

Przedmiotowy załącznik pn. „Koncepcja rozwoju systemu transportu BTOF” powstał m.in. na podstawie:

- projektu dokumentu pt. ***"Studium zrównoważonego rozwoju systemów transportowych powiatów bydgoskiego i toruńskiego ze szczególnym uwzględnieniem miast Bydgoszczy i Torunia"*** realizowanego w ramach projektu „Bydgosko-Toruńskie Partnerstwo na rzecz zrównoważonego transportu”, który ma stanowić zasadniczy dokument planistyczny, zawierający szczegółowe analizy poszczególnych gałęzi systemu transportowego Obszaru BTOF (w jego skład wchodzi wszystkie gminy powiatu bydgoskiego i toruńskiego, a także gminy miejsko-wiejskie: Łabiszyn, Nakło n. Notecią, Szubin, Kowalewo Pomorskie). Przedmiotowy projekt dokumentu zawiera elementy planu mobilności miejskiej i będzie stanowił dokument o znaczeniu lokalnym, który zostanie podjęty uchwałami Rad Miasta Torunia i Bydgoszczy.

Spis treści

I. CELE FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT.....	3
II. DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO	4
III. ZAŁOŻENIA ROZWOJU TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA	13
IV. MODEL DOCELOWY FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT	14
V. OCZEKIWANE EFEKTY W PORÓWNANIU ZE STANEM OBECNYM, BĘDĄCE WYNIKIEM USPRAWNIENIA DZIAŁANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO.....	27
VI. PROJEKTY WPISUJĄCE SIĘ W MODEL FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT	29
VII. MONITOROWANIE REALIZACJI USTALEŃ SYSTEMU	61
VIII. SPIS MAP I TABEL.....	64

I. CELE FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT

1. Strategia ZIT, oparta na „Studium zrównoważonego rozwoju..”, ma na celu zapewnienie spójności przestrzennej i społecznej obszaru poprzez realizację inwestycji i podjęcie konkretnych działań z zakresu transportu w szczególności niskoemisyjnego. W odniesieniu do poziomu aglomeracji przewiduje się, że realizacja zaproponowanych zadań spowoduje zwiększenie wykorzystania publicznych środków transportowych w codziennych podróżach mieszkańców kosztem podróży indywidualnych – samochodem. Zakłada się, że mieszkańcy obszaru będą bardziej skłonni do odbywania podróży środkami komunikacji publicznej, ponieważ transport ten będzie bardziej konkurencyjny w stosunku do indywidualnego, przy jednoczesnym zwiększeniu jego dostępności dla mieszkańców obszaru zarówno w kwestii czasu podróży dom-cel, jak i kosztów przejazdu.

Powyższy cel będzie realizowany poprzez utworzenie zintegrowanych węzłów transportowych (węzły związane ze zmianą środków komunikacji) oraz przebudowę, budowę lub rozbudowę infrastruktury transportu zbiorowego wraz z wymianą taboru oraz infrastruktury ułatwiającej dostępność do niej.

Dlatego planuje się realizację parkingów P&R w sąsiedztwie węzłów komunikacji zbiorowej, oraz w sąsiedztwie funkcjonujących lub planowanych linii transportu zbiorowego (kolejowe, autobusowe podmiejskie, transport miejski). Dodatkowo zakłada się, że planowane pozostałe inwestycje infrastrukturalne (bus-pasy, infrastruktura transportu szynowego) usprawnią funkcjonowanie komunikacji zbiorowej poprzez m.in. skrócenie czasu podróży, zwiększenie komfortu i jakości podróżowania, zwiększenie prędkości komunikacyjnej, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedstawiony powyższy cel, będzie realizowany również poprzez budowę dróg rowerowych doprowadzających rowerzystów dojeżdżających z terenu gmin do węzłów integracyjnych. Przyczyni się to również do większego wykorzystania tego środka transportu. Podjęcie wskazanych w Strategii ZIT zadań ma skutkować przede wszystkim redukcją emisji zanieczyszczeń, w szczególności gazów cieplarnianych, zmniejszenie emisji hałasu, zwiększenie mobilności mieszkańców, poprawę funkcjonowania linii transportu zbiorowego, zwiększenie średniej prędkości komunikacyjnej, zmniejszenie średniego czasu spędzonego w środku transportowym oraz zwiększenie wykorzystania zdolności przewozowej.

2. W aspekcie powiązania obszaru ZIT z pozostałą częścią województwa i kraju przewiduje się, że inwestycje wpłyną na poprawę konkurencyjności transportu zbiorowego w ogólnych podróżach w powiązaniu z pozostałymi inwestycjami przewidzianymi do realizacji w ramach innych programów (np. POIŚ), w postaci zrewitalizowanych i zmodernizowanych linii kolejowych numer np.: 18, 353, 201, 131 czy 356, oraz planowanych połączeń z drogami szybkiego ruchu (S5, S10) i innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi (np.: DK80, DW223), a tym samym skłonią podróżnych do wyboru zbiorowego środka transportu w swoich podróżach. Przewiduje się tym samym, że realizacja zaproponowanych zadań spowoduje wzrost wykorzystania możliwości przewozowych transportu publicznego, zaś podróż do ośrodków regionalnych samochodem będzie postrzegana jako mniej atrakcyjna.

II. DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

Obszar ZIT charakteryzuje się:

- powierzchnią wynoszącą 3 744 km², w skład którego wchodzi dwa miasta na prawach powiatu, dwa powiaty i 21 gmin. Dodatkowo, obszar o gęstości zaludnienia poniżej 50 osób/km² stanowi 11% ogólnej powierzchni obszaru, co jest spowodowane istnieniem dużych kompleksów leśnych w postaci Puszczy Bydgoskiej i Borów Tucholskich oraz dużych obszarów po Państwowych Gospodarstwach Rolnych. W powiecie bydgoskim powierzchnia terenów leśnych wynosi 40%.
- liczbą mieszkańców wynoszącą ponad 854 tys. (stan na rok 2014 na podstawie GUS) – tabela II.4.
- dosyć dobrze rozwiniętą siecią drogową i kolejową, na których zostały przeprowadzone w ostatnich latach prace modernizacyjne i remontowe znacznie poprawiające ich stan techniczny, w szczególności na sieci kolejowej, dzięki czemu można było zwiększyć limit dopuszczalnej prędkości pociągów. Co istotne, zmodernizowana sieć kolejowa łączy również dwa największe ośrodki miejskie województwa, na której funkcjonuje zintegrowany system taryfowy zwiększający atrakcyjność kolejowego transportu zbiorowego.
- siecią kolejową zapewniającą atrakcyjne z punktu widzenia czasu przejazdu połączenia w podróży dalekobieżnych do najważniejszych miast w Polsce.
- z zakresu transportu miejskiego, sieć połączeń wewnątrzmijskich Bydgoszczy stanowi 10 linii tramwajowych (+ dodatkowo jedna turystyczna), 31 linii autobusowych, 6 linii autobusowych nocnych i 4 linie międzygminne. Sprawniejsze funkcjonowanie oraz zadowalające prędkości komunikacyjne związane jest z rozbudową systemu ITS, którego celem jest między innymi zwiększenie płynności ruchu, zmniejszenie strat czasu na sieci, skrócenie czasu podróży środkami transportu publicznego, zarządzanie miejscami parkingowymi. Sieć transportu publicznego w Toruniu stanowi 5 linii tramwajowych, 2 linie tramwajowe nocne, oraz 35 linii autobusowych (w tym 2 weekendowe) oraz 4 linie nocne. W obu miastach linie tramwajowe stanowią trzon funkcjonowania transportu zbiorowego, zaś linie autobusowe uzupełniające.
- dobrą dostępnością mieszkańców do komunikacji publicznej w miastach, obejmującą swym zasięgiem 73,4% powierzchni Bydgoszczy i 72,7% powierzchni Torunia.
- dosyć dobrą dostępnością mieszkańców do transportu zbiorowego wynoszącym 1660 km², co stanowi 44% obszaru ZIT (szczególnie biorąc pod uwagę powierzchnię terenów leśnych w powiecie bydgoskim, którego powierzchnia wynosi 1395 km²). Obszar ten obsługiwany jest między innymi przez 60 linii autobusowych oraz 12 relacjach linii kolejowych

Niestety, oprócz wskazanych powyżej zalet, obszar ZIT ma szereg problemów, które należy rozwiązać. Zaliczyć do nich można między innymi:

- brakiem rozwiązań z zakresu zintegrowanych węzłów przesiadkowych poszczególnych gałęziach systemów transportowych (pociąg, autobus, tramwaj, rower) oraz rodzajów linii (podmiejskie, regionalne, dalekobieżne), niedostateczne uprzywilejowanie w ruchu dla środków transportu zbiorowego, zbyt mała liczba bus-pasów i wydzielonych torowisk tramwajowych, brak rozwiązań integrujących transport indywidualny z transportem zbiorowym – w szczególności systemów parkingowych typu Park & Ride, Kiss& Ride.

- mało znaczącą rolę transportu kolejowego, co jest wynikiem między innymi niskiej jakości oferowanych usług, małej atrakcyjności dla pasażerów układu linii kolejowych, brakiem odpowiedniej integracji z drogowym transportem zbiorowym oraz złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej liniowej i punktowej. W przypadku Bydgoszczy dodatkowo wchodzi w grę peryferyjność położenia linii numer 209 w kierunku Chełmży i 18 w kierunku Nakła n/Notecią szczególnie względem gęstej zabudowy mieszkaniowej.
- brakiem Organizatora transportu publicznego na obszarze powiatów ziemskich oraz słabą jakością infrastruktury punktowej autobusowej i kolejowej.
- brakiem skutecznych działań z zakresu przeciwdziałania odpływowi pasażerów komunikacji miejskiej i regionalnej na rzecz komunikacji indywidualnej – samochodowej.
- brakiem hierarchizacji sieci drogowej, zbyt małą przepustowością niektórych ważnych elementów sieci drogowej – zwłaszcza w dużych miastach, co ma związek z brakiem istotnych inwestycji drogowych będących odpowiedzią na ciągły wzrost ruchu (22% na drogach krajowych i 23% na drogach wojewódzkich), a to z kolei przekłada się na pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego
- niedostateczną liczbą przepraw mostowych, w szczególności pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, co powoduje znaczne utrudnienia w ruchu lub konieczność pokonania dodatkowych kilometrów w przypadku kolizji na moście w Fordonie.
- brakiem przejazdów dwupoziomowych w miejscach przecinania się linii kolejowych z ważnymi drogami (np. na drodze krajowej numer 56, 25, 80 czy drodze wojewódzkiej 244), co powoduje zwiększenie kosztów transportowych.
- brakiem dróg szybkiego ruchu przebiegających w sąsiedztwie Bydgoszczy oraz łączącej Bydgoszcz i Toruń.
- niespójną siecią rowerową oraz brakiem infrastruktury towarzyszącej (przechowalnie, parkingi), brak przystosowania środków transportu zbiorowego do przewozu rowerów.

Aktualny stan sieci transportowej komunikacji zbiorowej w obszarze ZIT można scharakteryzować przy pomocy kilku parametrów, przedstawionych w poniższych tabelach.

