



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Załącznik B Charakterystyka wskaźników realizacji PZMM BydOF



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Projekt jest współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Priorytet VI – Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach,

Działanie 6.1 Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach.



Spis treści

1. Informacje wstępne	3
2. Wskaźniki rezultatu	5
2.1 Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców BydOF	6
2.2 Mieszkańcy miast poniżej 100 tys. mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	6
2.3 Mieszkańcy Bydgoszczy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	8
2.4 Emisja CO ₂	9
2.5 Zmniejszenie emisji PM _{2,5} z transportu drogowego	10
3. Wskaźniki produktu	12
3.1 Długość dróg dla rowerów	13
3.2 Liczba błękitno-zielonych rozwiązań infrastrukturalnych	13
3.3 Liczba parkingów Park&Ride	14
3.4 Budowa lub modernizacja torów tramwajowych.....	14
4. Wskaźniki trendu	15
4.1 Liczba centrów/węzłów przesiadkowych	16
4.2 Liczba miejsc postojowych na parkingach Park&Ride	16
4.3 Liczba miejsc postojowych na parkingach Bike&Ride	16
4.4 Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych.....	17
4.5 Liczba stacji wypożyczania rowerów	17
4.6 Długość dróg dla rowerów wzdłuż ciągów wodnych.....	17
4.7 Liczba tablic informacji pasażerskiej.....	18
4.8 Wskaźnik motoryzacji	18
4.9 Liczba stacji i przystanków kolejowych.....	18
4.10 Średnia liczba par połączeń kolejowych do Bydgoszczy z poszczególnych gmin BydOF.....	19
4.11 Udział podróży samochodem w podziale zadań przewozowych	19
4.12 Średni czasu przejazdu transportem publicznym pomiędzy gminami, a rdzeniem obszaru.....	19



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



1. Informacje wstępne



Poniżej przedstawiono charakterystykę wskaźników realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Wskaźniki te pośrednio lub bezpośrednio wskazują stopień realizacji celów szczegółowych, a także poszczególnych pakietów działań PZMM BydOF. Wskaźniki podzielone są na trzy grupy:

- 1) **Wskaźniki rezultatu** – wskazują bezpośrednio jaki ma być stan docelowy danego wskaźnika. W tym przypadku podane są dwie wartości tj. wartość pośrednia do 2038 roku oraz wartość docelowa, która powinna zostać osiągnięta do 2037 roku. Należy pamiętać, że nie wyklucza się osiągnięcia większych wartości docelowych, niż przewiduje dokument. Wartości należy traktować jako minimalne.
- 2) **Wskaźniki produktu** – wskazują bezpośrednio jakie mają być produkty PZMM. W tym przypadku podane są dwie wartości tj. wartość pośrednia do 2038 roku oraz wartość docelowa, która powinna zostać osiągnięta do 2037 roku. Należy pamiętać, że nie wyklucza się osiągnięcia większych wartości docelowych, niż przewiduje dokument. Wartości należy traktować jako minimalne.
- 3) **Wskaźniki trendu** – wskazują jedynie trend zmiany (wzrost lub spadek) bez określania wymaganego poziomu zmiany.

Wyniki postępów implementacji działań opisanych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinny być publikowane w formie:

- raportów pośrednich - tworzonych cyklicznie, co roku,
- raportów realizacji wskaźników - tworzonych cyklicznie, co trzy lata.

Raporty pośrednie powinny być publikowane począwszy od 2024 roku, a Raporty z realizacji wskaźników – od 2026 roku. Regularna kontrola stopnia wykonania określonych zadań pozwoli wykazać, jakie korzyści dla społeczeństwa zostały już osiągnięte, a jakie zostaną uzyskane w przyszłości. Ponadto pozwoli wskazać napotkane bariery w implementacji zrównoważonej mobilności lub przedsięwzięcia wymagające modyfikacji.

Ostateczne wyniki należy odnieść do zaprezentowanej wartości bazowej, której stan jest aktualny na koniec podanego przy każdym wskaźniku roku. Wszystkie wartości zostały zaokrąglone zgodnie z zasadami matematycznymi i w taki sposób należy je zaokrąglić.



