które przekazują organizowanie transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych Miastu Bydgoszcz (Białe Błota, Dobrcz, Nowa Wieś Wielka, Osielsko)



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Transport

- główne problemy w zakresie ergonomii i dostępności przestrzeni transportowej, to:
 - ✓ **niewielka** liczba linii komunikacyjnych
 - ✓ **mała liczba** kursów komunikacyjnych
 - ✓ **brak zsynchronizowanych** rozkładów jazdy
 - ✓ **niedostosowane** odjazdy kursów komunikacyjnych do godzin rozpoczęcia/zakończenia pracy i zajęć edukacyjnych
 - ✓ **niezadawalający** stan infrastruktury dedykowanej pieszym lub jej całkowity brak
 - ✓ przestrzeń transportowa wykazuje **niski stopień przystosowania** do potrzeb osób o ograniczonej mobilności
 - ✓ **niewystarczająca** liczba pojazdów transportu zbiorowego, przystosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Transport

- główne problemy i wyzwania dla ruchu pieszego i rowerowego to: **brak ciągłości** infrastruktury, **nierówna nawierzchnia** ciągów komunikacyjnych, **brak separacji** ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego, zagrożenia bezpieczeństwa przez **pojazdy poruszające się z nadmierną prędkością**, **trudności w przewozie** roweru komunikacją zbiorową
- do największej liczby zdarzeń z udziałem rowerzystów dochodzi na **obszarach pozbawionych** infrastruktury dla rowerzystów bądź tam, gdzie droga rowerowa krzyżuje się z drogą dla ruchu samochodowego
- **najniebezpieczniejsze** odcinki ulic znajdują w Bydgoszczy, w której występuje wzmożony ruch drogowy i skomplikowany układ ulic, a główną przyczyną zdarzeń drogowych jest niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowa zmiana pasa ruchu
- w gminach BydOF występuje **wiele miejsc** wymagających wyprowadzenia ruchu ze względu na zagrożenie wszystkich uczestników ruchu, ograniczenie oddziaływania na środowisko i poprawę jakości życia

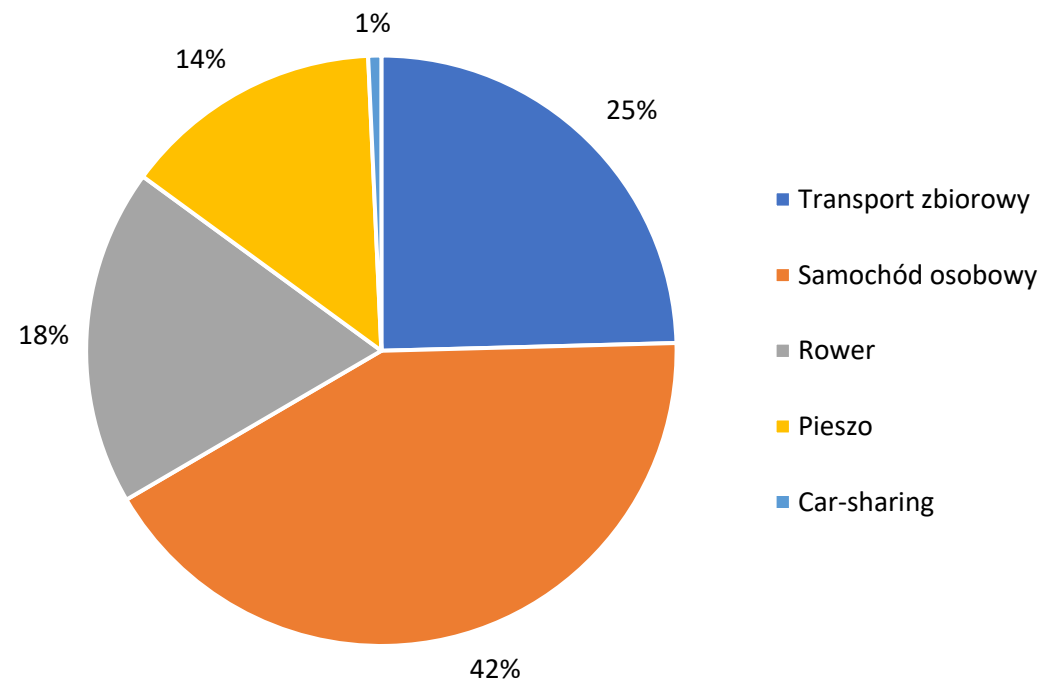


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych

Dominującym sposobem przemieszczania się w BydOF był **samochód** (42% odpowiedzi), natomiast na podróże z wykorzystaniem środków transportu publicznego padło ok. 25% odpowiedzi.