Tabela II.1. – Wybrane charakterystyki funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Obszarze ZIT

Wybrane charakterystyki funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Obszarze ZIT						
Parametr funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego	Wartości parametrów					
	Bydgoszcz		Toruń		Obszar ZIT	
	System tramwajowy	System autobusowy	System tramwajowy	System autobusowy	System kolejowy	System autobusowy
Liczba kursów w dobie	1 102	2 939	632	2 237	27	849
Średnia liczba pojazdów w ruchu	61	163	35	124	2	47
Średnia zdolność w sieci w dobie [pasażerów]	231 000	346 703	133 500	232 648	5 940	40 752
Praca transportowa [poj.km]	9 529	34 609	5 903	27 692	1 489	24 907
Liczba przewiezionych pasażerów	163 662	196 821	56 536	76 101	3 670	33 853
Praca przewozowa [poj.km]	419 528	745 561	165 780	283 959	64 475	305 550
Liczba pasażerów przypadająca na 1 pojazd	44	22	28	10	43	12
Liczba pasażerów przypadająca na 1 poj.km	2,6	3,8	2,9	3,7	17,6	9,0
Średnie wykorzystanie zdolności przewozowej [%]	20,3	18,9	12,7	9,9	19,7	25,6

Tabela II.2. – Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego

Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego			
Parametr oceny	Wartość parametru		
	Bydgoszcz	Toruń	Obszar ZIT
Średni czas podróży [min]	29,0	25,4	56,8
Średnia odległość podróży [km]	4,2	4,5	13,6

Średnia prędkość podróży [km/h]	22,7	24,5	50,5
Liczba przesiadek na jedną podróż	0,32	0,24	0,32
Całkowity czas podróży w sieci [h]	31 877	10 958	9 717
Całkowita liczba przesiadek	69 746	22 761	10 450
Całkowita liczba podróży	219 653	96 526	42 702

Tabela II.3. – Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu samochodowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego

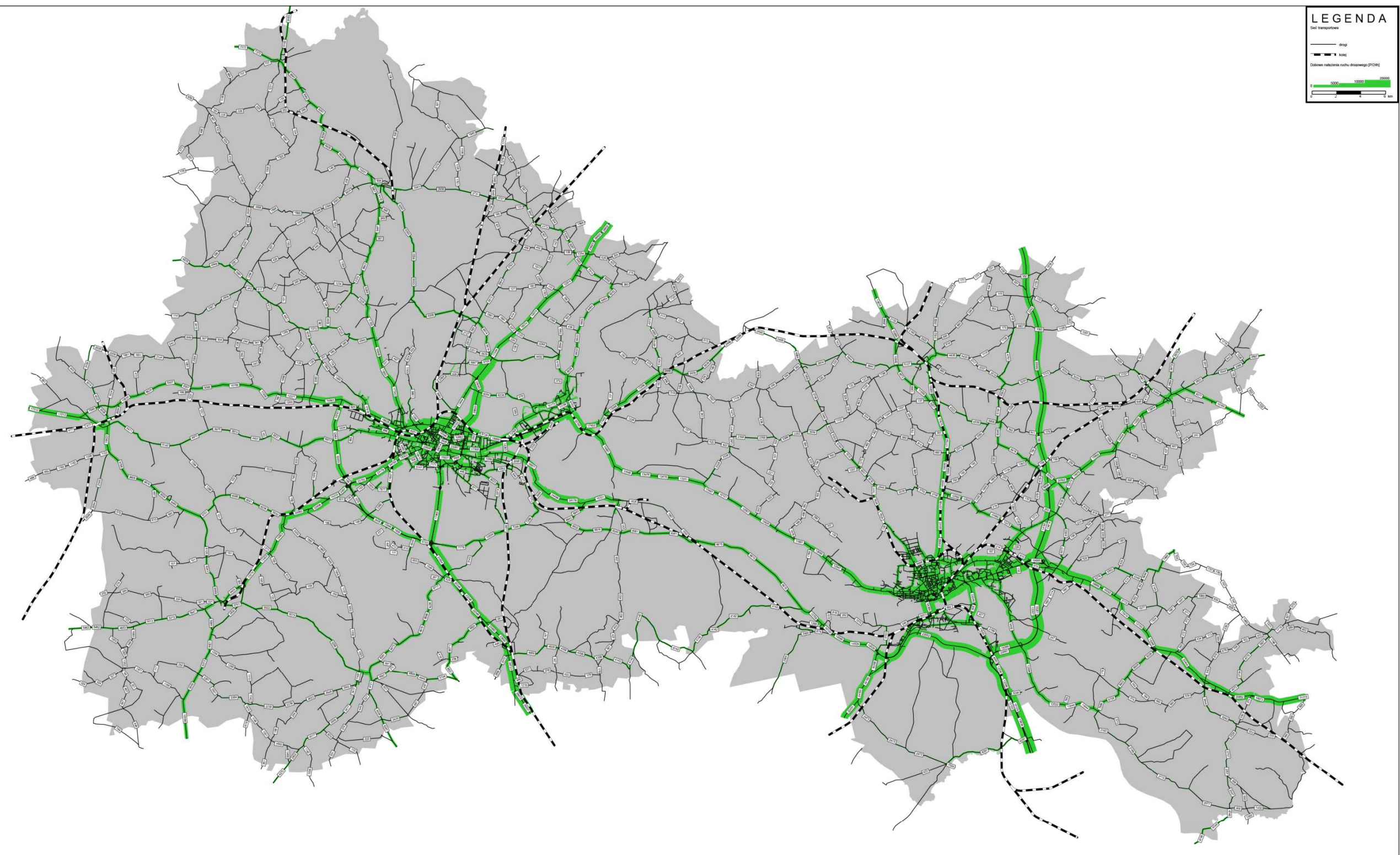
Wybrane parametry funkcjonowania systemu transportu samochodowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego	
Średnia prędkość podróży [km/h]	50,6
Średni czas podróży [min/sek.]	13min 35sek.
Współczynnik obciążenia ruchem [%]	33,2

Aktualne natężenia ruchu oraz potok pasażerski dla obszaru ZIT przedstawiają zamieszczone poniżej mapy (odpowiednio): nr II.1 i nr II.2, zaś dostępność transportową Bydgoszczy i Torunia II.3 i II.4.

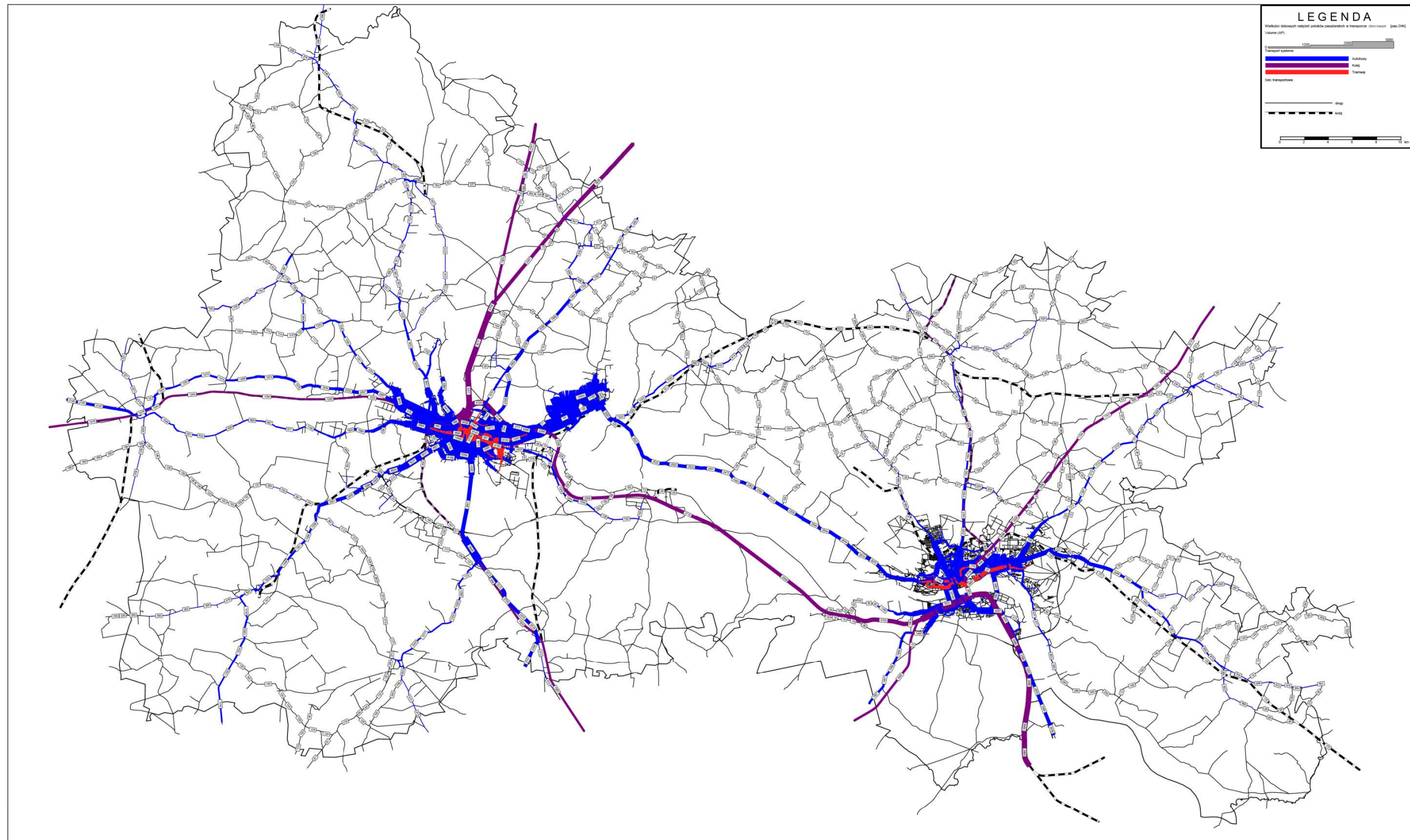
Tabela II.4. – Zestawienie liczby mieszkańców obszaru ZIT

Lp. powiaty	Lp.	Powiat/miasto na prawach powiatu	Gmina	Liczba mieszkańców gminy/miasta
1	1	Bydgoszcz		362286
2	2	Toruń		204847
3	3	bydgoski	Białe Błota (wiejska)	18693
	4		Dąbrowa Chełmińska (wiejska)	7926
	5		Dobrcz (wiejska)	10608
	6		Koronowo (miejsko-wiejska)	24089
	7		Łabiszyn (miejsko-wiejska)	9792
	8		Nakło nad Notecią (miejsko-wiejska)	32527
	9		Nowa Wieś Wielka (wiejska)	9557
	10		Osielsko (wiejska)	11970
	11		Sicienko (wiejska)	9702
	12		Solec Kujawski (miejsko-wiejska)	16805
	13		Szubin (miejsko-wiejska)	23981
4	14	toruński	Chełmża (miejska)	15066
	15		Chełmża (wiejska)	9738
	16		Czernikowo (wiejska)	8912
	17		Kowalewo Pomorskie (miejsko-wiejska)	11611
	18		Lubicz (wiejska)	18940
	19		Łubianka (wiejska)	6496
	20		Łysomice (wiejska)	9272
	21		Oborowo (wiejska)	13672
	22		Wielka Nieszawka (wiejska)	4813
	23		Zławieś Wielka (wiejska)	12982
	ŁĄCZNIE			

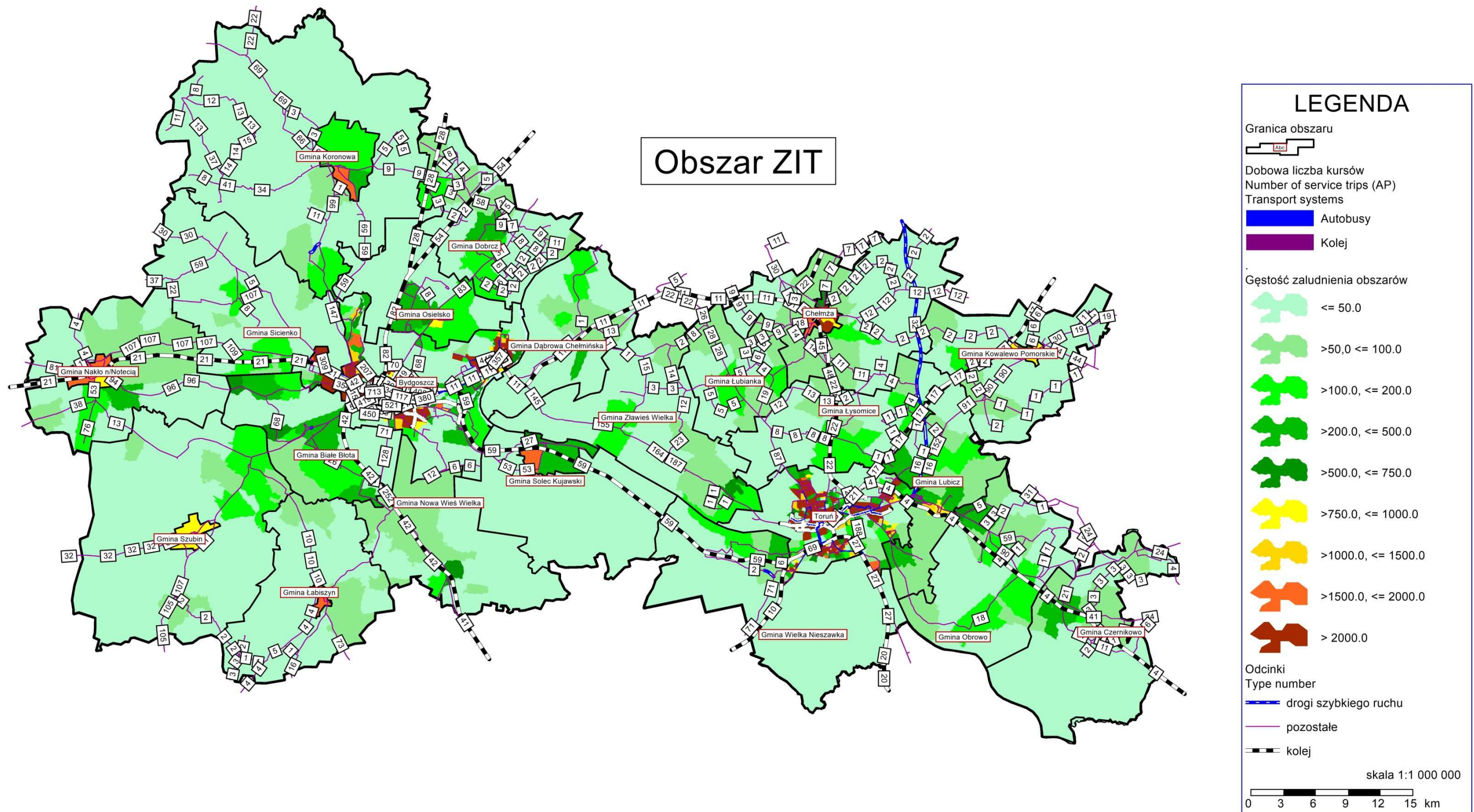
Mapa nr II.1. - Mapa aktualnych natężeń ruchu na obszarze ZIT



