



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Report z konsultacji społecznych

Etap III



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.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

ZAMAWIAJĄCY



Miasto Bydgoszcz

ul. Jezuicka 1

85-102 Bydgoszcz

Stowarzyszenie METROPOLIA BYDGOSZCZ

ul. Jezuicka 1

85-102 Bydgoszcz

WYKONAWCA



LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

40-599 Katowice



Spis treści

Zamawiający	2
wykonawcaZamawiający	2
wykonawca	2
1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel III etapu konsultacji społecznych	4
1.2. Uczestnicy konsultacji społecznych w Bydgoszczy	5
2. Przebieg konsultacji społecznych w Bydgoszczy	6
2.1. Uczestnicy instytucjonalni, 6 marca, godz. 13.00	6
2.2. Mieszkańcy, 6 marca, godz. 16.00	9
3. Przebieg konsultacji społecznych w pozostałych gminach	11
4. Zgłoszenia mailowe (formularz)	15
3. Załączniki	16
3.1. Załącznik 1 – Prezentacja	16
3.2. Załącznik 2 – Zanonimizowane listy uczestników	30
3.3. Załącznik 3 – Plik agregujący zgłoszenia przesłane mailowo (formularz)	33



1. WPROWADZENIE

Konsultacje społeczne Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego [PZMM BOF] podzielone zostały na trzy etapy. Celem ich wszystkich było uzyskanie opinii mieszkańców oraz interesariuszy instytucjonalnych obszaru objętego opracowaniem w kwestiach strategicznych i operacyjnych tworzących mapę problemową prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności.

1.1. CEL III ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Celem etapu III konsultacji, którego dotyczy ten raport, była **weryfikacja i poddanie ocenie wszystkich interesariuszy (tak eksperckiej, jak i mieszkańców) ostatecznej wersji Planu**, w tym wspólna praca nad optymalnymi środkami do osiągnięcia ustanowionych wcześniej celów strategicznych. Efektem konsultacji tego etapu powinno być wskazanie rozwiązań, które można jeszcze zmodyfikować i usprawnić, z korzyścią dla projektu i jego beneficjentów. Tu końcowej ocenie poddawany jest planistyczno-strategiczny etap prac, a rekomendacje Wykonawcy stają się elementem debaty społecznej w modelu partycypacyjnym.

Konsultacje społeczne trzeciego etapu odbywały się w określonym rygorze formalnym. W ramach udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 30, art. 39 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 40 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, 1260, 1261, 1783, 1846, 2185, 2687), umożliwiono wszystkim interesariuszom zapoznanie się z projektami:

- Planu Zrównoważonej Mobilności dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego (wraz z załącznikami);
- Prognozy oddziaływania na środowisko.

Dokumenty dostępne były od 20 lutego 2023 r. do 12 marca 2023 r. na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bydgoszczy pod adresem: <https://bip.um.bydgoszcz.pl>, w siedzibie Urzędu Miejskiego Bydgoszczy przy ul. Jagiellońskiej 61 oraz pod linkiem zamieszczonym w materiałach informacyjnych na stronach urzędów gmin/starostw wchodzących w skład Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, tj. gmin członkowskich Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz.

Wnioski i uwagi do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz Prognozy oddziaływania na środowisko można było składać w 21-dniowym terminie tj. od 20 lutego 2023 r. do 12 marca 2023 r.:

- osobiście podczas spotkań na żywo;
- elektronicznie pod adresem mailowym konsultacje@lpw-grupa.pl, poprzez formularz zgłaszania uwag;



- pisemnie pod adresem Biura Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, ul. Jagiellońska 61, 85-027 Bydgoszcz, poprzez formularz zgłaszania uwag.

1.2. UCZESTNICY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH W BYDGOSZCZY

W konsultacjach (warsztatach) etapu III udział brali mieszkańcy BydOF oraz interesariusze instytucjonalni.

Tabela 1.1. Daty konsultacji wraz z rodzajem uczestników

DATA	UCZESTNICY
6 marca 2023, godz. 13.00	Uczestnicy instytucjonalni (eksperti)
6 marca 2023, godz. 16.00	Mieszkańcy

Źródło: opracowanie własne

W konsultacjach społecznych w formie spotkań na żywo w UM w Bydgoszczy uczestniczyło łącznie 10 interesariuszy instytucjonalnych oraz 2 mieszkańców z Bydgoszczy i gmin BydOF. Na pierwszym z wyznaczonych warsztatów stawiło się wprawdzie 8 ekspertów, ale dwóch przedstawicieli instytucji, nie mogąc uczestniczyć we wcześniejszym spotkaniu, wzięło udział w warsztacie o godzinie 16, co łącznie spełnia wymóg partycypacji minimum 10 interesariuszy instytucjonalnych w tej fazie konsultacji.

Ograniczone zainteresowanie mieszkańców i słaba frekwencja zwłaszcza w trzecim, najbardziej sformalizowanym etapie konsultacji, jest zjawiskiem typowym, obserwowanym w większości tego typu projektów dotyczących partycypacji w tworzeniu planów zrównoważonej mobilności w aglomeracjach.

Tabela 1.2. Łączna liczba uczestników konsultacji społecznych

	LICZBA UCZESTNIKÓW
MIESZKAŃCY	2
INTERESARIUSZE INSTYTUCJONALNI	10
ŁĄCZNA LICZBA UCZESTNIKÓW	12

Źródło: opracowanie własne



2. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH W BYDGOSZCZY

Konsultacje społeczne etapu III były prowadzone w formie spotkań offline. Odbyły się dwa dwugodzinne spotkania o formule prezentacyjno-warsztatowej. Oba warsztaty konsultacyjne odbyły się w sali konferencyjnej Biura ZIT Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, przy ulicy Jagiellońskiej 61.

Pierwszy termin pomyślany był jako czas dla ekspertów i interesariuszy instytucjonalnych, drugi – dla mieszkańców, choć bez ścisłego podziału audytorium. Intencją takiego planowania czasu i miejsca oraz wstępnego podziału było umożliwienie wszystkim zainteresowanym wzięcia udziału w dogodnych dla nich terminach.

Informacje o konsultacjach społecznych były rozpowszechniane wieloma drogami (internet, prasa). Chętni mieszkańcy, bez wcześniejszej rejestracji, mogli zgłaszać się w przeznaczonym dla nich terminie (6 marca, godz. 16.00).

Rekrutacja interesariuszy instytucjonalnych odbywała się kilkutorowo. Zaproszenia wysłane zostały do przedstawicieli samorządów, które obejmuje opracowanie, jak również do eksperckiej bazy kontaktów pozostającej w dyspozycji Wykonawcy. Kontakty mailowe wspomagane były również rozmowami telefonicznymi.

Każde spotkanie konsultacyjne otwierała prezentacja (w załączeniu), podczas której uczestnicy zostali poinformowani o ustaleniach diagnostycznych ujętych w ramach pierwszej wersji Planu, rekomendowanych pakietach działań wraz z konkretnymi rozwiązaniami, których średnio- i długoterminowa implementacja przewidziana została w Planie. Przedstawiono też główne ustalenia Prognozy oddziaływania na środowisko. Oba dokumenty były dostępne do wglądu (w wersji wydrukowanej) podczas spotkań. Przekazano także informację o harmonogramie działań, wskazano też na możliwe źródła finansowania; omówiono KPI (wskaźniki i mierniki sukcesu).

Drugą część spotkania wypełniła dyskusja i zgłaszanie konkretnych uwag przez uczestników, niekiedy z odwołaniem do konkretnego miejsca (zapisu) w dokumencie/-tach, na ogół jednak w formie ogólniejszych wniosków, uwag czy postulatów. Dyskusja była nagrywana (zapis audio).