2. Wskaźniki rezultatu





2.1 Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców BydOF

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2020 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
<i>Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców BydOF</i>	14 zgonów	spadek o 10% - 13 zgonów	spadek o 20% - 11 zgonów

Wskaźnik liczony jest na podstawie danych pozyskanych z Komendy Wojewódzkiej Policji. Szacując wartość docelową wzięto pod uwagę ogólny trend spadkowy liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na przestrzeni ostatnich 10 lat, ale także liczne wahania tych wartości. Ze względu na dostępność danych z Komendy Wojewódzkiej Policji brak jest podziału na rodzaj czy kategorię drogi.

Monitorowany cel strategiczny: Cel strategiczny 4: Poprawa bezpieczeństwa.

Źródło danych: Komenda Wojewódzka Policji

2.2 Mieszkańcy miast poniżej 100 tys. mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2020 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
<i>Mieszkańcy miast poniżej 100 tys. mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego</i>	5,98	5,98	6,09

Dostęp do publicznej komunikacji zbiorowej mierzony jest udziałem liczby ludności BydOF mającej bardzo dobry lub dobry dostęp do stacji i przystanków kolejowych lub przystanków komunikacji publicznej.

Bardzo dobry dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców określany jest jako:

- mniej niż 5 minut drogi (417 m w linii prostej) do przystanku autobusowego/tramwajowego/trolejbusowego lub analogicznego środka transportu publicznego ze średnią liczbą połączeń powyżej 4 na godzinę lub mniej niż 10 minut drogi (833 m w linii prostej) do stacji kolei/metra ze średnią liczbą połączeń powyżej 4 na godzinę



Dobry dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców określany jest jako:

- mniej niż 5 minut drogi (417 m w linii prostej) do przystanku autobusowego/tramwajowego/trolejbusowego lub analogicznego środka transportu publicznego ze średnią liczbą połączeń poniżej 4 na godzinę LUB mniej niż 10 minut drogi (833 m w linii prostej) do stacji kolei/metra ze średnią liczbą połączeń poniżej 4 na godzinę

Do wyliczenia wartości wskaźnika stworzono program (dołączony do opracowania wraz z instrukcją), który przelicza odsetek liczby ludności o bardzo dobrym lub dobrym dostępie do publicznego transportu zbiorowego na podstawie przestrzennego rozmieszczenia ludności i rozkładów jazdy.

W tym przypadku przeliczono wartości uzyskane dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców tj.: Barcin, Koronowo, Mrocza, Łabiszyn, Pruszcz, Nakło nad Notecią, Kcynia, Solec Kujawski, Szubin i Żnin na podstawie poniższego wzoru.¹

$$W = \frac{P}{10}$$

Gdzie:

W – wartość wskaźnika wyrażona w skali od 0 do 10

P – wartość parametru dostępności dla miast poniżej 100 ty. mieszkańców

$$P = \frac{(L_1 \times 1 + L_2 \times 0,5) \times 100}{L}$$

L – liczba mieszkańców ogółem, sumaryczna wartość dla analizowanych miast

L₁ – liczba mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego, sumarycznie dla analizowanych miast

L₂ – liczba mieszkańców z dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego, sumarycznie dla analizowanych miast

Monitorowany cel strategiczny: Cel strategiczny 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy; Cel strategiczny 2: Racjonalne planowanie przestrzenne.

Źródło danych: Baza danych z rejestru PESEL.

¹ Na podstawie instrukcji CUPT



2.3 Mieszkańcy Bydgoszczy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2020 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
<i>Mieszkańcy Bydgoszczy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego</i>	9,24	9,24	9,26

Dostęp do publicznej komunikacji zbiorowej mierzony jest udziałem liczby ludności Bydgoszczy mającej bardzo dobry lub dobry dostęp do stacji i przystanków kolejowych lub przystanków komunikacji publicznej.