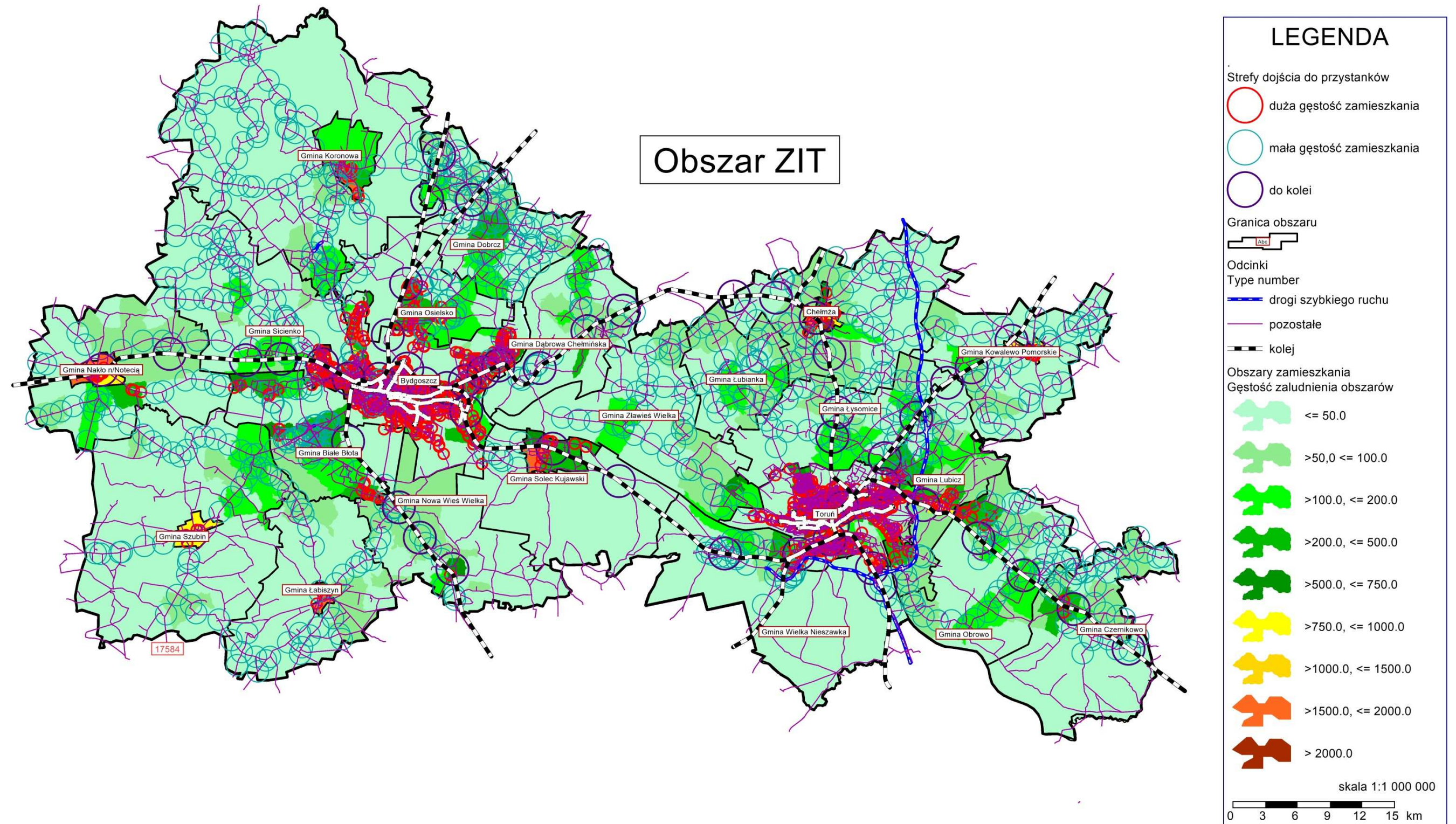
Mapa nr II.2. - Mapa aktualnych potoków pasażerskich na obszarze ZIT w podziale na środki transportu zbiorowego



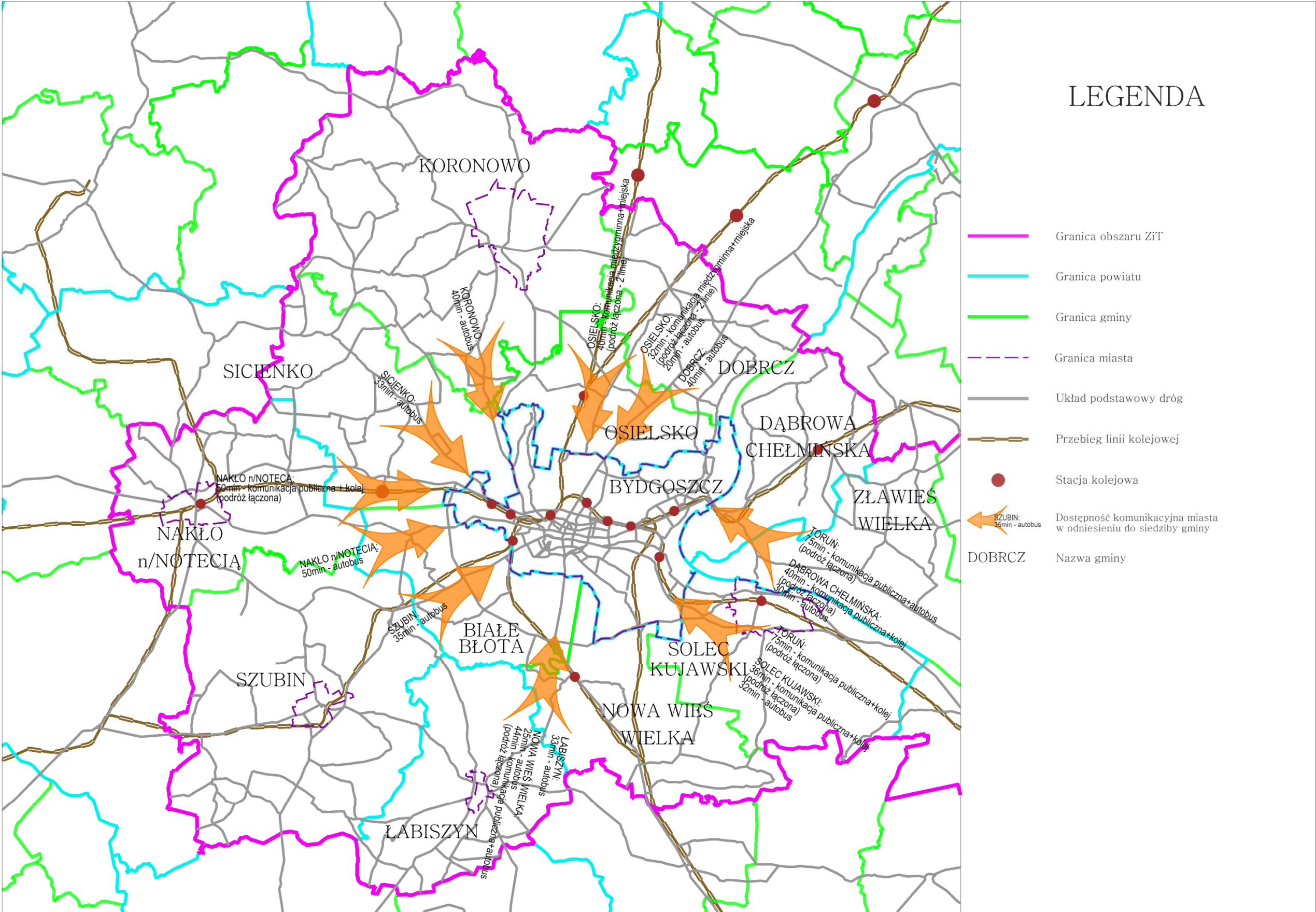
Mapa nr II.3. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – liczba połączeń komunikacyjnych (stan aktualny)



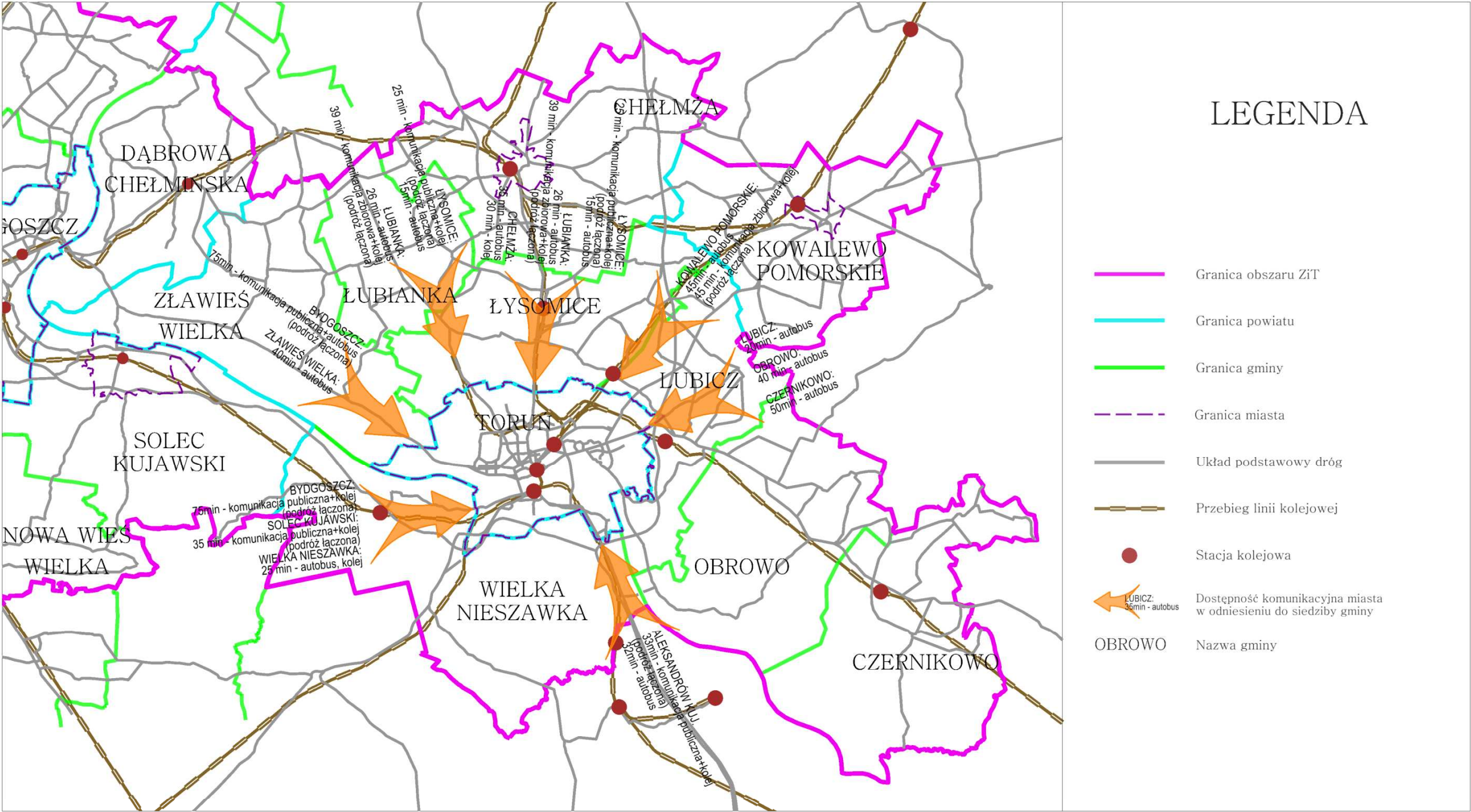
Mapa nr II.4. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – zasięg obsługi transportem zbiorowym (stan aktualny)



Mapa nr II.5. – Ideogram dostępności transportowej Bydgoszczy (stan aktualny)



Mapa nr II.6. – Ideogram dostępności transportowej Torunia (stan aktualny)



Oprócz wyżej przedstawionej krótkiej charakterystyki obszaru ZIT oraz dokonując analizy powyższych map i tabel można wyciągnąć dodatkowe wnioski:

- Najbardziej obciążonymi ruchem drogami są drogi krajowe prowadzące do Bydgoszczy i Torunia, co jest naturalnym zjawiskiem z powodu najlepszego przystosowania technicznego tych dróg do przenoszenia względnie największych strumieni pojazdów. Dodatkowo, zbliżone potoki ruchu przenosi ciąg drogi wojewódzkiej numer 258 i 654 od m. Obrowo do Szosy Lubickiej w Toruniu oraz droga wojewódzka numer 223 łącząca Węzeł Białe Błota z Bydgoszczą. Na uwagę zasługuje ciąg drogi wojewódzkiej 394 i powiatowej 1547C łączące Solec Kujawski z Bydgoszczą. Powyższe strumienie są wynikiem z bliskości tych ośrodków i brakiem atrakcyjnej (m.in. szybkiej i zapewniającej bezpieczną podróż) alternatywy.
- Potok pasażerski korzystający z kolejowych i autobusowych środków transportowych pomiędzy dwoma największymi ośrodkami ZIT jest zbliżony. Można zatem wysunąć wniosek, że są one wobec siebie na tyle konkurencyjne, że konieczność zmiany środka transportowego z kolejowego na miejski oraz czas oczekiwania na niego jest jeszcze atrakcyjny, a przez to akceptowalny przez podróżnych wybierających publiczny środek transportu. Jest to wynikiem między innymi wyższej prędkości komunikacyjnej kolei w stosunku do linii autobusowych, co jest oczywiście następstwem przeprowadzonych inwestycji. Na uwagę również zasługuje co najmniej dwukrotnie większa liczba połączeń autobusowych w porównaniu z połączeniami kolejowymi.
- Dostępność transportowa Bydgoszczy w odniesieniu do siedzib gmin ościennych nie przekracza ~45 minut. Przykładowa podróż do centrum Bydgoszczy trwa:
 - o z Koronowa ~40 minut (147 połączeń w obu kierunkach/dobę)
 - o z Nakła n/Notecią ~50 minut niezależnie od środka transportowego (21 połączeń kolejowych i 205 autobusowych w obu kierunkach/dobę)
 - o z Solca Kujawskiego ~36 minut koleją z przesiadką na tramwaj przy pętli Stomil (59 połączeń), zaś autobusem ~32 minut (53 połączenia w obu kierunkach/dobę).
 - o z Torunia ~75 minut niezależnie od wybranego środka transportowego (145 połączeń autobusowych i 59 kolejowych w obu kierunkach/dobę).
- Dostępność transportowa Torunia w odniesieniu do siedzib gmin ościennych nie przekracza ~40 minut. Przykładowa podróż do centrum Torunia trwa:
 - o z Złejwsi Wielkiej ~40 minut autobusem (145 połączeń)
 - o Kowalewa Pomorskiego ~45 minut – bez względu na wybrany środek transportowy (17 połączeń kolejowych i 90 autobusowych),
 - o Chełmży ~35 minut koleją z przesiadką na komunikację publiczną w Toruniu (22 połączenia kolejowe) i ~30 minut autobusem (90 połączeń autobusowych).
- Podróże spoza obszaru ZIT (w szczególności z dużych ośrodków miejskich) realizowane są zdecydowanie za pomocą kolejowych środków transportowych, do jest naturalne dla tego środka transportowego, ponieważ charakteryzuje się największą zdolnością i prędkością przewozową.

III. ZAŁOŻENIA ROZWOJU TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA

Według założeń przedstawionych w Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego Bydgoszcz i Toruń – ośrodki regionalne mające decydujące znaczenie dla rozwoju społecznego i gospodarczego województwa i z tego względu zidentyfikowane zostały jako odrębny priorytet

rozwoju województwa. Oczekiwana jest wysoka sprawność w realizacji funkcji regionalnych oraz kształtowanie konkurencyjności gospodarki województwa. Wskazano, że na rzecz rozwoju obszaru ZIT niezbędny jest rozwój m.in. sieci i powiązań transportowych w relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych (zapewnienie swobodnego dostępu w relacjach z innymi metropoliami), transportowej spójności wewnątrz regionu (zapewnienie swobodnego dostępu do Bydgoszczy i Torunia z terenu całego województwa), integracji transportowej Bydgoszczy i Torunia (zapewnienie swobodnego dostępu w relacjach pomiędzy obydwoma miastami). Podkreślić należy, że wśród zintegrowanych ośmiu celów strategicznych, z punktu widzenia transportu, najistotniejszym celem jest „Dostępność i spójność”. Określono, że podstawowym celem działań projektowanych w ramach celu strategicznego „Dostępność i spójność” jest zapewnienie właściwej dostępności zewnętrznej i spójności wewnętrznej województwa – które pozwolą na prawidłową obsługę mieszkańców oraz prawidłową obsługę dla potrzeb rozwoju gospodarczego. Poprawę funkcjonowania transportu zamierza się osiągnąć poprzez działania na płaszczyznach obejmujących poprawę stanu sieci transportowych i infrastruktury towarzyszącej, ale także organizację transportu. W zakresie międzyregionalnym podkreślono znaczenie budowy dróg ekspresowych (S5, S10), poprawę dostępności do autostrady A1, modernizację linii kolejowych (18, 131, 201 i 353), jak również dalszy rozwój Portu Lotniczego w Bydgoszczy. W zakresie obsługi komunikacyjnej dotyczącej obszarów funkcjonalnych założono zapewnienie dostępności do siedzib województwa w czasie maksymalnie 60 min.

Można przyjąć, że najważniejszymi ustaleniami (kierunkami działań), wskazanymi do wsparcia na poziomie ZIT są:

- rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego w obszarze,
- rozwój sieci drogowych o podstawowym znaczeniu dla spójności wewnętrznej województwa,
- tworzenie warunków dla budowy i modernizacji dróg lokalnych,
- usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy - Torunia,
- poprawa infrastruktury stacji i przystanków kolejowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim,
- rozwój sieci dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych o znaczeniu transportowym.

IV. MODEL DOCEŁOWY FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT

Przyjęte główne założenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu dla Obszaru ZIT

W ramach zadań Strategii ZIT przewidzianych do realizacji w trybie pozakonkursowym planowane jest zrealizowanie przedsięwzięć podnoszących szeroko rozumianą jakość, niezawodność i atrakcyjność funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności szynowego. Zakłada się, że w powiązaniu z zadaniami komplementarnymi, podjęte przedsięwzięcia spowodują między innymi (w odniesieniu do wartości średnich całej sieci transportowej):

- skrócenie czasu podróży o ~3 min./kurs w kierunku do centrum Bydgoszczy i Torunia z gmin wchodzących w skład Obszaru ZIT lub przynajmniej wzmocnienie funkcjonowania linii na najbardziej atrakcyjnych kierunkach oraz optymalizacja przebiegu tras autobusowych w celu zmniejszenia nakładów finansowych ponoszonych z tytułu funkcjonowania linii i obsłużenia jak największego obszaru dotychczas słabiej skomunikowanego.

- zmniejszenie natężenia ruchu na głównych drogach dojazdowych do Bydgoszczy i Torunia minimum o ~1%, oraz podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności na drogach:
 - o krajowej numer 5 – gminy: Dobrcz, Osielsko, Białe Błota, Szubin,
 - o krajowej numer 10 – gminy: Sicienko, Nakło n/Notecią, Solec Kujawski, Lubicz, Obrowo, Czernikowo,
 - o krajowej numer 25 – gminy: Białe Błota, Nowa Wieś Wielka, Łabiszyn,
 - o krajowej numer 15 – gminy: Wielka Nieszawka, Lubicz, Kowalewo Pomorskie,
 - o krajowej numer 80 – gminy: Zławieś Wielka, Dąbrowa Chełmińska
 - o krajowej numer 91 – gminy: Łubianka, Łysomice, Chełmża
 - o wojewódzkiej numer 223 – gminy: Białe Błota, Szubin, Nakło n/Notecią
 - o wojewódzkiej numer 553 – gminy: Łubiana i Łysomice
- zwiększenie realizacji podróży wykorzystujących środki transportu zbiorowego o ~2,5% względem aktualnego potoku pasażerskiego w wyniku:
 - o modernizacji torowisk tramwajowych i budowy bus – pasów (poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej w podróżach wewnątrzmiastowych, zaś w przypadku bus-pasów również z gminami przez które są trasowane jak np.: Sicienko i Osielsko)
 - o zapewnienie dobrej dostępności tych systemów na wszystkich obszarach zabudowanych poprzez lokalizację nowych lub dyslokację istniejących przystanków oraz rozszerzenie oferty przewozowej dla mieszkańców suburbiów Bydgoszczy i Torunia (np.: Lubicz, Gronowo, Białe Błota, Osielsko).
 - o zwiększenie regularności przewozów, dostosowanych do wartości i zmienności potoków pasażerskich, w szczególności na osi Nakło – Bydgoszcz – Solec Kujawski – Toruń – Kowalewo Pomorskie
 - o modernizację i rewitalizację linii kolejowych przebiegających przez Obszar ZIT
 - o integrację transportu zbiorowego z innymi systemami transportowymi w Obszarze ZIT (np.: Nakło n/Notecią, Szubin) oraz przy dogodnych miejscach zmiany systemu transportowego.
 - o budowę parkingów park&ride w atrakcyjnych lokalizacjach w Bydgoszczy, Toruniu, Szubinie i Nakle n/Notecią, co w powiązaniu z atrakcyjną polityką taryfową ma skłonić mieszkańców gmin ościennych, jak np.: Dąbrowa Chełmińska, Łabiszyn, Nowa Wieś Wielka, Czernikowo, Obrowo, Lubicz, Zławieś Wielka czy Osielsko do pozostawienia samochodu prywatnego i zmianę środka transportowego na publiczny.
- zmniejszenie hałasu i emisji spalin, w tym spowodowanych pozostawieniem pojazdu na parking
- zmniejszenie energochłonności transportu indywidualnego oraz zapotrzebowania na teren niezbędny dla rozwoju sieci drogowej.

Za docelowe funkcjonowanie transportu zbiorowego w Obszarze ZIT i na terenie Bydgoszczy oraz Torunia należy uznać:

W zakresie dostępności transportowej oraz jego funkcjonowania przewiduje się osiągnięcie następujących efektów:

- w odniesieniu do siedzib jednostek samorządu terytorialnego obszaru ZIT, sąsiadujących bezpośrednio z Bydgoszczą, planuje się osiągnięcie przykładowych czasów podróży:
 - o z Koronowa ~40 minut (liczba połączeń autobusowych bez zmian)
 - o z Nakła n/Notecią ~50 minut niezależnie od środka transportowego (97 połączeń kolejowych i 203 autobusowych – znaczne wzmocnienie liczby połączeń kolejowych)
 - o z Solca Kujawskiego ~36 minut koleją z przesiadką na tramwaj przy pętli Stomil (70 połączeń), zaś autobusem ~32 minut (80 połączeń). Jak w przypadku obsługi Nakła

n/Notecią, również podniesiono liczbę połączeń uznając aktualny rozkład za niewystarczający i nieodpowiadający oczekiwaniom mieszkańców obszaru.

- o z Torunia ~75 minut niezależnie od wybranego środka transportowego (145 połączeń autobusowych i 70 kolejowych).
- w odniesieniu do siedzib jednostek samorządu terytorialnego obszaru ZIT, sąsiadujących bezpośrednio z Toruniem, planuje się osiągnięcie przykładowych czasów podróży:
 - o z Złejwsi Wielkiej ~40 minut autobusem (zwiększenie liczby połączeń w dobie w obu kierunkach do 145)
 - o z Kowalewa Pomorskiego ~45 minut – bez względu na wybrany środek transportowy (56 połączeń kolejowych i 92 autobusowych). Wzmocniono połączenie kolejowe na przedmiotowej relacji.
 - o Chełmży ~35 minut koleją z przesiadką na komunikację publiczną w Toruniu (22 połączenia kolejowe) i ~30 minut autobusem (90 połączeń autobusowych) – obsługa nie wymaga wzmocnienia w postaci zwiększenia liczby połączeń.
- zwiększenie obszaru ZIT objętego obsługą środkami transportu zbiorowego, którego docelowy areał powinien wynikać z zapotrzebowania mieszkańców na transport publiczny. Przeprowadzone symulacje i analizy określają zwiększenie obszaru do poziomu 1667,6 km², jako optymalnego po względem popytu na ten rodzaj transportu jak i zasadności jego finansowania.