2.1. UCZESTNICY INSTYTUCJONALNI, 6 MARCA, GODZ. 13.00

Tabela 2.1. Konsultacje społeczne 6 marca 2023 r., godz. 13.00

INSTYTUCJA	LICZBA UCZESTNIKÓW
STOWARZYSZENIE RZECZNIK PIESZYCH W BYDGOSZCZY	1
BYDGOSKI RUCH MIEJSKI	1
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA	3
KUJAWSKO-POMORSKIE STOWARZYSZENIE ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	1



INSTYTUCJA	LICZBA UCZESTNIKÓW
UNIwersytet Kazimierza Wielkiego	1
Wydział Inwestycji UM w Bydgoszczy	1
ŁĄCZNA LICZBA UCZESTNIKÓW WYDARZENIA	8

Źródło: opracowanie własne

ZGŁASZANE PROBLEMY I SUGESTIE

1. Uwaga metodologiczna, str. 16 PZMM BydOF – [niewłaściwie, wg uczestnika, przedstawiony opis modelu partycypacji](#). Wymienione metody nie tworzą klasyfikacji, ale opisują poszczególne poziomy partycypacji społecznej – od najniższego (najmniejsze zaangażowanie) – do najwyższego (współdział).
2. [Brak wzmianki o indywidualnym transporcie wodnym](#) w części omawiającej perspektywy transportu wodnego (str. 28, PZMM BydOF), podczas gdy miasto dysponuje mariną, czyli portem-przystanią dla użytkowników indywidualnych, których udział w transporcie wodnym rośnie i nie powinien być pomijany.
2. [Brak, wg uczestnika, związku między wytyczeniem nowej trasy tramwajowej na ul. Pięknej i Solskiego a nowym śladem ul. Stromej](#) (str. 119, PZMM BydOF).
3. Zgłoszono zastrzeżenia wobec zbyt [małej](#), w opinii uczestnika, [ambicji w wyznaczaniu celu, jakim jest spadek liczby wypadków komunikacyjnych](#) ze skutkiem śmiertelnym z obecnych 14 do 13 w r. 28 i docelowo 11 (str. 156, PZMM BydOF); przywołano zapisy ze Strategii Bydgoszcz 2030, w której jako cel wyznaczono redukcję takich wypadków do zera – pytanie więc nie tylko o poziom ambicji celów, ale i ich spójność w obrębie różnych dokumentów strategicznych.
4. Zarzucono dokumentowi [brak](#) uwzględnienia zagadnień [logistyki miejskiej](#), zaprojektowania miejsc i modalności dostaw, sposobów redukcji ich uciążliwości; brak uwzględnienia formuły [Strefy czystego transportu](#).
5. Padło pytanie ze strony uczestnika, czy (na ile) PZMM BydOF uwzględnia ogłaszany właśnie [Plan Transportowy ZDM](#) na lata 25-35 – i *vice versa*.
6. [Brak uwzględnienia wizji/planu kolei aglomeracyjnej jako szkieletu systemu komunikacyjnego](#) w PZMM BydOF. Brak planu jej stworzenia, a nawet dostosowania obecnych zasobów i możliwości do pełnienia tej roli w przyszłości; oparcie szkieletu tego systemu na komunikacji autobusowej zablokuje, zdaniem uczestnika, rozwój kolei na lata i uczyni system niewydolnym i nienowoczesnym. Postulat dołączenia CZWARTEGO pakietu działań kluczowych – rozwój transportu szynowego w kierunku stworzenia kolei aglomeracyjnej (str. 6, str. 108 i następne).



7. **Brak dążenia do wykorzystania już istniejącego potencjału kolejowego** – m.in. poprzez:
 - wykorzystanie sprawnie działającej linii do Solca jako elementu systemu (6 połączeń dziennie, rytm bliski standardom komunikacji miejskiej – nieco ponad 20 min.);
 - dążenie do tworzenia punktów przesiadkowych wokół dworów kolejowych (str. 59), plan ich rewitalizacji (Żółwin);
 - skomunikowanie istniejących i działających przystanków kolejowych z transportem autobusowym, synchronizację rozkładów autobusów z rozkładem kolejowym;
 - integrację taryfowo-biletową (wspólny bilet, wspólna aplikacja w duchu *mobility as a service*);
 - rewitalizację linii do Kcyni (brak planowanych na mapie przystanków w gminie Białe Błota).
8. Z radością odnotowano podpisanie listu intencyjnego w sprawie wspólnego biletu na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.
9. Teza o braku wpływu samorządów na przewozy i infrastrukturę kolejową skontrolowana kontrargumentem, że zaproponowany system międzygminnej komunikacji autobusowej również wykracza poza strefę wpływu i obowiązki poszczególnych samorządów.
10. **Brak węzła przesiadkowego w Stronnie** (możliwość połączenia autobusowego z przesiadką na kolej); planowane autobusy 102, 105, 108 powinny jechać dalej – do Stronna właśnie, by wykorzystywać potencjał tego punktu przesiadkowego na kolej i dać do niej dostęp gminom Sielsko i Stronno.
11. **Brak propozycji stref tempo 30** – powinny być we wszystkich gminach, a nie tylko w trzech miejscach (Białe Błota, Brzoza, Łochowo)
12. Propozycja dodania PIĄTEGO pakietu działań kluczowych Uspokojenie ruchu, obejmującego kwestie dotyczące ruchu pieszego, pieszo-rowerowego, *woonerfów*, nowych centrów lokalnych oraz rewitalizacji; rozwój zielonej infrastruktury powinien być jednym z kryteriów oceny (mierników) skuteczności planu.
13. **Brak uwzględnienia kolejnej perspektywy finansowania unijnego** – oszacowania roli funduszy spójności jako źródła finansowania inwestycji i rozwoju BydOF po roku 2028.
14. Niezaznaczenie Brzozy jako proponowanego punktu P+R (str. 116) na mapie w załączniku C.
15. Brak procedur i przestrzeni do możliwej współpracy między gminami w obszarze rozwoju i unowocześniania transportu – potrzebne powołanie miejsko-gminnego związku



transportowego, co stworzyłoby nowe warunki prawne i dało wiele nowych możliwości działania.

16. **Brak procedur awaryjnych** na wypadek zakłóceń w kursowaniu tramwajów (nagminne) czy kolei – potrzeba stworzenia planów komunikacji awaryjnej; brak uwzględnienia tego czynnika wśród **zagrożeń** (str. 151).
17. Wobec dużej wagi położonej na inwestycje w budowę i rewitalizację infrastruktury, nie wspomniano w Planie nic o **konieczności UTRZYMANIA należytego stanu technicznego infrastruktury** – nie podjęto próby oszacowania dopuszczalnej (np. procentowo) utarty własności/obniżenia standardu użytkowania (np. dopuszczalnej prędkości, przepustowości, nośności etc.); **potrzeba zapisu o bieżącej konserwacji** i wzmianka o niej w części dotyczącej zagrożeń (str. 151 i następne).
18. Zgłoszono pytanie, co się stało z **załącznikiem E**, który został usunięty ze strony BIP Zamawiającego na kilka dni przed spotkaniem konsultacyjnym¹.
19. Przypomniano, jako *memento i bad practice*, odpowiedź starosty na pytanie o możliwość **stworzenia międzygminnej komunikacji autobusowej z Koronowa do Stronna**, w której starosta stwierdził, że *działanie takie groziłoby upadkiem innych firm transportowych*.
20. Poddano krytyce przyjęcie stopnia redukcji **emisji gazów cieplarnianych** jako jedyne miernika efektywności PZMM BydOF w obszarze klimatycznym; zdaniem uczestnika, taki zapis w Planie nie odzwierciedla dążenia do osiągnięcia **wyraźnych i ambitnych celów klimatycznych**.