Bardzo dobry dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców określany jest jako:

- mniej niż 5 minut drogi (417 m w linii prostej) do przystanku autobusowego/tramwajowego/trolejbusowego lub analogicznego środka transportu publicznego ze średnią liczbą połączeń powyżej 10 na godzinę LUB mniej niż 10 minut drogi (833 m w linii prostej) do stacji kolei/metra ze średnią liczbą połączeń powyżej 10 na godzinę

Dobry dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców określany jest jako:

- mniej niż 5 minut drogi (417 m w linii prostej) do przystanku autobusowego/tramwajowego/trolejbusowego lub analogicznego środka transportu publicznego ze średnią liczbą połączeń od 4 do 10 na godzinę LUB mniej niż 10 minut drogi (833 m w linii prostej) do stacji kolei/metra ze średnią liczbą połączeń od 4 do 10 na godzinę

Do wyliczenia wartości wskaźnika stworzono program (dołączony do opracowania wraz z instrukcją), który przelicza odsetek liczby ludności o bardzo dobrym lub dobrym dostępie do publicznego transportu zbiorowego na podstawie przestrzennego rozmieszczenia ludności i rozkładów jazdy.



Dla Bydgoszczy (jedynego miasta powyżej 100 tys. mieszkańców w BydOF) program analogicznie, jak dla poprzedniego wskaźnika oblicza wartość wskaźnika tj. na podstawie poniższego wzoru:²

$$W = \frac{P}{10}$$

Gdzie:

W – wartość wskaźnika wyrażona w skali od 0 do 10

P – wartość parametru dostępności dla miast powyżej 100 ty. mieszkańców

$$P = \frac{(L_1 \times 1 + L_2 \times 0,5) \times 100}{L}$$

L – liczba mieszkańców Bydgoszczy ogółem

L₁ – liczba mieszkańców Bydgoszczy z bardzo dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

L₂ – liczba mieszkańców Bydgoszczy z dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Monitorowany cel strategiczny: Cel strategiczny 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy; Cel strategiczny 2: Racjonalne planowanie przestrzenne.

Źródło danych: Baza danych z rejestru PESEL.

2.4 Emisja CO₂

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2020 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
<i>Emisja CO₂ ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim</i>	1 207 532,48 [t CO ₂ /rok] (2021)	1 385 220,69 [t CO ₂ /rok]	1 000 674,83 [t CO ₂ /rok]

Emisja CO₂ ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim liczony jest na podstawie wzoru:

² Na podstawie instrukcji CUPT



$$ECO_2 = \sum_{i=1}^3 PR_i \times (1 - uEV_i) \times \frac{WZP_i}{100} \times WE_i$$

Gdzie:

i – kategoria pojazdu (samochód osobowy, samochód dostawczy i ciężarowy, autobus,)

PR_i – praca przewozowa w pojkm wykonana w danym roku przez pojazd i-tej kategorii wg modelu ruchu

uEV_i – udział samochodów elektrycznych i-tej kategorii w ogóle pojazdów i-tej kategorii

WZP_i – wskaźnik średniego zużycia paliwa przez pojazd i-tej kategorii

WE_i – średni ważony wskaźnik emisji CO₂ przez pojazdy i-tej kategorii w kg/litr paliwa

W kalkulacji pomija się emisję z transportu kolejowego i tramwajowego, gdyż są one traktowane jako zeroemisyjne środki transportu.

Monitorowany cel strategiczny: Cel strategiczny 3: Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Źródło danych: Model ruchu,

2.5 Zmniejszenie emisji PM_{2,5} z transportu drogowego

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2020 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
<i>Emisja PM_{2,5} z transportu drogowego</i>	10 464,69 [kg/rok/ 100 tys. os.] (2020)	10 164,24 [kg/rok/ 100 tys. os.]	9 749,84 [kg/rok/ 100 tys. os.]

Wskaźnik ten dotyczy tylko miasta Bydgoszcz

Emisja PM_{2,5} z transportu drogowego w aglomeracji miejskiej liczona w kilogramach PM_{2,5} w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej, gdzie aglomeracja miejska, dla której pozyskano dane jest tożsama z miastem Bydgoszcz (kod strefy PL0401).