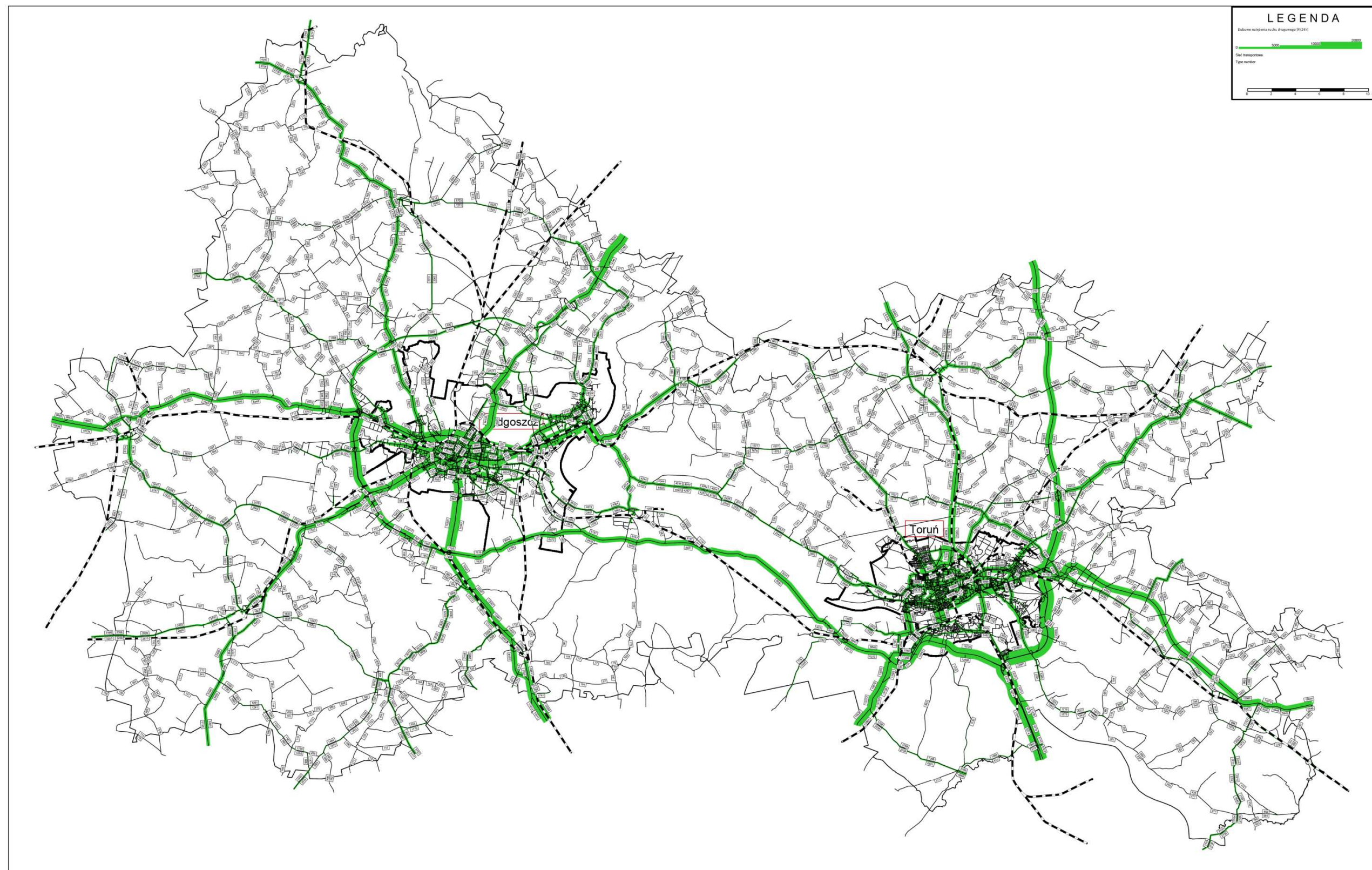
Dodatkowo przewiduje się, że przeprowadzone zmiany w funkcjonowaniu komunikacji publicznej spowoduje zwiększenie dostępności mieszkańców Bydgoszczy i Torunia do środków komunikacji zbiorowej w postaci:

- zwiększenia obszaru nią obsługiwanego do 74% w Bydgoszczy i 73,2% w Toruniu
- optymalizacja liczby i przebiegu linii transportu publicznego w Bydgoszczy:
 - o linie tramwajowe – bez zmian
 - o linie autobusowe – 40
 - o linie międzygminne (obsługiwane taborem miejskim) – 6
- optymalizacja liczby i przebiegu linii transportu publicznego w Toruniu:
 - o linie tramwajowe – 6
 - o linie autobusowe – 31
 - o linie międzygminne obsługiwane taborem miejskim – 6
- utrzymanie aktualnej liczby i kierunków połączeń a docelowo zwiększenie liczby linii autobusowych obsługujących Obszar ZIT do 67 i połączeń kolejowych, których liczba powinna być ustalona wspólnie z Organizatorem przewozów regionalnych.

Docelowe funkcjonowanie transportu zbiorowego Obszaru ZIT w postaci dostępności transportowej Bydgoszczy i Torunia przedstawiony jest na mapie IV.5. i IV.8., na której zobrazowano przewidziane efekty skrócenia czasu podróży oraz transportochłonności. Dodatkowo, na mapach IV.3. i IV.4. pokazano przebieg linii komunikacyjnych oraz liczbę par kursów w dobie w oparciu o gęstość zaludnienia Obszaru ZIT a także promień dojazdu do przystanku (zasięg obsługi Obszaru ZIT transportem zbiorowym). Mapy natężenia ruchu drogowego oraz potoków pasażerskich Obszaru ZIT oraz miasta Bydgoszczy i Torunia przedstawiają odpowiednio: IV.1.-IV.2., IV.6.-IV.7. oraz IV.9.i IV.10.

Powyższe zakładane wartości powinny zostać osiągnięte w wyniku realizacji inwestycji ZIT oraz zadań do nich komplementarnych, wymienionych w rozdziale VI.

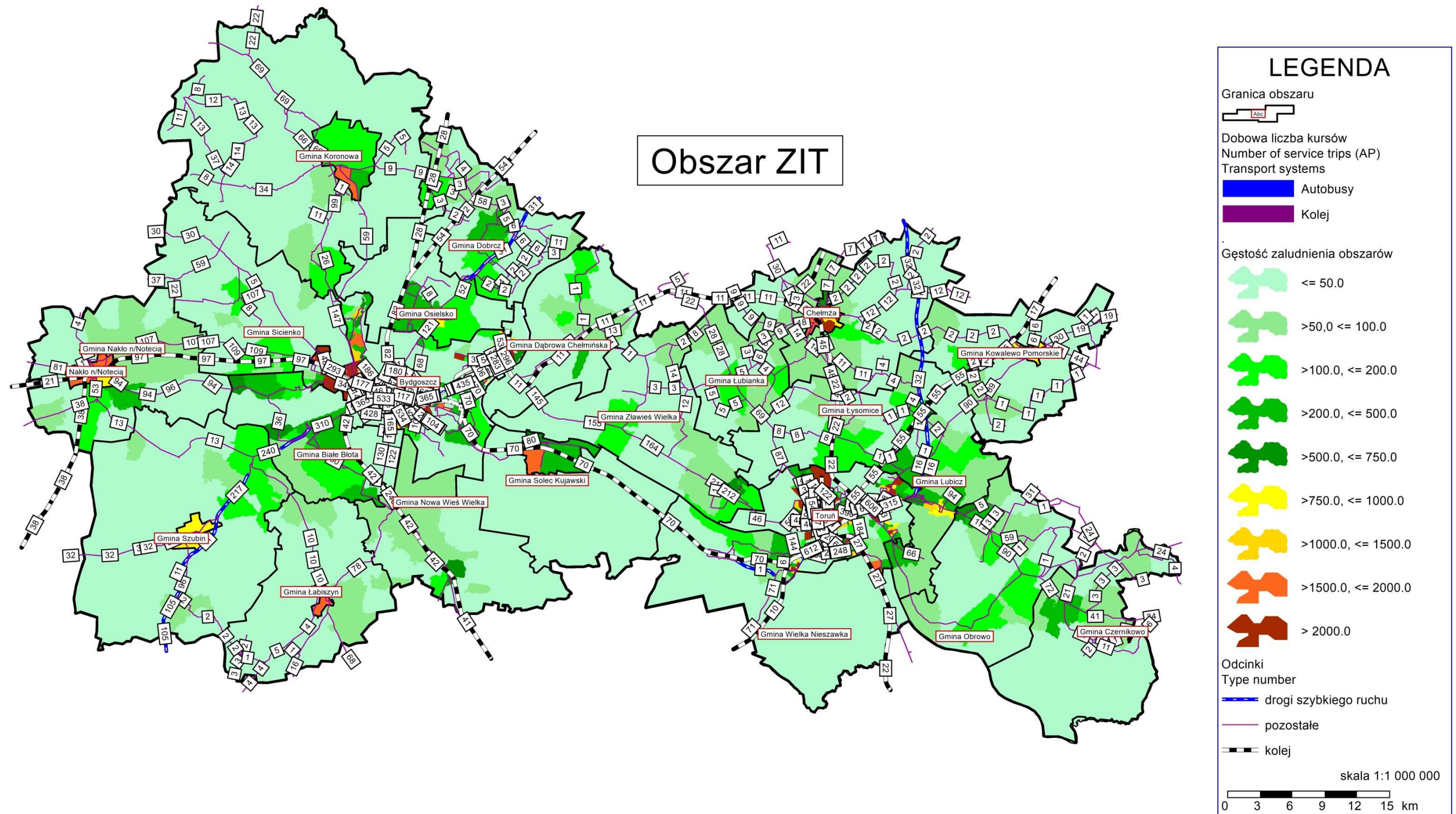
Mapa nr IV.1. – Natężenie ruchu drogowego w Obszarze ZIT (stan planowany)



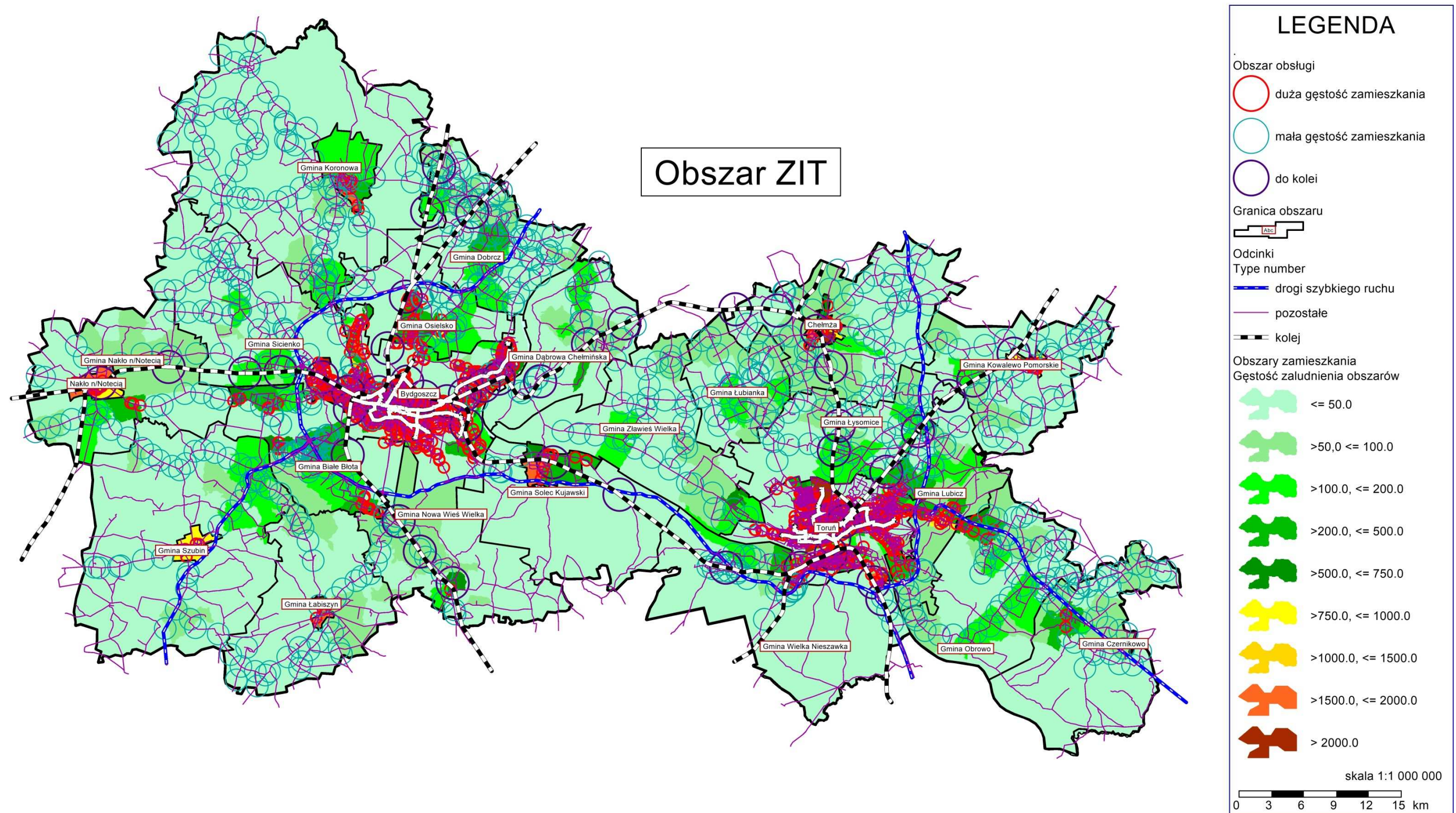
Mapa nr IV.2. – Potok pasażerski w podziale typy systemów transportowych w Obszarze ZIT (stan planowany)