2.2. MIESZKAŃCY, 6 MARCA, GODZ. 16.00

Tabela 2.2. Konsultacje społeczne 6 marca 2023 r., godz. 16.00

MIEJSCE ZAMIESZKANIA /INSTYTUCJA	LICZBA UCZESTNIKÓW
STOWARZYSZENIE MIŁOŚNIKÓW GÓREK FORDOŃSKICH	1
PIORTAL KUJAWSKI	1
BYDGOSZCZ WYŻYNY	1
BYDGOSZCZ FORDON	1
ŁĄCZNA LICZBA UCZESTNIKÓW WYDARZENIA	4

Źródło: opracowanie własne

ZGŁASZANE PROBLEMY I SUGESTIE

¹ Komentarz: Załącznik E nigdy nie był umieszczony na stronie Zamawiającego. W dokumentacji doszło do błędnej numeracji załączników.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

1. Mieszkańcy Fordonu, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. **Tarasu Górnego**, wyrażają **obawy** w związku z planowaną budową łącznika do obwodnicy płn.-wsch. Bydgoszczy.
2. Obecna wersja skomunikowania z **S10 przez DK 80** uznana za fatalną ze względu na skutki (m.in. hałas, ruch ciężarowy na terenach chronionych). Górny Taras w planach zagospodarowania przewidziany jest jako obszar zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; postulowane **inne wytyczenie spięcia S10 i S5**.
3. Zgłoszono propozycję zapisu w PZMM BydOF potrzeby **budowy mostu w okolicach Fordonu**, co mogłoby pomóc w uzyskaniu centralnego dofinansowania (inwestycja poza zasięgiem budżetowym samorządów).
4. **Brak w Planie propozycji przebiegu pld.-wschodniej części domykającej ring** wokół miasta. Dostrzeżono fakt przekroczenia granic administracyjnych Obszaru Funkcjonalnego i wpływu gmin, ale wobec wielkiej skali inwestycji w regionie (Park Przemysłowy, port rzeczny, terminal intermodalny w Emilianowie) i ponadregionalnego znaczenia drogi ekspresowej S10, uznano za konieczne, by w Planie uwzględniono/zaproponowano **zarys rozwiązania włączającego gminy przyległe lub/i władze i fundusze wojewódzkie czy centralne**.
5. Sformułowano propozycję **dopisania w PZMM BydOF zadania** po pkt. 7.3: **Bydgoska Kolej Aglomeracyjna**. Szczegóły zobowiązano się przedstawić drogą mailową.
6. Zwrócono uwagę na niewykorzystanie w PZMM BydOF faktu planowanej **rewitalizacji linii kolejowej 356 do Kcyni i Nakła** oraz dawnego planu **budowy linii z Trzcińca przez lotnisko do Solca Kujawskiego**, na brak uwzględnienia połączeń kolejowych (obecnych lub możliwych) na zachód od Bydgoszczy.
7. Postulowano **lokalizowanie węzłów P+R już teraz przy stacjach kolejowych**, z myślą o wykorzystaniu potencjału kolei teraz lub w przyszłości.
8. Propozycja dotycząca rozwinięcia tematyki **transportu lotniczego**:
 - a) **Dojazd z lotniska** do sąsiednich powiatów;
 - b) **Lotnictwo indywidualne** – Bydgoszcz nie jest przygotowana na trend wzrostu w segmencie małego lotnictwa cywilnego – brak oferty dla małych jednostek prywatnych, wg uczestnika w **Kotomierzu** przy linii kolejowej Bydgoszcz-Gdynia jest miejsca na **małe lotnisko cywilne**.



3. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH W POZOSTAŁYCH GMINACH

Konsultacje społeczne w gminach poza Bydgoszczą były prowadzone w formie spotkań off-line lub on-line. Spotkania odbyły się w formule prezentacyjno-warsztatowej. Terminy oraz miejsca spotkań zaprezentowano w tabeli poniżej.

Tabela 3.1. Termin i miejsca spotkań

Gmina	Forma spotkania	Godzina	Data	Adres, miejsce spotkania
Mrocza	stacjonarne	15:00:00	06.03.2023	Sala Sesyjna nr 310 UMIG Mrocza, Plac 1 Maja 20.
Nakło nad Notecią Powiat Nakieński	stacjonarne	18:00:00	06.03.2023	Sala w siedzibie Ochotniczej Straży Pożarnej w Nakle na Notecią, ul. Dąbrowskiego 50.
Siczenko	stacjonarne	15:00:00	07.03.2023	Sala Posiedzeń Urzędu Gminy, ul. Mrotecka 9.
Pruszcz	stacjonarne	15:00:00	06.03.2023	Urząd Miasta i Gminy w Pruszczu, ul. Główna 33, Sala posiedzeń - II piętro.
Dobrcz	stacjonarne	18:00:00	06.03.2023	Świetlica wiejska w Borównie, ul. Szkolna 15.
Dąbrowa Chełmińska	stacjonarne	15:00:00	07.03.2023	Sala konferencyjna Urzędu Gminy w Dąbrowie Chełmińskiej, ul. Bydgoska 21.
Solec Kujawski	stacjonarne	17:00:00	09.03.2023	Soleckie Centrum Kultury, ul. Gen. Stefana Roweckiego "Grot" 1.
Barcin	stacjonarne	15:00:00	10.03.2023	Urząd Miejski w Barcinie, ul. Artylerzystów 9, sala sesyjna nr 6.
Nowa Wieś Wielka	stacjonarne	16:00:00	06.03.2023	Urząd Gminy Nowa Wieś Wielka ul. Ogrodowa 2, Sala ślubów.
Szubin	on-line	15:00:00	06.03.2023	nd.
Osielsko	on-line	18:00:00	06.03.2023	nd.
Koronowo	on-line	15:00:00	07.03.2023	nd.
Białe Błota	on-line	18:00:00	07.03.2023	nd.
Łabiszyn	on-line	18:00:00	07.03.2023	nd.
Żnin	on-line	15:00:00	07.03.2023	nd.
Rojewo	on-line	15:00:00	08.03.2023	nd.
Kcynia	on-line	18:00:00	08.03.2023	nd.
Powiat Bydgoski	on-line	12:00:00	08.03.2023	nd.

Źródło: opracowanie własne



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Informacje o konsultacjach społecznych były rozpowszechniane wieloma drogami (internet, prasa). Chętni mieszkańcy, bez wcześniejszej rejestracji, mogli zgłaszać się w przeznaczonym dla nich terminie (6 marca, godz. 16.00).

Każde spotkanie konsultacyjne otwierała prezentacja (w załączeniu), podczas której uczestnicy zostali poinformowani o ustaleniach diagnostycznych ujętych w ramach pierwszej wersji Planu, rekomendowanych pakietach działań wraz z konkretnymi rozwiązaniami, których średnio- i długoterminowa implementacja przewidziana została w Planie. Przedstawiono też główne ustalenia Prognozy oddziaływania na środowisko. Przekazano także informację o harmonogramie działań, wskazano też na możliwe źródła finansowania; omówiono KPI (wskaźniki i mierniki sukcesu).

Drugą część spotkania wypełniła dyskusja i zgłaszanie konkretnych uwag przez uczestników, niekiedy z odwołaniem do konkretnego miejsca (zapisu) w dokumencie/-tach, na ogół jednak w formie ogólniejszych wniosków, uwag czy postulatów. Dyskusja na spotkaniach on-line była nagrywana (zapis audio).