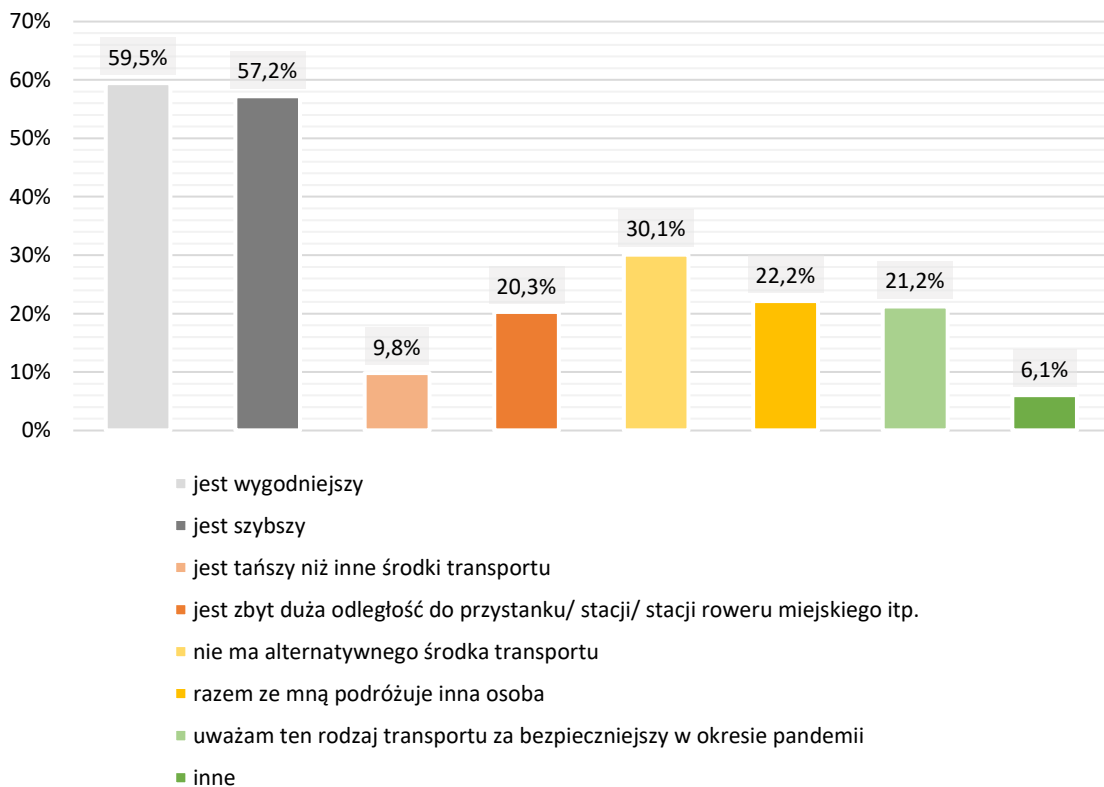
Rower – jako podstawowy lub uzupełniający środek transportu – wybierany był do codziennych przejazdów przez 18% respondentów. 14% badanych wybierało przemieszczenia piesze.