Mapa nr IV.3. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – liczba połączeń komunikacyjnych (stan planowany)



Mapa nr IV.4. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – zasięg obsługi transportem zbiorowym (stan planowany)



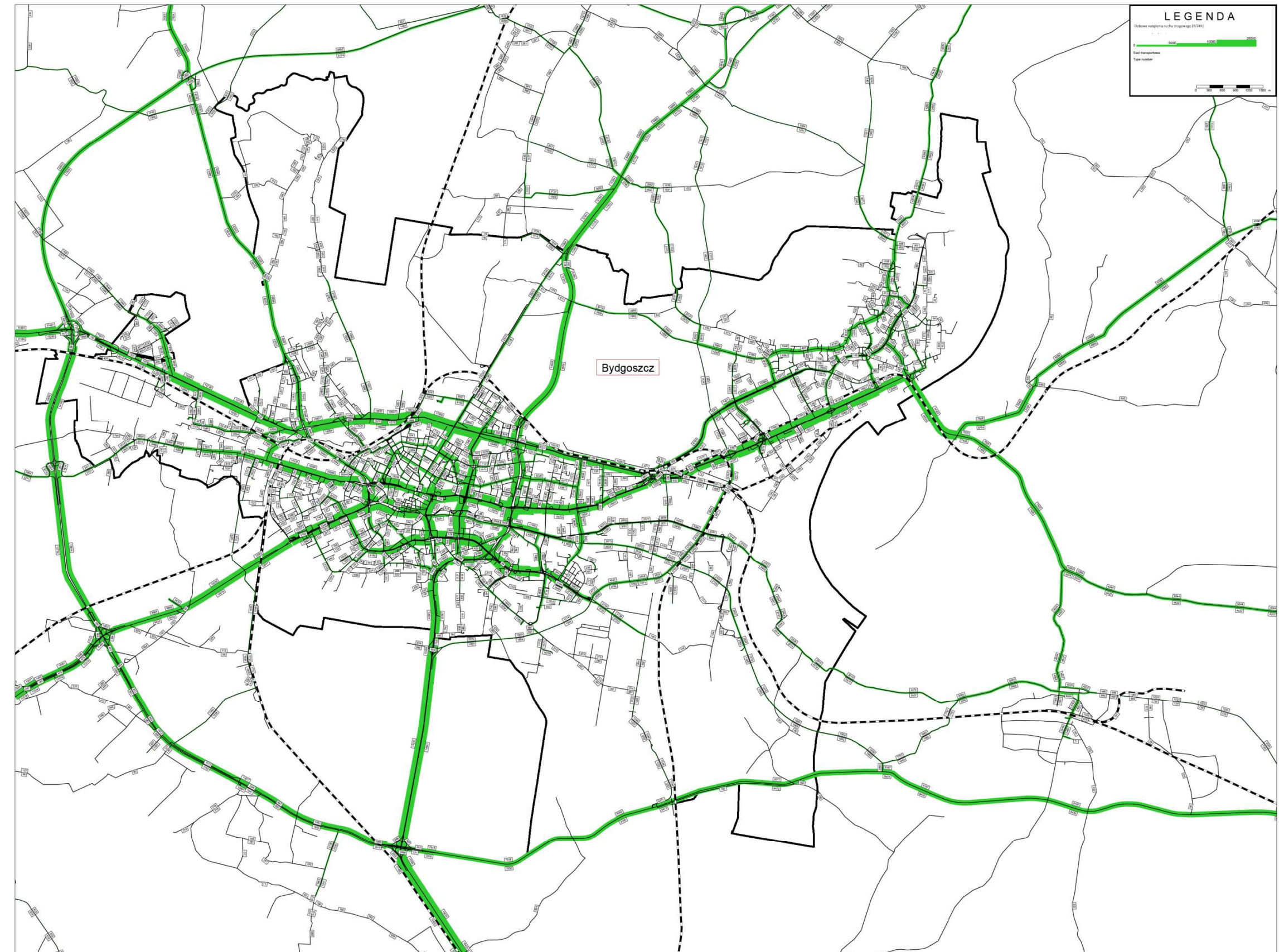
LEGENDA

- Granica obszaru ZiT
- Granica powiatu
- Granica gminy
- Granica miasta
- Układ podstawowy dróg
- Przebieg linii kolejowej
- Stacja kolejowa
- Zadania realizowane w ramach ZiT (tryb poza konkursowy)
- Zadania komplementarne do realizacji poza ZiT
- 1 Projekt realizowany w formule ZiT – w trybie pozakonkursowym (parking Park&Ride)
- SZUBIN: 35min - autobus Dostępność komunikacyjna miasta w odniesieniu do siedziby gminy
- SZUBIN: 35min - autobus Efekty inwestycji w zakresie dostępności komunikacyjnej miasta w odniesieniu do siedziby gminy
- DOBRCZ Nazwa gminy

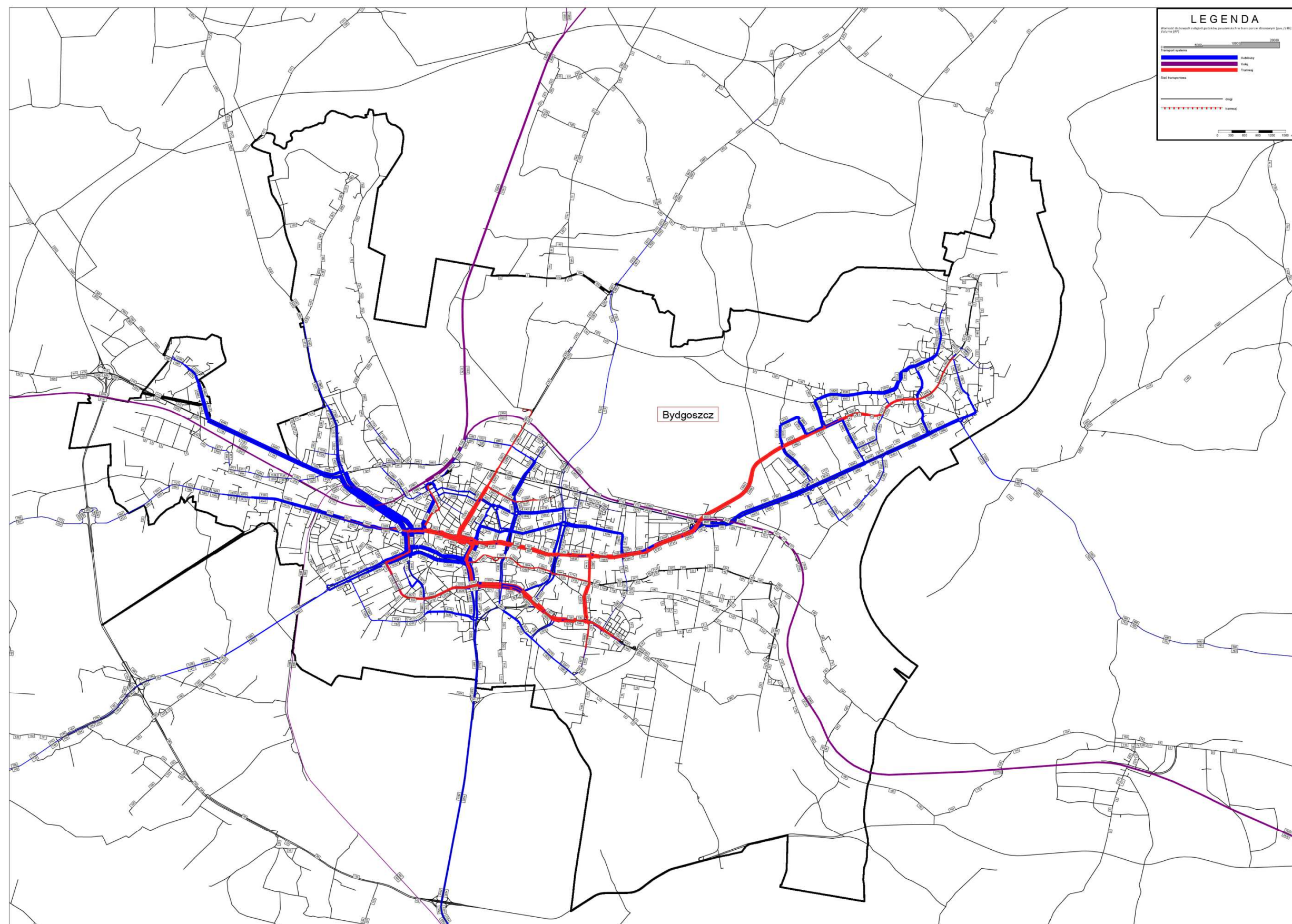
LEGENDA

- | | |
|---|---|
|  | Granica obszaru ZiT |
|  | Granica powiatu |
|  | Granica gminy |
|  | Granica miasta |
|  | Układ podstawowy dróg |
|  | Przebieg linii kolejowej |
|  | Stacja kolejowa |
|  | Zadania realizowane w ramach ZiT
(tryb poza konkursowy) |
|  | Zadania komplementarne do realizacji poza ZiT |
|  | Projekt realizowany w formule ZiT
- w trybie pozakonkursowym (parking Park&Ride) |
|  | SZUBIN:
35min - autobus |
|  | SZUBIN:
35min - autobus |
| DOBRCZ | Nazwa gminy |

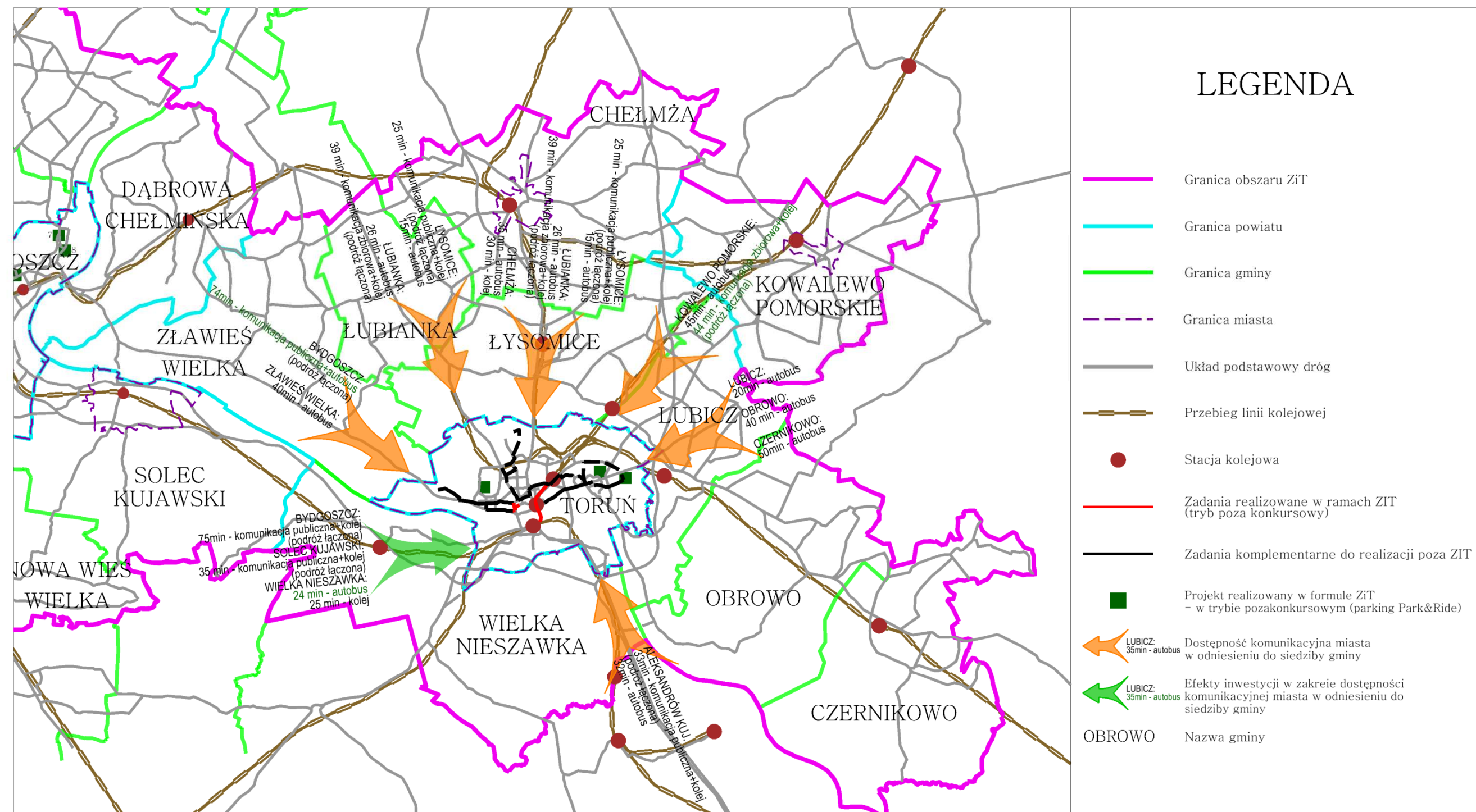
Mapa nr IV.6. – Natężenie ruchu drogowego w Bydgoszczy (stan planowany)