Tabela 3.2. Podsumowanie spotkań w gminach

Gmina	Liczba uczestników	Podsumowanie dyskusji
Mrocza	7	W trakcie spotkania omówiono wyzwania, jakie stoją przed samorządami gminnymi na gruncie planowania długookresowego w dziedzinie transportu, środowiska, bezpieczeństwa, jakości życia itp. Nie zgłoszono uwag do dokumentu.
Nakło nad Notecią Powiat Nakielski	7	Na spotkaniu zwrócono uwagę na konieczność prowadzenia badań w kontekście planowania aglomeracyjnego układu komunikacji autobusowej. Kształt potencjalnej oferty przewozowej (siatka połączeń, rozkład jazdy) powinien wynikać ze szczegółowych analiz transportowych.
Sicienko	6	W czasie dyskusji zwrócono uwagę na konieczność poprawy integracji transportu indywidualnego i zbiorowego w kontekście funkcjonowania parkingów Park&Ride (ich obecna lokalizacja nie sprzyja łączeniu tych form podróżowania). Wskazano także na trudności związane z organizowaniem i finansowaniem transportu zbiorowego w mniejszych gminach oraz ograniczone możliwości w zakresie planowania przestrzennego zorientowanego na transport. W trakcie spotkania wyjaśniono, że SUMP nie jest tym samym, czym plan transportowy.
Pruszcz	20	Podczas spotkania wskazano na potrzebę budowy przystani wodnej na Wiśle na wysokości miejscowości Topolno. Dyskutowano także o rozmieszczeniu przystanków/stacji kolejowych w gminie, została zgłoszona propozycja korekty w rozmieszczeniu stacji/przystanków. Pomysł zakłada likwidację obecnego miejsca zatrzymywania pociągów oraz utworzenie dwóch nowych: Pruszcz Północ oraz Pruszcz Południe.
Dobrcz	6	Podczas spotkania mieszkaniowiec zaproponował analizę możliwości wykonania przystanku kolejowego w miejscowości Nekla ze względu na duże odległości do obecnych stacji/przystanków kolejowych.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Gmina	Liczba uczestników	Podsumowanie dyskusji
Dąbrowa Chełmińska	6	W spotkaniu brały udział wyłącznie osoby pracujące w urzędzie gminy. Wskazywano na bardzo niską liczbę połączeń autobusowych, kolejowych. Konieczność wzmacniania pozycji kolei.
Solec Kujawski	4	Na spotkaniu poruszono temat umiejscowienia stopnia wodnego oraz przeprawy drogowej na mapie. Wskazywano na potrzebę budowy przystani (nabrzeża przeladunkowego) nad Wisłą. Poruszono także tematykę transportu wodnego, zwiększenia jego roli np. poprzez utworzenie tramwaju wodnego do Bydgoszczy.
Barcin	6	Na spotkaniu obecne były jedynie osoby pracujące w urzędzie miasta. Wskazywano na utrudnienia wynikające z obecnego remontu sieci drogowej, wyznaczone objazdy, niską liczbę kursów autobusowych.
Nowa Wieś Wielka	6	Na spotkaniu poruszono temat potrzeby budowy połączeń rowerowych w kierunku Bydgoszczy oraz zwrócono uwagę na konieczność rozwoju infrastruktury kolejowej wokół Bydgoszczy, m.in. poprzez reaktywację nieczynnych linii kolejowych.
Szubin	6	Na spotkaniu wypowiedział się burmistrz – podkreślił istotę odpowiedniego określenia wskaźników do realizacji działań, a także opisał, że gmina Szubin będzie skupiała się na inwestycjach rozwijających sieć rowerową, na integracji transportu zbiorowego oraz połączeniu z siecią transportu zbiorowego Bydgoszczy.
Osielsko	5	Po prezentacji nawiązała się dyskusja na temat dobrych rozwiązań w zakresie parkingów Parkuj i Jedź ze względu na obawy mieszkańców co do lokalizacji powstającego w centrum Osielska takiego punktu przesiadkowego. Dodatkowo dyskutowano nad przedłużeniem linii tramwajowej do Osielska oraz przeniesieniem lokalizacji P&R w kierunku Bydgoskiego Centrum Targowo-Wystawienniczego. Poruszono kwestię konieczności wprowadzenia integracji biletowej.
Koronowo	1	W spotkaniu uczestniczył jedynie zastępca burmistrza Koronowa, wobec braku uczestnictwa mieszkańców spotkanie zostało zakończone.
Białe Błota	0	W spotkaniu on-line nie wziął udziału żaden uczestnik.
Łabiszyn	1	W spotkaniu uczestniczyła 1 osoba, która po wysłuchaniu prezentacji nie miała uwag do opracowania.
Żnin	20	Na spotkaniu proszono o doszczegółowienie planowanych ścieżek rowerowych. Uczestnicy prosili o doprecyzowanie różnic występujących pomiędzy wariantami oraz przystanków i linii międzygminnych. Wskazano również na konieczność rewitalizacji połączenia kolejowego Żnin-Bydgoszcz.
Rojewo	1	Reprezentant gminy Rojewo podkreślił, że nie ma uwag do opracowania, a gmina będzie chciała rozwijać sieć rowerową oraz komunikację w centrum Rojewa.
Kcynia	2	W spotkaniu wziął udział burmistrz i reprezentantka Rady Miejskiej. Dyskutowano nad możliwościami w zakresie rozwoju dróg rowerowych oraz nad parkingami w centrum.
Powiat Bydgoski	4	Na spotkaniu stwierdzono, iż został popełniony błąd przy budowie P&R przed parkiem Myślińskim, parking należy przenieść w stronę Gminy Osielsko (do Bydgoskim Centrum Targowo-



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Gmina	Liczba uczestników	Podsumowanie dyskusji
		Wystawienniczym) oraz odpowiednio przedłużyć linię tramwajową. W dalszej perspektywie linia tramwajowa powinna zostać przedłużona do centrum Gminy Osielesko (<i>na prośbę uczestnika spotkania powyższe stwierdzenie zostało w formie uwagi do PZMM dołączone do zestawu uwag zgłoszonych elektronicznie</i>).
ŁĄCZNA LICZBA UCZESTNIKÓW	108	



4. ZGŁOSZENIA MAILOWE (FORMULARZ)

Wnioski i uwagi do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz Prognozy oddziaływania na środowisko można było także zgłaszać elektronicznie pod adresem mailowym konsultacje@lpw-grupa.pl, z wykorzystaniem formularza dostępnego na stronie BIP, oraz w siedzibie Zamawiającego. W formularzu należało podać reprezentowaną instytucję lub/i miejsce zamieszkania (gmina, dzielnica), zgłosić uwagę wraz z podaniem konkretnego miejsca (rozdział, zapis, strona etc.) w dokumencie, do którego się odnosi, oraz krótkim uzasadnieniem. Zgłoszono mailowo 32 pakiety uwag – ich wykaz (treść) stanowi załącznik nr 3 do Raportu.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO

3. ZAŁĄCZNIKI

3.1. ZAŁĄCZNIK 1 – PREZENTACJA



Plan Zrównoważonej Mobilności
Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru
Funkcjonalnego wraz z Prognozą
oddziaływania na środowisko



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



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.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wykonawca



LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

40-599 Katowice



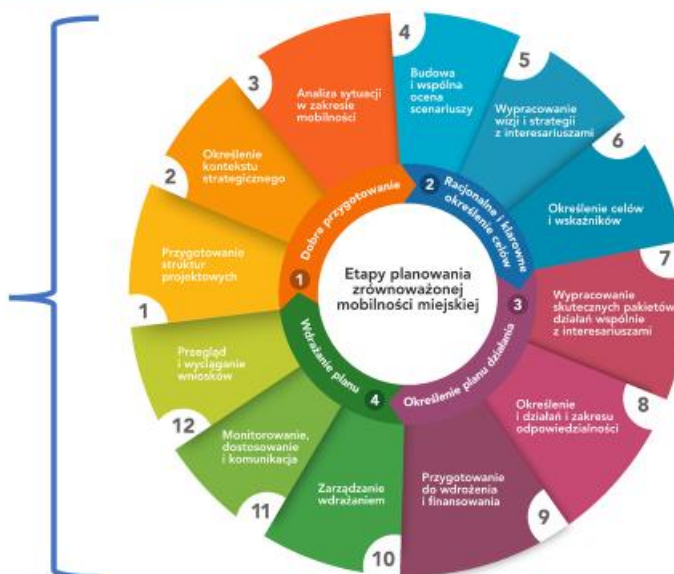
PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Proces opracowania PZMM