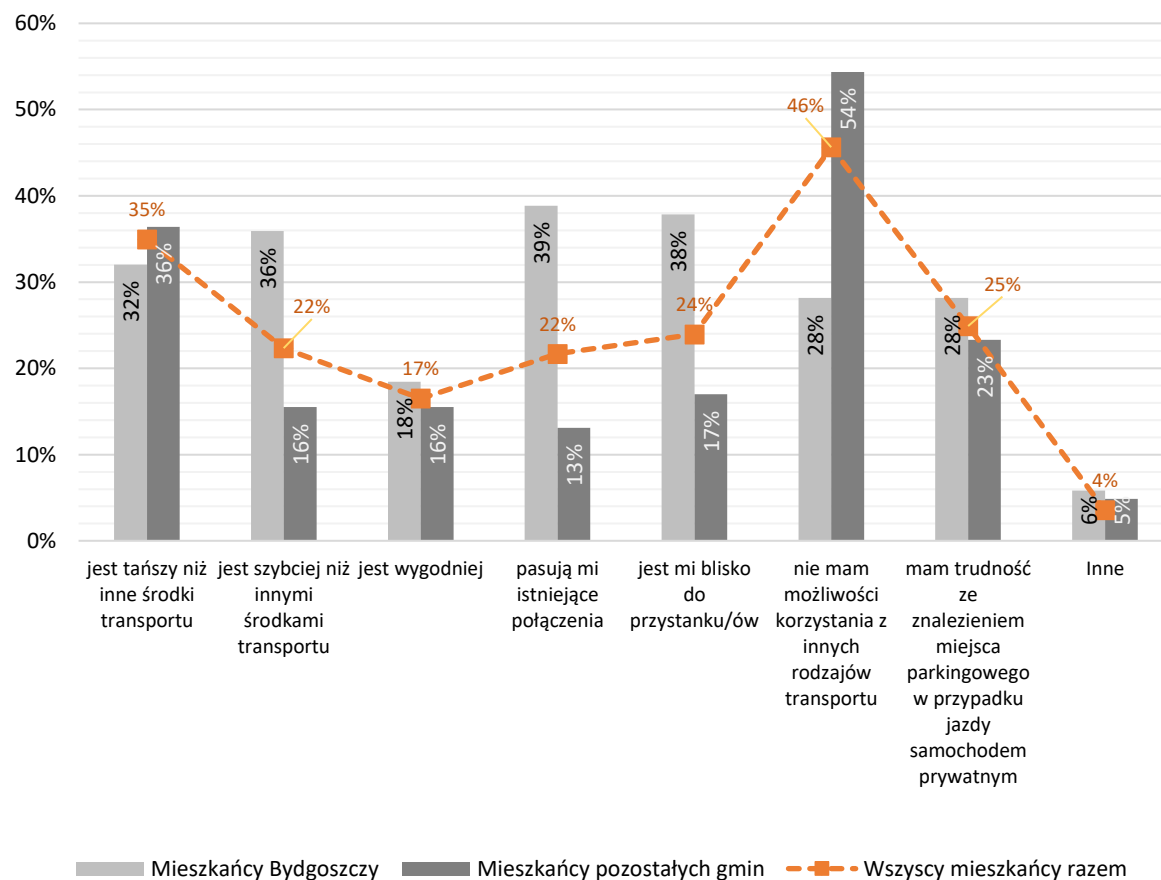


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych



Przyczyny wyboru indywidualnego transportu samochodowego



Przyczyny wyboru transportu zbiorowego



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Badanie natężenia ruchu

- dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego poranne i popołudniowe godziny szczytu przypadają odpowiednio od 7:00 do 8:00 oraz od 15:00 do 16:00
- najwyższym dobowym natężeniem ruchu pojazdów charakteryzują się gminy Bydgoszcz, Białe Błota, Osielsko i Sicienko; najmniejsze dobowe natężenie ruchu występuje w gminach Kcynia, Mrocza i Rojewo – graniczą one z gminami znajdującymi się poza obszarem opracowania
- największy udział w natężeniu ruchu pojazdów stanowią samochody osobowe (do 9 miejsc z kierowcą), mikrobusy, pickupy i samochody kempingowe z przyczepą lub bez, a najmniejsze ciągniki rolnicze z przyczepami lub bez, maszyny samobieżne (walce drogowe, koparki, itp.). Niskim udziałem charakteryzują się również autobusy
- Bydgoski Rower Aglomeracyjny najchętniej wybierany jest w miesiącach letnich - użytkownicy najczęściej podróżują krócej niż 20 minut



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Badanie w transporcie publicznym

- największe obciążenie podróżnych występuje na stacji Bydgoszcz Główna (9 268 osób). Na pozostałych stacjach odbywa się znacznie mniejszy ruch pasażerski, z czego największy zaobserwowano na stacji Solec Kujawski (1 015 osób). Najmniej pasażerów pojawiło się na stacji Bydgoszcz Akademia, Gzin, Łęgowo (po 10 osób)
- na dworcach i przystankach autobusowych największa liczba podróżujących odnotowana została na Dworcu Autobusowym Bydgoszcz (2 280 osób) a najmniejsza na przystanku autobusowym Pruszcz (8 osób)
- godzinami szczytu, w których zaobserwowano największą wymianę pasażerów jest okres od 7:00 do 8:00 oraz od 15:00 do 16:00
- na dworcu kolejowym Bydgoszcz Główna zaobserwowano podobną ilość osób wsiadających oraz wysiadających (odpowiednio: 4 650 osób wysiadających i 4 618 osób wsiadających).