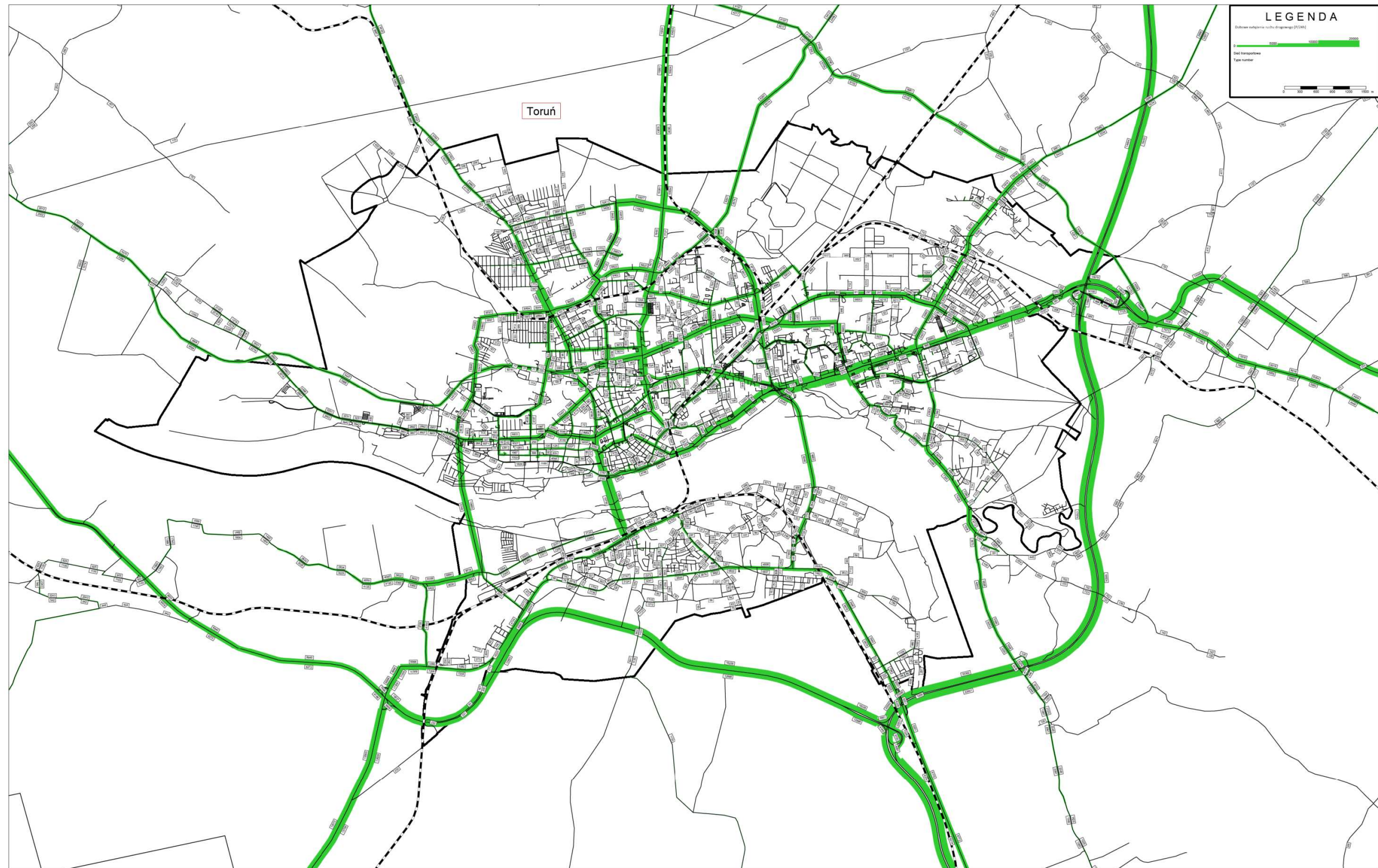
Mapa IV.7. – Potok pasażerski w podziale typy systemów transportowych w Bydgoszczy (stan planowany)



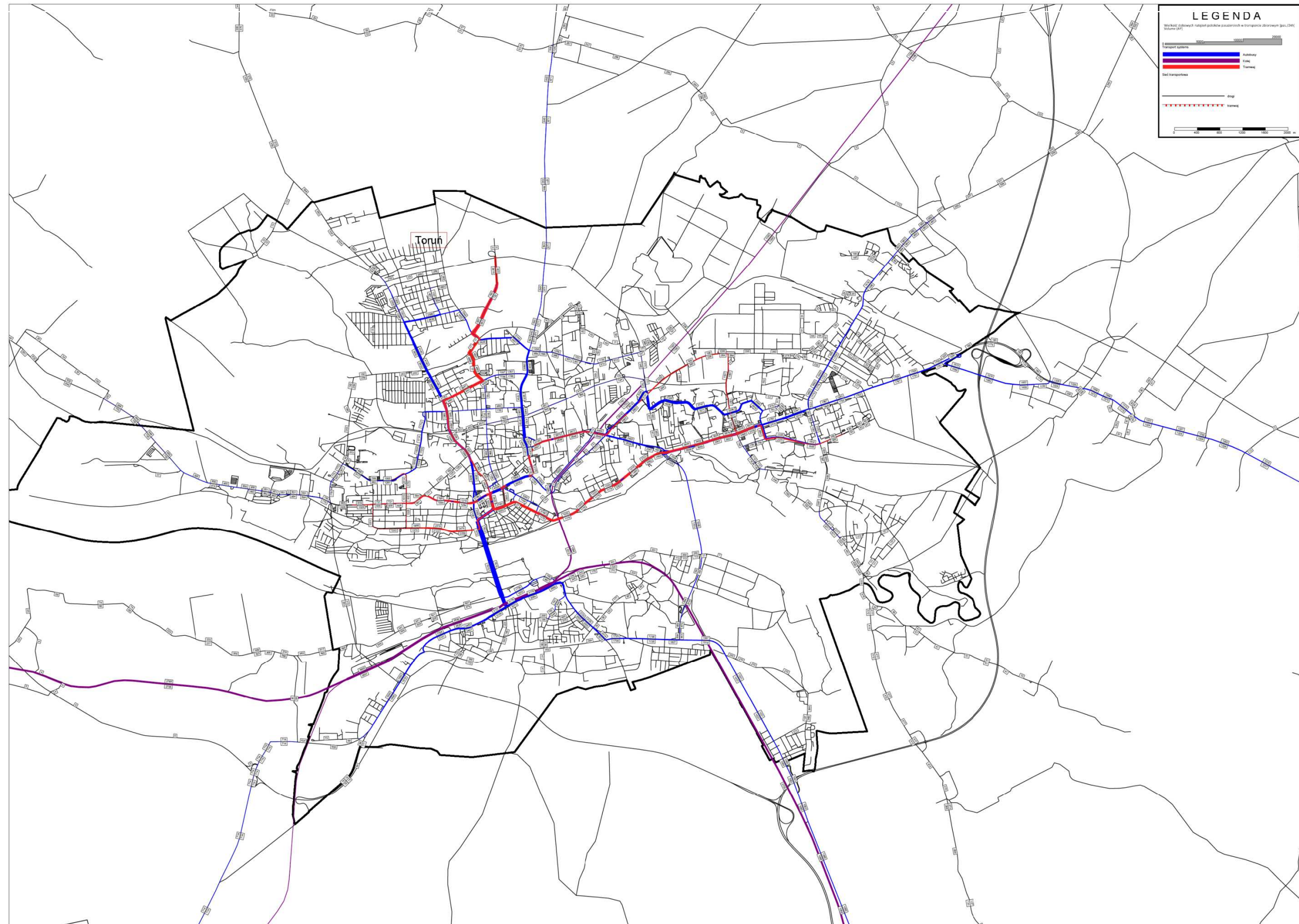
Mapa nr IV.8. – Ideogram dostępności transportowej Torunia (stan planowany)



Mapa nr IV.9. – Natężenie ruchu drogowego w Toruniu (stan planowany)



Mapa IV.10. – Potok pasażerski w podziale typy systemów transportowych w Toruniu (stan planowany)



V. OCZEKIWANE EFEKTY W PORÓWNIANIU ZE STANEM OBECNYM, BĘDĄCE WYNIKIEM USPRAWNIENIA DZIAŁANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO.

Realizacja zadań przewidzianych w ZIT oraz projektów do nich komplementarnych można przedstawić za pomocą wskaźników, przedstawionych w poniższych tabelach.

V.1. – Wybrane charakterystyki funkcjonowania systemu publicznego transportu tramwajowego i autobusowego w Obszarze ZIT – prognoza

Wybrane charakterystyki funkcjonowania systemu publicznego transportu tramwajowego i autobusowego w Obszarze ZIT – prognoza na rok 2030						
Parametr funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego	Wartości parametrów					
	Bydgoszcz		Toruń		Obszar ZIT	
	System tramwajowy	System autobusowy	System tramwajowy	System autobusowy	System kolejowy	System autobusowy
Liczba kursów w dobie	1 262	3 630	874	2 322	38	848
Średnia liczba pojazdów w ruchu	70	202	49	129	2	47
Średnia zdolność w sieci w dobie [pasażerów]	254 758	478 448	173 578	220 590	8 360	40 704
Praca transportowa [poj.km]	14 992	46 597	9 554	29 270	3 967	24 474
Liczba przewiezionych pasażerów	205 335	193 936	78 999	71 476	4 798	21 624
Praca przewozowa [poj.km]	674 412	728 031	229 508	249 534	116 691	176 383
Liczba pasażerów przypadająca na 1 pojazd	45	16	24	9	29	7
Liczba pasażerów przypadająca na 1 poj.km	3,3	3,8	2,9	3,5	24,3	8,2
Średnie wykorzystanie zdolności przewozowej [%]	22,3	11,6	12,1	9,0	13,4	15,0

Tabela V.2. – Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu zbiorowego Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza

Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu zbiorowego Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza na rok 2030			
Parametr oceny	Wartość parametru		
	Bydgoszcz	Toruń	Obszar ZIT
Średni czas podróży [min]	32,1	24,6	55,6
Średnia odległość podróży [km]	4,6	4,2	14,5
Średnia prędkość podróży [km/h]	21,9	21,6	50,2
Liczba przesiadek na jedną podróż	0,26	0,34	0,29
Całkowity czas podróży w sieci	31 648	11 064	7 412
Całkowita liczba przesiadek	64 701	29 002	8 362
Całkowita liczba podróży	244 209	85 463	28 807

Tabela V.3. – Wybrane parametry funkcjonowania systemu transportu samochodowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza

Wybrane parametry funkcjonowania systemu transportu samochodowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza na rok 2030	
Średnia prędkość podróży [km/h]	52,6
Średni czas podróży [min/sek.]	12min 51sek.
Współczynnik obciążenia ruchem [%]	30,9

Planuje się, że realizacja zadań w trybie pozakonkursowym wpłynie na poprawę funkcjonowania systemów komunikacji zbiorowej a przez zwiększając dostępność komunikacyjną miast. Korzyści z ich wprowadzenia można podzielić na dwie podstawowe kategorie:

1. przestrzenne – skrócenie czasu podróży
2. finansowe i środowiskowe – zmniejszenie środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej oraz zmniejszenie zapotrzebowania na środki pędne, redukcja emisji spalin, ograniczenie hałasu oraz zmniejszenie kosztów z tytułu zakupu taboru, wynagrodzenia kierowców itd.

W przypadku Bydgoszczy, wprowadzone usprawnienia mają w większości wpływ na skrócenie czasu podróży i przedstawia się ona w następujący sposób:

- przebudowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Baczyńskiego do ul. Chemicznej: szacowane skrócenie czasu podróży tylko na tym odcinku wynosi ~3 minut/kurs.
- przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego: szacowane skrócenie czasu podróży na tym odcinku wynosi ~4 minut/kurs.

Straty czasu w funkcjonowaniu linii tramwajowych przebiegających ww. odcinkami waha się więc od ~3 minut aż do ~7 minut na kurs. W powiązaniu z projektami do nich komplementarnymi z zakresu transportu szynowego, realizacja założonych zadań może przynieść efekt w postaci skróceniu czasu podróży w sumie o kolejnych 6 minut/kurs.