Proces tworzenia PZMM oparto o cykl 12 kroków planowania zrównoważonego mobilności miejskiej.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Trendy i uwarunkowania rozwoju Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

1. Kontekst uwarunkowań rozwoju Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego
2. Analiza SWOT

Wnioski i rekomendacje dla rozwoju zrównoważonej mobilności BydOF

- Transport publiczny w Bydgoszczy powinien opierać się o sieć transportu tramwajowego ściśle powiązanego z systemem kolejowym i uzupełniony o połączenia autobusowe.
- Zaleca się podejmowanie działań związanych z popularyzacją niesamochodowych form przemieszczania się (rower, podróże piesze, UTO, itp.) oraz podróży przy pomocy komunikacji zbiorowej.
- Mnogość form podróżowania wymusza potrzebę ukształtowania kompleksowego systemu transportowego zakładającego integrację różnych środków transportu w węzłach przesiadkowych.
- Dążenie od zrównoważonego rozwoju i poprawy jakości życia wymaga nieustannej współpracy jednostek samorządu terytorialnego.
- Realizacja zadań mających na celu optymalizację przestrzenną, wpłynie pozytywnie na poprawę jakości życia.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Scenariusze rozwoju systemu mobilności Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Analiza scenariuszy została przeprowadzona jako prezentacja trzech wariantów rozwoju systemu mobilności Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Rozważane scenariusze różnią się między sobą zakresem wdrażanych projektów/działań, które przede wszystkim zależą od możliwości finansowych samorządów wchodzących w skład Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. W związku z tym, w ramach niniejszego opracowania zostały przeanalizowane następujące scenariusze rozwoju:

Scenariusz 1
(umiarkowany)

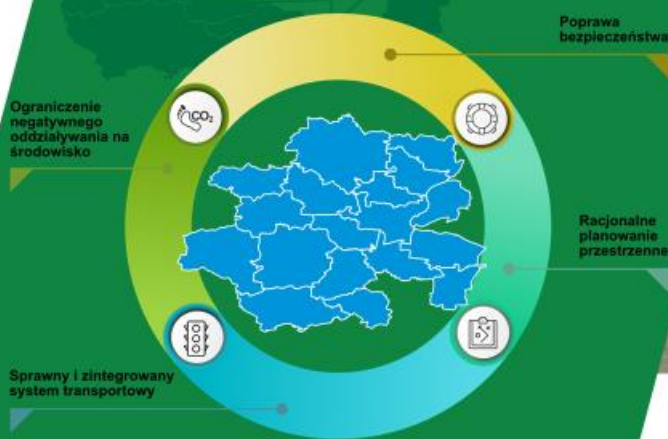
Scenariusz 2
(pesymistyczny)

Scenariusz 3
(optymistyczny)



Wizja i cele strategiczne

Wysoka jakość życia i konkurencyjność Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego osiągnięte poprzez wykreowanie środowiska o zrównoważonej mobilności





PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 1:

Sprawny i zintegrowany system transportowy

- **Cel szczegółowy 1.1.** Rozszerzenie współpracy na szczeblu samorządowym i ponadlokalnym dla sprawnej realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie transportu

Rozszerzenie współpracy zespołów utworzonych w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego, zrzeszonych w Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym, zajmujących się kwestiami planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

- **Cel szczegółowy 1.2.** Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego

Stworzenie atrakcyjnego układu komunikacji zbiorowej (o wysokiej częstotliwości kursowania, skoordynowanych odjazdach, krótkim czasie podróży, wysokim komfortie podróżowania, rozwiniętej informacji pasażerskiej), tak aby podróż transportem zbiorowym była konkurencyjna w stosunku do innych środków transportu

- **Cel szczegółowy 1.3.** Zwiększenie atrakcyjności infrastruktury transportowej

Wdrożenie na sieci transportowej takich rozwiązań geometrycznych i funkcjonalnych, aby sprzyjała ona osiąganiu właściwych parametrów eksploatacyjnych i była przyjazna dla użytkowników (brak przeszkód fizycznych, przejrzystość rozwiązań, poczucie komfortu i wygody, itd.)

- **Cel szczegółowy 1.4.** Wsparcie nowoczesnych rozwiązań w sektorze mobilności

Zaimplementowanie rozwiązań z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby osiągania właściwych parametrów komunikacyjnych i eksploatacyjnych, wspomagania kierujących pojazdami, zarządzania flotą pojazdów, rozszerzenia i unifikacji systemów informacji pasażerskiej, utworzenia wygodnej i dostępnej sieci dystrybucji biletów itp.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 1:

Sprawny i zintegrowany system transportowy

Pakiet działań	Treść rekomendacji
Współpraca	Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych.
Wiedza i doświadczenie	Udział we wspólnych szkoleniach i warsztatach. Opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów.
Badania, analizy i optymalizacja	Przebadanie badań i analiz parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych. Opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy. Wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy.
Systemy wspierające (ITS)	Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzenie ich zasięgu. Wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania flotą i systemów nadzoru nad siecią transportową.
Infrastruktura	Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań sterowania i zarządzania infrastrukturą torową i sieci trakcyjnej wraz z systemami sterowania zernitricami, integrację z systemami sterowania ruchem. Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających parametry handlowe (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie, nowe torowiska tramwajowe).
Tabor	Zakup nowoczesnego taboru tramwajowego. Zakup nowoczesnego niskopodłogowego lub peromniowego taboru autobusowego. Modernizacja taboru tramwajowego. Wposażenie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informacje pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów, kierowców i nadzoru ruchu.
Infrastruktura	Budowę zintegrowanych, przyjaznych dla pasażera, punktów przesiadkowych wyposażonych w rozwiązania dla różnych gałęzi transportu (zbiorowy, indywidualny, rowerowy, pieszy), wraz z systemami integrującymi te gałęzie transportu. Budowę przyjaznej dla pasażera infrastruktury przystankowej wraz z rozwiązaniami wyniesionych peronów, antyatak, nowoczesnych wiat, informacja pasażerską, itp. Budowę nowoczesnych i zintegrowanych rozwiązań parkingowych (park&ride, kiss&ride).
Systemy wspierające	Integracja systemów transportowych z dziedziną ITS z innymi systemami informatycznymi w zakresie płatności biletowych, dostępności miejsc parkingowych, warunków ruchu.
Systemy wspierające zarządzanie ruchem	Tworzenie wspólnych platform informacyjnych i usługowych z innymi podmiotami realizującymi usługi publiczne (turystyka, kultura, edukacja, płatności, zintegrowane karty miejskie i gminne).
Systemy udogadniające korzystanie z sieci transportowej	Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych systemów z dziedziną inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacja akomodacyjna, zielone fale, przestrzelenia, interakcje z nieochronionymi uczestnikami ruchu).
Systemy poprawiające dostępność	Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzenie zasięgu. Wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 2:

Racjonalne planowanie przestrzenne

- **Cel szczegółowy 2.1.** Rozszerzenie współpracy na szczeblu samorządowym dla sprawnej realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie planowania przestrzennego

Rozszerzenie współpracy zespołów utworzonych w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego, zrzeszonych w Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym, zajmujących się planowaniem, kształtowaniem, zarządzaniem przestrzenią publiczną.

- **Cel szczegółowy 2.2.** Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego

Kształtowanie przestrzeni publicznej umożliwiającej wygodne, sprawne i szybki dotarcie do punktów wymiany pasażerów i węzłów przesiadkowych, a także planowanie obszarów węzłów przesiadkowych w sposób przyjazny dla pasażera jako pieszego.

- **Cel szczegółowy 2.3.** Efektywne planowanie przestrzeni publicznej

Kształtowanie poszczególnych obszarów jako samowystarczalnych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo potencjalnych celów podróży związanych nie tylko z pracą, ale też zaspokajaniem wszelkich potrzeb społecznych (edukacja, rozrywka, kultura, sport, zdrowie, itd.).