Na podstawie raportu opracowanego w Regionalnym Wydziale Monitoringu Środowiska w Bydgoszczy Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska pt. „Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim” za rok 2020 uzyskano dane:



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Nazwa	wartość	jednostka
Liczba mieszkańców aglomeracji miejskiej	348 190	[os.]
	3,48	[100 tys. os.]
Emisja PM2,5 z transportu drogowego	36 437	[kg/rok]
Emisja PM2,5 z transportu drogowego na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej	10 464,69	[kg/rok/100 tys. os.]

Monitorowany cel strategiczny: Cel strategiczny 3: Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Źródło danych: Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim



3. Wskaźniki produktu





3.1 Długość dróg dla rowerów

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2020 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
Długość dróg dla rowerów	320,3 km	wzrost o 60 km - 380,3 km	wzrost o 100 km - 480,3 km

Długość dróg dla rowerów mierzona jest w kilometrach zrealizowanych dróg dla rowerzystów i odnosi się do całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Monitorowany cel strategiczny: *Cel strategiczny 4: Poprawa bezpieczeństwa; Cel strategiczny 2: Racjonalne planowanie przestrzenne.*

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych GUS (SG-01), gdzie zgodnie z udostępnioną definicją: Droga dla rowerów (ścieżka rowerowa) to „droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450)). Począwszy od roku 2013 dane uwzględniają długość dróg dla rowerów będących odpowiednio w obszarze właściwości gminy, starostwa i urzędu marszałkowskiego (bez długości szlaków rowerowych), czyli: samodzielnych dróg dla rowerów (położonych w pasie drogi); dróg wydzielonych z jezdni; dróg wydzielonych z chodnika; dróg zawartych w ciągach pieszo-rowerowych. Za długość dróg dla rowerów należy uważać długość dróg przebiegających w jednym kierunku. Długość dróg położonych po dwóch stronach drogi jest liczona odrębnie. Ujęto drogi służące głównie do celów komunikacyjnych, a nie turystycznych, tzw. szlaków rowerowych (np. położonych w lesie).”

3.2 Liczba błękitno-zielonych rozwiązań infrastrukturalnych

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2021 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
Liczba błękitno-zielonych rozwiązań infrastrukturalnych	0 szt.	20 szt.	40 szt.

Liczba błękitno-zielonych rozwiązań infrastrukturalnych liczona jest w sztukach zrealizowanych projektów dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Monitorowany cel strategiczny: *Cel strategiczny 3: Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko; Cel strategiczny 2: Racjonalne planowanie przestrzenne.*

Źródło danych: Samorządy gminne BydOF



3.3 Liczba parkingów Park&Ride

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2021 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
<i>Liczba parkingów Park&Ride</i>	6 szt.	wzrost o 50% - 9 szt.	wzrost o 100% - 12 szt.

Liczba parkingów typu Parkuj i Jedź liczona jest w sztukach zrealizowanych projektów dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Monitorowany cel strategiczny: Cel strategiczny 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy; Cel strategiczny 2: Racjonalne planowanie przestrzenne.

Źródło danych: Samorządy gminne BydOF

3.4 Budowa lub modernizacja torów tramwajowych

Wskaźnik	Wartość		
	Bazowa (2021 r.)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)
<i>Budowa lub modernizacja torów tramwajowych</i>	0 km	6 km	14 km

Wskaźnik liczony jest w kilometrach wybudowanych oraz zmodernizowanych torów tramwajowych na podstawie danych udostępnionych z Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy.

Monitorowany cel strategiczny: Cel strategiczny 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy; Cel strategiczny 2: Racjonalne planowanie przestrzenne.

Źródło danych: ZDMiKP



4. Wskaźniki trendu





4.1 Liczba centrów/węzłów przesiadkowych

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Liczba centrów/węzłów przesiadkowych</i>	25 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	2.2

Liczba istniejących centrów/węzłów przesiadkowych liczona jest w sztukach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z samorządów gminnych.

4.2 Liczba miejsc postojowych na parkingach Park&Ride

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Liczba miejsc postojowych na parkingach Park&Ride</i>	1 143 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	2.2

Liczba miejsc postojowych na parkingach Park&Ride liczona jest w sztukach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z samorządów gminnych.

4.3 Liczba miejsc postojowych na parkingach Bike&Ride

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Liczba miejsc postojowych na parkingach Bike&Ride</i>	14 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	2.2

Liczba miejsc postojowych na parkingach Bike&Ride liczona jest w sztukach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z samorządów gminnych.