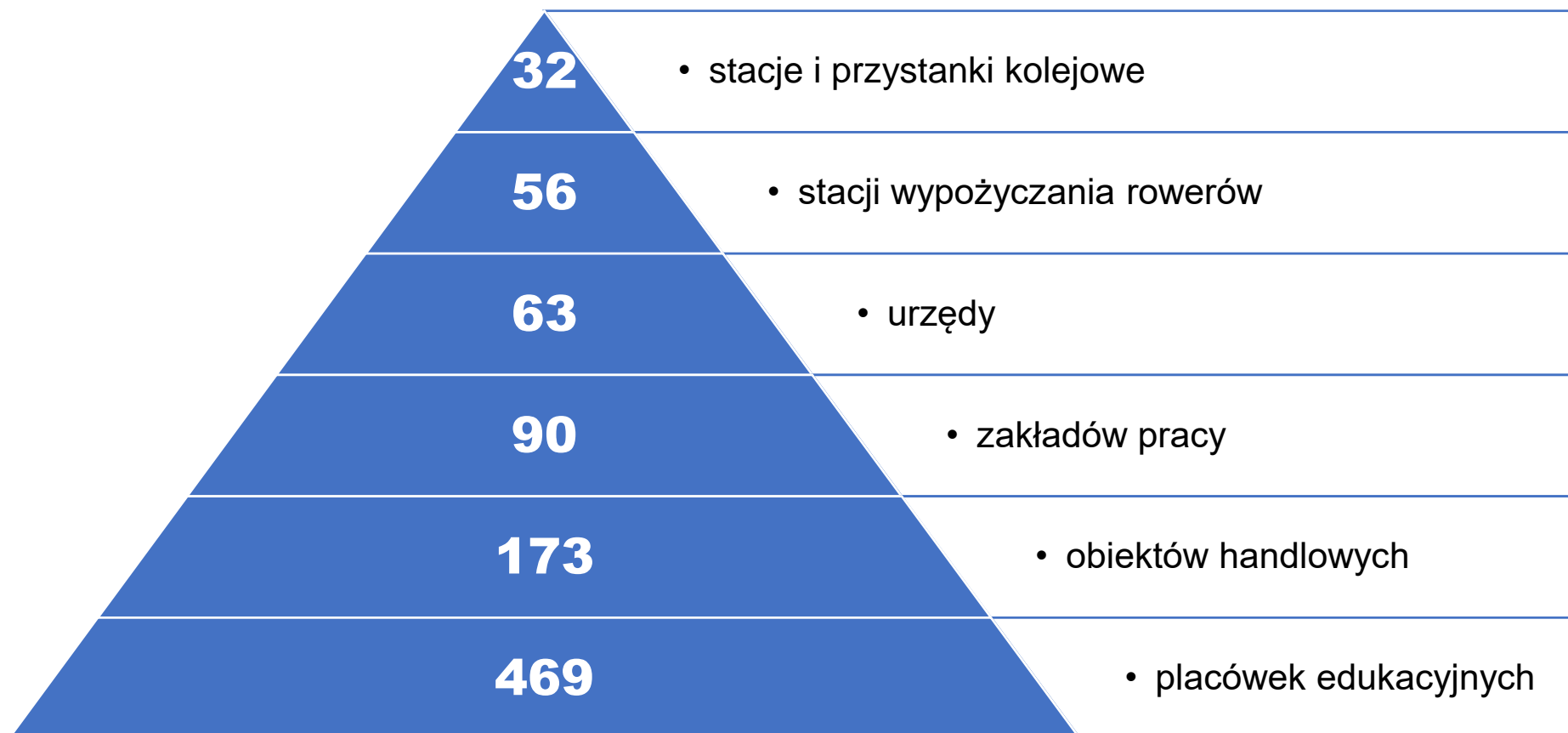
Wnioski – Zgodność polityk i dokumentów z zasadami zrównoważonego rozwoju

- dokumenty strategiczne przyjęte na poszczególnych szczeblach są **zgodne** z zasadami zrównoważonego rozwoju
- w dokumentach kładzie się **nacisk** na ograniczenie negatywnego wpływu działalności człowieka na stan środowiska
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w **bardzo ograniczonym zakresie** ujmują kwestie związane z rozwojem transportu publicznego, autobusowego i kolejowego
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego **dość szeroko i szczegółowo** opisują kierunki rozwoju układu drogowego