- **Cel szczegółowy 2.4.** Wsparcie nowoczesnych rozwiązań w połączeniu mobilności i życia społecznego

Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań (obejmujących funkcjonalności z zakresu IT i ITS), polegających na łączeniu powszechnie dostępnych usług związanych z komunikacją społeczną, płatnościami, zarządzaniem danymi z rozwiązaniami wdrażanymi w transporcie, a w szczególności w transporcie zbiorowym.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 2:

Racjonalne planowanie przestrzenne

Pakiet działań	Treść rekomendacji
Współpraca	Ukształtowanie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w BydOP. Koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Planowanie przestrzenne zorientowane na transport	Dopięcie do spójności na gruncie planowania przestrzennego i transportowego. Wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development. Rozwój zabudowy w sposób zwarty, w komfortowym zakresie pieszym – urealnienie wizji miastopiętastominutowego. Rozwój kompleksnych, wielofunkcyjnych jednostek osadniczych.
Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	Utworzenie sprawnego, aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej, opartego na siatce połączeń o wysokich parametrach (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfort podróżowania). Rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej. Optymalizacja kosztów funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Wprowadzenie biletu aglomeracyjnego. Wprowadzenie rozwiązań umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym – otwarcie danych transportowych. Rozwój inteligentnych Systemów Transportowych, w tym Systemów Informacji Pasażerskiej. Wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny.
Obszary samowystarczalne	Opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Wskazanie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych. Ukształtowanie kompleksnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży. Budowa połączeń obwodnicowych celem wyprrowadzenia ruchu z terenów zabudowanych. Ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych częściach miast.
Uspokojenie ruchu	Tworzenie stref Tempo 30, stref wozowier. Uspokojenie ruchu drogowego za pomocą narzędzi organizacyjnych oraz elementów fizycznych. Rozwój strefy płatnego parkowania. Rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej.
Dostępność do informacji i usług	Wdrożenie nowoczesnych technologii teleinformatycznych w zakresie opłat za korzystanie parkingów, usług w urzędach, usług MaaS. Śledzenie ruchu pojazdów. Rozszerzenie zakresu danych udostępnianych w formie open data. Realizacja działań informacyjnych i edukacyjnych w zakresie Smart City 3.0, skierowanych zarówno dla społeczności lokalnej jak i decydentów.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 3:

Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko

- **Cel szczegółowy 3.1. Ograniczenie niskiej emisji**

Zwiększenie wykorzystania w przewozach zero- lub niskoemisyjnych środków transportowych oraz rozbudowa infrastruktury wspierającej eksploatację tego typu środków transportowych – buspasy, torowiska tramwajowe, ciągi pieszo-rowerowe itp.

- **Cel szczegółowy 3.2. Zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznej**

Zwiększenie udziału powierzchni zielonych przy realizacji inwestycji transportowych, zapewnienie nowych nasadzeń odseparowujących ruch pieszo-rowerowy od ruchu ulicznego, rozwiązań typu zielone torowiska, wiaty przystankowe, tworzenie ogrodów społecznych itp.

- **Cel szczegółowy 3.3. Ochrona i racjonalne gospodarowanie zasobami wody**

Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury w celu zapewnienia ochrony, racjonalnego gospodarowania wodami opadowymi, a także przeciwdziałania skutkom zagrożeń naturalnych.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 3:

Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko

Pakiet działań	Treść rekomendacji
Elektromobilność	Promowanie wykorzystywania w przewozach pasażerskich zeroemisyjnego taboru.
	Preferencyjne stawki opłat za parkowanie w strefach płatnego parkowania.
	Wyznaczenie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych.
	Preferencyjne stawki dzierżawy terenu pod stacje ładowania.
Komunikacja tramwajowa	Wprowadzenie stref czystego transportu.
	Budowa kluczowych odcinków sieci tramwajowej (ul. Solskiego, Wyszyńskiego, Chocińska, Piękna, Kruszwicka, Szubińska, Schulza, Świecka).
	Sukcesywna modernizacja sieci tramwajowej.
	Wymiana taboru tramwajowego.
Komunikacja rowerowa	Opracowanie schematu dróg rowerowych w obszarze funkcjonalnym.
	Wdrożenie ogólnokrajowych wzorców i standardów w zakresie ruchu rowerowego, a w okresie przejściowym – stosowanie dokumentów takich jak np. Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego.
	Zapewnienie właściwej organizacji ruchu rowerowego.
	Budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych.
Tereny zielone	Rewitalizacja terenów zieleni.
	Zazielenianie ulic.
	Zielone torowiska.
Błękitno-zielona infrastruktura	Zielone budownictwo, czyli nasadzenia drzew, krzewów i pnączy pochłaniających zanieczyszczenia w pobliżu budynków, ogrody wertykalne.
	Wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 4:

Poprawa bezpieczeństwa

- **Cel szczegółowy 4.1.** Rozszerzenie współpracy na szczeblu samorządowym dla sprawnej realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie bezpieczeństwa

Rozszerzenie współpracy zespołów utworzonych w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego, zrzeszonych w Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym, zajmujących się szeroko rozumianym bezpieczeństwem

- **Cel szczegółowy 4.2.** Stworzenie procedur weryfikacji opracowanych w ramach SUMP dokumentów pod kątem poszczególnych obszarów bezpieczeństwa

Włączenie do procesu projektowania działań związanych z badaniem wpływu przyjętych rozwiązań na poziom bezpieczeństwa: w ruchu drogowym – audyty i ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego; w kształtowaniu przestrzeni publicznej – przedstawiciele organów zajmujących się porządkiem publicznym i behawioryzmem; w ochronie danych i wizerunku – służby informatyczne

- **Cel szczegółowy 4.3.** Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie BRD, kształtowania przestrzeni publicznej oraz IT i ITS, dedykowanych bezpieczeństwu i ochronie

Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w poszczególnych obszarach bezpieczeństwa, zwłaszcza w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego (elementy ostrzegania, poprawiające dostrzeganie, kształtowanie tzw. wybaczących rozwiązań geometrycznych), systemów ostrzegania i powiadamiania, monitoringu, systemów bezpieczeństwa i ochrony danych

- **Cel szczegółowy 4.4.** Stworzenie procedur weryfikacji i poprawy poziomu bezpieczeństwa

Skoordynowanie działań związanych z utrzymaniem i zarządzaniem infrastrukturą transportową i przestrzenią publiczną z działaniami związanymi z monitorowaniem poziomu bezpieczeństwa, a także wskazywaniem obszarów i działań zmierzających do jego poprawy



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel strategiczny 4:

Poprawa bezpieczeństwa

Pakiet działań	Treść rekomendacji
Współpraca	Ukształtowanie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem w BydOF.
Procedury	Wypracowanie procedur dla realizowanych projektów dla wszystkich etapów realizacji danego przedsięwzięcia, zarówno w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwa danych jak i bezpieczeństwa informatycznego.
Wiedza i doświadczenie	Udział we wspólnych szkoleniach i warsztatach. Opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Rozwiązania infrastrukturalne z dziedziny inżynierii ruchu drogowego. Rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”. Audyty i ocena bezpieczeństwa.
Bezpieczeństwo danych osobowych	Rozwiązania techniczne, informatyczne i formalne z dziedziny ochrony danych osobowych i finansowych.
Bezpieczeństwo informatyczne	Rozwiązania techniczne i informatyczne z dziedziny firewall, fortigate, itp.
Monitoring	Rozwiązania techniczne w zakresie monitorowania wskaźników brd (wypadki, kolizje, konflikty). Rozwiązania funkcjonalne (techniczne i algorytmiczne) w zakresie analizy danych z monitoringu.
Zarządzanie ryzykiem	Rozwiązania w dziedzinie diagnozowania ryzyka jak i określania jego poziomu zarówno w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwa danych jak i bezpieczeństwa informatycznego.
Reagowanie na zakłócenie	Opracowanie procedur wprowadzania zmian w infrastrukturze mających na celu zmniejszenia poziomu ryzyka. Rozwiązania techniczne i informatyczne w celu zmniejszenia poziomu ryzyka.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Kluczowe pakiety projektów