4.4 Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych</i>	23 (2021)	wzrost	Samorzady gminne BydOF	1.4; 3.1; 2.4

Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych liczona jest w sztukach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z samorządów gminnych.

4.5 Liczba stacji wypożyczenia rowerów

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Liczba stacji wypożyczenia rowerów</i>	66 (2021)	wzrost	Samorzady gminne BydOF	1.3; 3.1

Liczba stacji wypożyczenia rowerów liczona jest w sztukach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z samorządów gminnych.

4.6 Długość dróg dla rowerów wzdłuż ciągów wodnych

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Długość dróg dla rowerów wzdłuż cieków wodnych</i>	21,2 km (2021)	wzrost	Samorzady gminne BydOF	1.3; 3.1

Długość dróg dla rowerów wzdłuż ciągów wodnych liczona jest w kilometrach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z samorządów gminnych.



4.7 Liczba tablic informacji pasażerskiej

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Liczba tablic informacji pasażerskiej</i>	361 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	1.4; 2.4; 4.3

Liczba tablic informacji pasażerskiej liczona jest w sztukach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z samorządów gminnych.

4.8 Wskaźnik motoryzacji

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Wskaźnik motoryzacji</i>	630,7 (2019)	spadek	GUS, Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	1.2; 1.3

Wskaźnik motoryzacji liczony jest liczbą samochodów osobowych zarejestrowanych na 1000 mieszkańców w powiatach BydOF. Uwzględnienie danych o zasięgu powiatowym wynika z faktu, że rejestracja pojazdów jest zadaniem własnym starosty, a powiat wykonuje je we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność. W skład Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego w całości wchodzi powiat bydgoski i miasto Bydgoszcz oraz wybrane gminy z powiatów: inowrocławskiego, nakielskiego, świeckiego, żnińskiego. Wartość bazowa to średnia dla wszystkich wymienionych powiatów.

4.9 Liczba stacji i przystanków kolejowych

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Liczba stacji i przystanków kolejowych</i>	32 (2021)	wzrost	PKP Polskie Linie Kolejowe	1.2; 1.3; 2.2

Liczba stacji i przystanków kolejowych liczona jest w sztukach dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych z PKP PLK.



4.10 Średnia liczba par połączeń kolejowych do Bydgoszczy z poszczególnych gmin BydOF

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Średnia liczba par połączeń kolejowych do Bydgoszczy z poszczególnych gmin BydOF</i>	10,2 (2021)	wzrost	Organizatorzy przewozów kolejowych	1.2; 1.3; 2.2

Średnia liczba par połączeń kolejowych do Bydgoszczy z poszczególnych gmin liczona jest na podstawie danych od organizatorów przewozów kolejowych. Średnia nie uwzględnia gmin, które nie realizują połączeń kolejowych do Bydgoszczy.

4.11 Udział podróży samochodem w podziale zadań przewozowych

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Udział podróży samochodem w podziale zadań przewozowych w podróżach obowiązkowych na terenie BydOF</i>	65% (2020)	spadek	Model ruchu	1.2; 1.3

Udział podróży samochodem w podziale zadań przewozowych w podróżach obowiązkowych na terenie Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego pozyskano z modelu ruchu dla całego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego.

4.12 Średni czas przejazdu transportem publicznym pomiędzy gminami, a rdzeniem obszaru

Wskaźnik	Wartość bazowa	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
<i>Średni czas przejazdu transportem publicznym pomiędzy gminami, a rdzeniem obszaru</i>	32 min (2021)	spadek	Organizatorzy transportu zbiorowego	1.2; 1.3; 2.2

Średni czas przejazdu transportem publicznym pomiędzy gminami, a rdzeniem obszaru (Bydgoszczą) liczony jest na podstawie danych od organizatorów transportu zbiorowego.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Dane dotyczą średniego czasu przejazdu bezpośrednim połączeniem kolejowym lub autobusem w dzień roboczy. Wskaźnik nie uwzględnia gmin, które nie mają bezpośredniego połączenia transportem publicznym z Bydgoszczą.