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski – Inwentaryzacja





Wnioski – Ocena dotychczasowych działań związanych z mobilnością

- 16 gmin **nie posiada** ani nie jest w trakcie realizacji parkingów Park&Ride, są to: Barcin, Białe Błota, Dąbrowa Chełmińska, Dobrcz, Kcynia, Koronowo, Łabiszyn, Mrocza, Nowa Wieś Wielka, Osielsko, Pruszcz, Rojewo, Sicienko, Solec Kujawski, Szubin, Żnin;
- Gminny rower miejski **funkcjonuje** tylko w trzech gminach, są to: Barcin, Bydgoszcz, Nakło nad Notecią.
- Polityka stacji ładowania pojazdów elektrycznych/ proekologicznych środków transportu zbiorowego jest realizowana przez Gminy:
 - ✓ Bydgoszcz – **modernizacja taboru autobusowego** pod względem redukcji emisji spalin oraz budowa **punktów ładowania pojazdów elektrycznych**
 - ✓ Koronowo – istnieje jedno **stanowisko ładowania pojazdów elektrycznych**
 - ✓ Łabiszyn – istnieje jedno **stanowisko ładowania pojazdów elektrycznych**
 - ✓ Nakło nad Notecią – istnieje jedno **stanowisko ładowania pojazdów elektrycznych**
 - ✓ Szubin – opracowywana jest dokumentacja projektowa na wykonanie **stanowiska ładowania pojazdów elektrycznych**



Wnioski – Obszary strategiczne

Analiza stanu obecnego wskazuje na **słuszność obranych obszarów strategicznych (czyli głównych kierunków zmian w aspekcie implementacji zrównoważonej mobilności) dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego**, brzmiących następująco:

- Aglomeracyjny system dróg rowerowych;
- Rozwój transportu szynowego (kolej i tramwaje);
- Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej wraz z biletem aglomeracyjnym;
- Zintegrowane węzły przesiadkowe;
- Sieć dróg odciążająca układ komunikacyjny;
- Aglomeracyjny system transportu wodnego;
- Obszary samowystarczalne;
- Planowanie nowych i zwiększenie dostępności do zielonych/historycznych miejsc rekreacyjnych;
- Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w każdej gałęzi mobilności;
- Optymalizacja dostępności do informacji i usług mieszkańców;
- Budowanie przy planowaniu zrównoważonej mobilności tożsamości Metropolii Bydgoszcz;
- Promocja transportu indywidualnego opartego o samochody elektryczne;
- Jeden podmiot zajmujący się zarządzaniem wyzwaniami aglomeracyjnymi.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

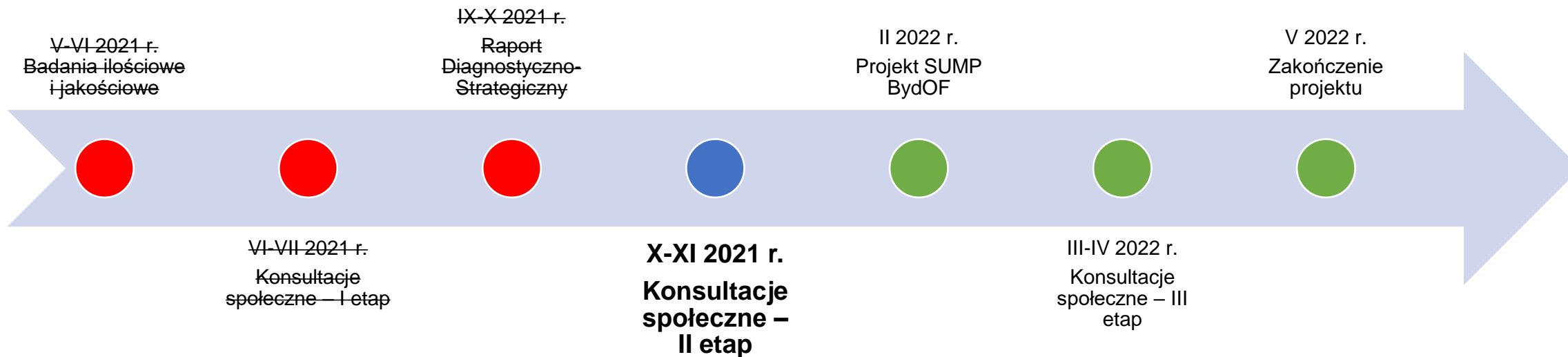
Przedstawione wnioski zostaną wykorzystane do opracowania [Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego](#) w zakresie obejmującym w szczególności:




- zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do celów podróży i usług
- poprawę stanu bezpieczeństwa
- przyczynianie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii
- poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów
- pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Uproszczony harmonogram prac



-  Działania zakończone
-  Działania trwające
-  Działania planowane



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Dziękuję za uwagę