01 Strefy obsługi autobusowej

Najważniejszym wyzwaniem w pierwszym etapie współpracy samorządów tworzących BydOF jest stworzenie spójnego systemu komunikacji autobusowej. W tym aspekcie ważne jest zapewnienie odpowiedniej dostępności tego środka transportu wraz z wypracowaniem jednolitych standardów funkcjonowania takiego systemu na terenie BydOF. Przedmiotowy system będzie wielopłaszczyznowo zintegrowany z przewozami kolejowymi i tramwajowym

02 Bydgoski Ruszt Tramwajowy

Układ bydgoskich tras tramwajowych systematycznie ulega uzupełnieniu, dzięki czemu zwiększa się rola tego środka transportu w podróżach realizowanych po Bydgoszczy. Jest to właściwy kierunek rozwoju systemu transportowego, dlatego będzie on nadal kontynuowany. System tras tramwajowych będzie stanowił jeden z kluczowych elementów systemu transportowego obszaru funkcjonalnego razem z transportem autobusowym i kolejowym.

03 Aglomeracyjny system dróg rowerowych

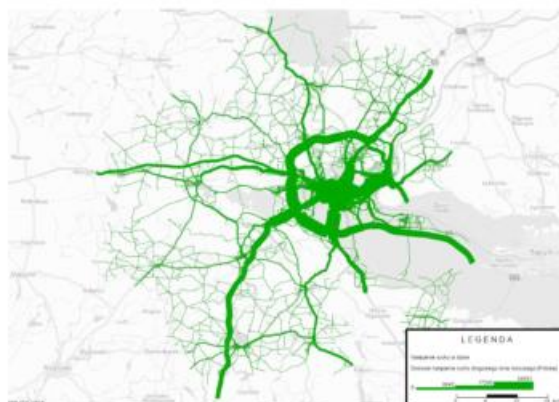
Rozwój infrastruktury transportu rowerowego wpływa pozytywnie na zrównoważony transport. Rozbudowa dróg dla rowerów swoim zasięgiem powinna obejmować wszystkie gminy wchodzące w skład BydOF, tworząc spójną sieć powiązaną ze stacjami kolejowymi oraz węzłami komunikacyjnymi integrującymi transport autobusowy. Aglomeracyjny system dróg rowerowych będzie tworzony w oparciu o ujednolicone standardy wykonania infrastruktury rowerowej.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski wynikające z modelowania ruchu

- w modelu zawarto aktualne odwzorowanie istniejącego układu drogowego oraz siatki połączeń transportu zbiorowego w całym analizowanym obszarze
- niezależnie od poczynionych inwestycji, w przypadku ruchu drogowego w każdym scenariuszu w badanym okresie zauważalny jest podobny co do wartości wzrost pracy eksploatacyjnej
- istnieje pewna trudność w zakresie oceny infrastruktury rowerowej z punktu widzenia modelu ruchu - model uwzględnia jedynie przejazdy rowerowe w celach obligatoryjnych





PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wnioski wynikające z modelowania ruchu

Rozwiązania zaproponowane w scenariuszu „3” w perspektywie 2040 r. gwarantują osiągnięcie w transporcie zbiorowym:

- najkrótszego średniego całkowitego czasu podróży
- najkrótszego średniego czasu przemieszczenia
- najkrótszego średniego czasu trwania przesiadki pomiędzy środkami transportu
- najkrótszej średniej odległości podróży
- najkrótszego średniego całkowitego czasu przejścia pieszego
- wzrostu udziału podróży bezpośrednich



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Realizacja oraz monitoring i ewaluacja

PZMM może nieść za sobą aktualizację zapisów niektórych dokumentów, takich jak:

- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego (a na ich podstawie także miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego);
- Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 r. Strategia Przyspieszenia 2030+;
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (obecnie w opracowaniu znajduje się nowa wersja tego dokumentu).

Źródła finansowania

- programy Unii Europejskiej przewidziane na lata 2021-2027 (*jeśli będą dostępne*);
- środki rządowe w ramach programów krajowych;
- środki własne jednostek samorządu terytorialnego;
- kredyt, leasing;
- działalność komercyjna (np. opłaty pochodzące z systemu roweru miejskiego);
- środki własne operatorów transportu zbiorowego (amortyzacja i zysk).



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Harmonogram wdrożenia pakietów działań

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Cel szczegółowy 2.1. Pakiet Współpraca																
Cel szczegółowy 2.1. Pakiet Planowanie zrównoważonej mobilności																
Cel szczegółowy 2.2. Pakiet Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej																
Cel szczegółowy 2.3. Pakiet Obszary samowystarczalne																
Cel szczegółowy 2.3. Pakiet Uspokojenie ruchu																
Cel szczegółowy 2.4. Pakiet Dostępność do informacji i usług																
Cel szczegółowy 3.1. Pakiet Elektromobilność																
Cel szczegółowy 3.1. Pakiet Komunikacja tramwajowa																
Cel szczegółowy 3.1. Pakiet Komunikacja rowerowa																
Cel szczegółowy 3.2. Pakiet Tereny zielone																
Cel szczegółowy 3.3. Pakiet Błękitno-zielona infrastruktura																
Cel szczegółowy 4.1. Pakiet Współpraca																



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Harmonogram wdrożenia pakietów działań

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Cel szczegółowy 1.1. Pakiet Współpraca																
Cel szczegółowy 1.1. Pakiet Wiedza i doświadczenie																
Cel szczegółowy 1.2. Pakiet Badania, analizy, optymalizacja																
Cel szczegółowy 1.2. Pakiet Systemy wspierające																
Cel szczegółowy 1.2. Pakiet Infrastruktura																
Cel szczegółowy 1.2. Pakiet Tabor																
Cel szczegółowy 1.3. Pakiet Infrastruktura																
Cel szczegółowy 1.3. Pakiet Systemy wspierające																
Cel szczegółowy 1.4. Pakiet Systemy wspierające zarządzanie ruchem																
Cel szczegółowy 1.4. Pakiet Systemy udogadniające korzystanie z sieci transportowej																
Cel szczegółowy 1.4. Pakiet Systemy poprawiające dostępność																



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Harmonogram wdrożenia pakietów działań

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Cel szczegółowy 4.2. Pakiet Procedury																
Cel szczegółowy 4.2. Pakiet Wiedza i doświadczenie																
Cel szczegółowy 4.3. Pakiet Bezpieczeństwo ruchu drogowego																
Cel szczegółowy 4.3. Pakiet Bezpieczeństwo danych osobowych																
Cel szczegółowy 4.3. Pakiet Bezpieczeństwo informatyczne																
Cel szczegółowy 4.4. Pakiet Monitoring																
Cel szczegółowy 4.4. Pakiet Zarządzanie ryzykiem																
Cel szczegółowy 4.4. Pakiet Reagowanie na zakłócenie																



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wskaźniki realizacji PZMM BydOF

Lp.	Wskaźnik	Wartość			Źródło danych	Monitorowany cel strategiczny
		Bazowa (stan na koniec roku)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)		
1	Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców BydOF	14 zgonów	spadek o 10% - 13 zgonów	spadek o 20% - 11 zgonów	Komenda Wojewódzka Policji	Cel strategiczny 4
2	Mieszkańcy miast poniżej 100 tys. mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	5,98	5,98	6,09	Baza danych z rejestru PESEL	Cel strategiczny 1 Cel strategiczny 2
3	Mieszkańcy Bydgoszczy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego (wydzielony wskaźnik dla Bydgoszczy)	9,24	9,24	9,26	Baza danych z rejestru PESEL	Cel strategiczny 1 Cel strategiczny 2
4	Emisja CO ₂ ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim	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]	Model ruchu	Cel strategiczny 3
5	Emisja PM _{2,5} z transportu drogowego	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.]	Roczna ocena jakości powietrza w województwie kujawsko-pomorskim	Cel strategiczny 3



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wskaźniki realizacji PZMM BydOF

Lp.	Wskaźnik	Wartość			Źródło danych	Monitorowany cel strategiczny
		Bazowa (stan na koniec roku)	Pośrednia (2028 r.)	Docelowa (2037 r.)		
1	Długość dróg dla rowerów	320,3 km	wzrost o 60 km - 380,3 km	wzrost o 100 km - 480,3 km	Bank Danych Lokalnych GUS (SG-01)	Cel strategiczny 4 Cel strategiczny 2
2	Liczba błękitno-zielonych rozwiązań infrastrukturalnych	0 szt.	20 szt.	40 szt.	Samorządy gminne BydOF	Cel strategiczny 3 Cel strategiczny 2
3	Liczba parkingów Park&Ride	6 szt.	wzrost o 50% - 9 szt.	wzrost o 100% - 12 szt.	Samorządy gminne BydOF	Cel strategiczny 1 Cel strategiczny 2
4	Budowa lub modernizacja torów tramwajowych	0 km	6 km	14 km	ZDMiKP	Cel strategiczny 1 Cel strategiczny 2



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wskaźniki realizacji PZMM BydOF

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa (stan na koniec roku)	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowany cel szczegółowy
1	Liczba centrów/węzłów przesiadkowych	25 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	2.2
2	Liczba miejsc postojowych na parkingach Park&Ride	1143 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	2.2
3	Liczba miejsc postojowych na parkingach Bike&Ride	14 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	2.2
4	Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	23 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	1.4; 3.1; 2.4
5	Liczba stacji wypożyczenia rowerów	66 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	1.3; 3.1
6	Długość dróg dla rowerów wzdłuż cieków wodnych	21,2 km (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	1.3; 3.1
7	Liczba tablic informacji pasażerskiej	361 (2021)	wzrost	Samorządy gminne BydOF	1.4; 2.4; 4.3
8	Wskaźnik motoryzacji	630,7 (2019)	spadek	GUS, Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	1.2; 1.3
9	Liczba stacji i przystanków kolejowych	32 (2021)	wzrost	PKP Polskie Linie Kolejowe	1.2; 1.3; 2.2
10	Średnia liczba par połączeń kolejowych do Bydgoszczy z poszczególnych gmin BydOF	10,2 (2021)	wzrost	Organizatorzy przewozów kolejowych	1.2; 1.3; 2.2
11	Udział podróży samochodem w podziale zadań przewozowych w podróży obywateli na terenie BydOF	65% (2020)	spadek	Model ruchu	1.2; 1.3
12	Średni czas przejazdu transportem publicznym pomiędzy gminami, a rdzeniem obszaru	32 min (2021)	spadek	Organizatorzy transportu zbiorowego	1.2; 1.3; 2.2



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wpływ na środowisko w przypadku odstąpienia od realizacji Planu

Biorąc pod uwagę efekty projektów, które przewiduje realizacja Planu, w przypadku rezygnacji z jego wdrożenia nie będzie możliwe osiągnięcie następujących założeń:

- usprawnienie powiązań układu regionalnego z siecią transportową BydOF,
- rozszerzenia współpracy na szczeblu samorządowym dla sprawnej realizacji zadań aglomeracyjnych,
- poprawa dostępności ośrodków miejskich oraz ośrodków przemysłowych stanowiących miejsca pracy mieszkańców BydOF w ich codziennych dojazdach,
- poprawa poziomu bezpieczeństwa na drogach,
- zmniejszenie udziału motoryzacji indywidualnej w podziale zadań przewozowych w BydOF;
- poprawa bezpieczeństwa i stanu infrastruktury w BydOF,
- zwiększenie efektywności transportu osób i ładunków w BydOF,
- zwiększenie przepustowości dróg,
- integracja różnych środków transportu i stworzenie zintegrowanego systemu transportowego (multimodalnego).

Brak realizacji zapisów zawartych w projekcie Planu będzie negatywnie oddziaływać na stan środowiska regionu oraz zdrowia jego mieszkańców.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego

Prognoza oddziaływania na środowisko

- w projekcie Planu **nie zostały zidentyfikowane** przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko;
- realizacja działań w większości będzie miała **pozytywny wpływ na środowisko**, będą one bezpośrednio wpływać na **poprawę jakości środowiska** poprzez działania z zakresu wdrażania narzędzi podnoszących efektywność zarządzania środowiskiem, integracji publicznego transportu zbiorowego, modernizacji i zakupu nowoczesnego proekologicznego taboru dla publicznego transportu zbiorowego;
- zmniejszenie natężenia ruchu w centrach gmin powinno skutkować **obniżeniem emisji pyłów, NO_x, a także CO₂** do powietrza;
- **działaniami potencjalnie negatywnie oddziaływującymi na środowisko** mogą być m.in. projekty w zakresie rozbudowy i budowy dróg, działania w zakresie rozbudowy i budowy infrastruktury liniowej, w tym budowy ścieżek rowerowych. – **nie będą to jednak działania powodujące degradację istniejących ekosystemów**;
- w ramach realizacji zadań zawartych w projekcie Planu, **będą uwzględniane środki minimalizujące**, przyczyniające się do zapobiegnięcia lub ograniczenia negatywnych oddziaływań, które mogą być wynikiem realizacji założeń Planu.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego



Dziękujemy za uwagę.



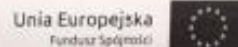
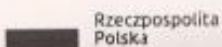
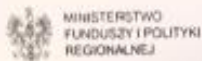
PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

3.2. ZAŁĄCZNIK 2 – ZANONIMIZOWANE LISTY UCZESTNIKÓW

Godzina 13.00



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO



Lista obecności

Konsultacje społeczne, 6 marca 2023 r., godz. 13.00



Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja	Miejscowość /dzielnica	Podpis
1.	Pawel [redacted]	Stowarzyszenie Społeczne (Stowarzyszenie Społeczne)	Bydgoszcz	[Signature]
2.	Rafal [redacted]	Stowarzyszenie Społeczne (Stowarzyszenie Społeczne)	Bydgoszcz	[Signature]
3.	Rafal [redacted]	Kupiec - Pomocnik Stowarzyszenie Społeczne (Kupiec - Pomocnik Stowarzyszenie Społeczne)	Bydgoszcz	[Signature]
4.	Krzysztof [redacted]	Uniwersytet Łódzki (Uniwersytet Łódzki)	Bydgoszcz	[Signature]
5.	Sobal Lisa [redacted]	Urząd Miasta Bydgoszczy (Urząd Miasta Bydgoszczy)	Bydgoszcz	[Signature]
6.	[redacted]	MPV Bydgoszcz	- " -	[Signature]
7.	Anna [redacted]	MPV Bydgoszcz	- " -	[Signature]
8.	Magdalena [redacted]	MPV Bydgoszcz	- " -	[Signature]
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				
21.				



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Godzina 16.00

Fundusze Europejskie Pomoc Techniczna

MINISTERSTWO FUNDUSZY I POLITYKI REGIONALNEJ

Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska Fundusze Spójności

Lista obecności

Konsultacje społeczne, 6 marca 2023 r., godz. 16.00

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja	Miejscowość /dzielnica	Podpis
1.	Andrzej		Bydgoszcz - Włocławek	Andrzej
2.	Andrzej	Stowarzyszenie Artystów i Grafików Funduszkowców	Bydgoszcz, Fordon	Andrzej
3.	Andrzej	Stowarzyszenie Artystów i Grafików Funduszkowców		Andrzej
4.	Dawid		Fordon	Dawid
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				
21.				



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA BYDGOSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

3.3. ZAŁĄCZNIK 3 – PLIK AGREGUJĄCY ZGŁOSZENIA PRZESŁANE MAILOWO (FORMULARZ)