Z zakresu planowanych bus-pasów, zakłada się osiągnięcie następujące efekty:

- budowa bus-pasa w ul. Kolbego: skrócenie średniego czasu podróży komunikacji zbiorowej i autobusowej w drodze do centrum miasta szacowane jest na ~4 minut/kurs oraz zmniejszenie liczby środków transportowych potrzebnych do obsługi linii. Jego funkcjonowanie jest powiązane z bus-pasem w ul. Wały Jagiellońskie, którym trasowana jest linia autobusowa numer 61.
- budowa bus-pasa w ul. Gdańskiej: zmniejszenie liczby środków transportowych potrzebnych do obsługi linii. W odniesieniu do strat czasu, kwestia ta jest trudna od określenia z powodu lokalizacji i charakteru bus-pasa. W eksploatacji w dniu powszednim przewiduje się zmniejszenie strat czasu <1 minuty/kurs. Inwestycja ma bardzo duże znaczenie w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej w przypadku organizacji imprez masowych w Myślicinku.
- budowa bus-pasa w ul. Wały Jagiellońskie: przewiduje się skrócenie czasu podróży o ~1 minutę/kurs. Funkcjonowanie bus-pasa jest powiązane z bus-pasem w ul. Kolbego, ponieważ trasowana jest nimi linia autobusowa numer 61.
- przebudowa linii tramwajowej z budową bus pasa tramwajowo-autobusowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i Al. Jana Pawła II wraz z przebudową układu drogowego – skrócenie czasu przejazdu o ok. 1 min. Obecne straty czasu w funkcjonowaniu linii tramwajowych na odcinku od Pl. Rapackiego do Al. Solidarności wahają się od 1 do 3 minut na kurs. Ważnym elementem skracającym czas podróży będzie realizacja wspólnych przystanków tramwajowo - autobusowych w Al. Jana Pawła II. Przesiadki pomiędzy liniami tramwajowymi i autobusowymi realizowane będą bez konieczności przechodzenia z przystanków autobusowych zlokalizowanych w Al. Jana Pawła II na przystanki tramwajowe zlokalizowane na ul. Chopina co zajmuje obecnie ok. 1 – 3 minut.

Analizując parametry funkcjonowania komunikacji zbiorowej w ujęciu globalnym, realizacja inwestycji, w połączeniu ze zwiększeniem liczby kursów w dobie we wszystkich środkach transportowych można zauważyć zwiększenie średniej odległości podróży oraz czasu jej trwania, co jest spowodowane objęciem obsługą transportową środkami komunikacji publicznej nowych obszarów. Co istotne, zmniejszeniu ulegnie całkowity czas podróży w sieci, co jest wynikiem lepszego skomunikowania całego obszaru oraz zwiększenia prędkości komunikacyjnej w odniesieniu do źródła – celu podróży. Dodatkowo zwiększeniu ulega liczba przewiezionych pasażerów we wszystkich środkach transportowych obszaru ZIT.

W odniesieniu do transportu samochodowego (indywidualnego), realizacja zadań przewidzianych w ZIT oraz przedsięwzięć komplementarnych powoduje zwiększenie średniej prędkości podróży na sieci, skrócenie czasu podróży oraz zmniejszenie współczynnika obciążenia ruchem.

Planowane działania z zakresu transportu zbiorowego, przewidziane w trybie poza konkursowym opisane są w rozdziale VI. niniejszego załącznika. Zadania te zostały wytypowane do realizacji na podstawie możliwości ich współfinansowania w ramach Strategii ZIT przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Obszaru ZIT.

VI. PROJEKTY WPISUJĄCE SIĘ W MODEL FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W OBSZARZE ZIT

1. Przebudowa trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z zakupem taboru

Krótką charakterystyka: Projekt obejmuje przebudowę trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z przebudową pętli tramwajowej „Zachem” oraz niezbędną przebudową układu drogowego oraz zakupem taboru.

Miejsce projektu w Strategii ZIT: Realizowany projekt jest komplementarny do zadań realizowanych w ramach Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie zwiększania komfortu podróżowania publicznym transportem szynowym - tramwajowym. Zadanie to usprawni projekty realizowane w ramach KT zwiększając ich efektywność przez: dalsze skracanie czasu podróży na kolejnych odcinkach linii tramwajowych, dalsze ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja hałasu, drgań, zanieczyszczeń powietrza), zwiększenie dostępności transportu publicznego dla osób z ograniczeniami ruchowymi, zwiększenie komfortu podróżowania (zakup taboru, rozbudowa systemu ITS dla transportu publicznego). Ponadto inwestycja ma się przyczynić do zwiększenia udziału transportu publicznego tramwajowego w przewozach.

Zadania ściśle powiązane: Inwestycja jest bezpośrednio powiązana z realizacją następujących przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej – tramwajowej:

- Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej,
- Budowa połączenia tramwajowego ul. Fordońskiej z ul. Toruńską wraz z przebudową torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Perłowej.

Oczekiwane efekty:

Przyjmując poniższe założenia:

- o 2,5% zwiększy się potok pasażerski
- 155 g/km – jednostkowa emisja CO₂ wynoszącą dla pojazdu osobowego
- 2 – wskaźnik napełnienia samochodu osobowego, z którego zrezygnuje potencjalny użytkownik transportu zbiorowego wraz z pasażerem
- 0,75 wskaźnik średniego napełnienia parkingu
- długość odcinka objętego inwestycją

można oszacować, że dzięki przebudowie torowiska uzyska się redukcję CO₂ o ~ 8,6 Mg/rok.

Lokalizację inwestycji w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.2. i nr VI.3.

2. Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego

Krótką charakterystyka: Projekt obejmuje przebudowę trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego wraz z przebudową pętli tramwajowej „Babia Wieś” oraz niezbędną przebudową układu drogowego oraz zakupem taboru.

Miejsce projektu w Strategii ZIT: Realizowany projekt jest komplementarny do zadań realizowanych w ramach Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie zwiększania komfortu podróżowania publicznym transportem szynowym - tramwajowym. Zadanie to usprawni projekty realizowane w ramach KT zwiększając ich efektywność przez: dalsze skracanie czasu podróży

na kolejnych odcinkach linii tramwajowych, dalsze ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja hałasu, drgań, zanieczyszczeń powietrza), zwiększenie dostępności transportu publicznego dla osób z ograniczeniami ruchowymi, zwiększenie komfortu podróżowania (zakup taboru). Ponadto inwestycja ma się przyczynić do zwiększenia udziału transportu publicznego tramwajowego w przewozach.

Zadania ściśle powiązane: Inwestycja jest bezpośrednio powiązana z realizacją następujących przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej – tramwajowej:

- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Bernardyńskiego do ronda Kujawskiego wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru tramwajowego,
- Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ronda Toruńskiego do ul. Perłowej oraz na odcinku od zajezdni tramwajowej do „Pętli Stomil”.

Oczekiwane efekty:

Przyjmując poniższe założenia:

- o 2,5% zwiększy się potok pasażerski
- 155 g/km – jednostkowa emisja CO₂ wynosząca dla pojazdu osobowego
- 2 – wskaźnik napętnienie samochodu osobowego, z którego zrezygnuje potencjalny użytkownik transportu zbiorowego wraz z pasażerem
- 0,75 wskaźnik średniego napętnienia parkingu
- długość odcinka objętego inwestycją

można oszacować, że dzięki przebudowie torowiska uzyska się redukcję CO₂ o ~11,5 Mg/rok.

Lokalizację inwestycji w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.2. i nr VI.3.

3. Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo – autobusowego w Toruniu – BiT-City II

Krótką charakterystyka: Przedsięwzięcie obejmuje modernizację linii tramwajowej z budową pasa tramwajowo - autobusowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i Al. Jana Pawła II wraz z przebudową układu drogowego w Toruniu

Miejsce projektu w Strategii ZIT: Realizowany projekt jest komplementarny do zadań realizowanych w ramach Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie zwiększania komfortu podróżowania publicznym transportem szynowym – tramwajowym oraz usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego - autobusowego.

Realizacja projektu spowoduje polepszenie jakości obsługi transportem zbiorowym poprzez: poprawę oferty przewozowej, wzrost niezawodności funkcjonowania połączeń komunikacyjnych, uatrakcyjnienie połączeń międzydzielnicowych, zwiększenie komfortu podróży. Zmniejszy negatywne oddziaływanie transportu na warunki życia mieszkańców oraz emisji zanieczyszczeń środowiska. Poprawi sprawność funkcjonowania układu drogowego w przeciążonym ruchem obszarze centralnym.

Oczekiwane efekty:

Zmniejszenie emisji spalin z tytułu zmiany środka transportu z samochodu na tramwaj o 142 Mg/rok.

Lokalizację inwestycji w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.4. i nr VI.5.

4. Budowa bus pasa w ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do granicy miasta

Krótką charakterystyka: Projekt obejmuje budowę bus pasa wzdłuż ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do granicy miasta wraz z niezbędną przebudową układu drogowego.

Miejsce projektu w Strategii ZIT: Realizowany projekt ma na celu usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego (autobusowego) na północno-zachodnim wlocie do Bydgoszczy (ulica Kolbego). Przekrój ulicy Kolbego nie zapewnia wystarczającego poziomu swobody ruchu przez co przyczynia się do znacznych opóźnień w podróżowaniu. Szczególne dotkliwości dotycząc osób podróżujących transportem autobusowym. Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu podróży, zwiększenia dostępności do transportu publicznego. Zadanie to usprawni projekty planowane do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (działanie 4.2) zwiększając ich efektywność przez: dalsze skracanie czasu podróży na kolejnych odcinkach tras komunikacyjnych, dalsze ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja zanieczyszczeń powietrza).

Zadania ściśle powiązane: Inwestycja jest bezpośrednio powiązana z realizacją następujących przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej:

- Rozbudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta.

Oczekiwane efekty:

Przyjmując poniższe założenia:

- o 2,5% zwiększy się potok pasażerski
- 155 g/km – jednostkowa emisja CO₂ wynoszącą dla pojazdu osobowego
- 2 – wskaźnik napełnienia samochodu osobowego, z którego zrezygnuje potencjalny użytkownik transportu zbiorowego wraz z pasażerem
- 0,75 wskaźnik średniego napełnienia parkingu
- długość odcinka objętego inwestycją

można oszacować, że dzięki budowie bus-pasa uzyska się redukcję CO₂ o ~11,3 Mg/rok.

Lokalizację inwestycji w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.2. i nr VI.3.

5. Budowa bus pasa w ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek

Krótką charakterystyka: Projekt obejmuje budowę bus pasa wzdłuż ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek wraz z niezbędną przebudową układu drogowego.

Miejsce projektu w Strategii ZIT: Realizowany projekt ma na celu usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego (autobusowego) w centrum miasta. Przekrój ulicy Wały Jagiellońskie nie zapewnia wystarczającego poziomu swobody ruchu przez co przyczynia się do znacznych opóźnień w podróżowaniu. Szczególne dotkliwości dotycząc osób podróżujących transportem autobusowym. Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu podróży.

Zadania ściśle powiązane: Inwestycja jest bezpośrednio powiązana z realizacją następujących przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej – tramwajowej:

- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Bernardyńskiego do ronda Kujawskiego wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru tramwajowego.

Oczekiwane efekty:

Przyjmując poniższe założenia:

- o 2,5% zwiększy się potok pasażerski
- 155 g/km – jednostkowa emisja CO₂ wynoszącą dla pojazdu osobowego
- 2 – wskaźnik napętnienie samochodu osobowego, z którego zrezygnuje potencjalny użytkownik transportu zbiorowego wraz z pasażerem
- 0,75 wskaźnik średniego napętnienia parkingu
- długość odcinka objętego inwestycją

można oszacować, że dzięki budowie bus-pasa uzyska się redukcję CO₂ o ~6,0 Mg/rok.

Lokalizację inwestycji w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.2. i nr VI.3.

6. Budowa bus pasa w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślęcinek”

Krótką charakterystyka: Projekt obejmuje budowę bus pasa wzdłuż ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślęcinek” wraz z przebudową pętli oraz niezbędną przebudową układu drogowego.

Miejsce projektu w Strategii ZIT: Realizowany projekt ma na celu usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego (autobusowego) na północno wlocie do Bydgoszczy (ulica Gdańska). Przekrój ulicy Gdańskiej nie zapewnia wystarczającego poziomu swobody ruchu przez co przyczynia się do znacznych opóźnień w podróżowaniu. Szczególne dotkliwości dotycząc osób podróżujących transportem autobusowym. Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu podróży, zwiększenia dostępności do transportu publicznego – kolejowego (Bydgoszcz Leśna) i tramwajowego (pętla tramwajowa przy ul. Rekinowej). Zadanie to usprawni projekt zrealizowany w perspektywie 2007 – 2013 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Leśna) poprzez skrócenie czasu przejazdu transportem autobusowym z północnej części obszaru funkcjonalnego (gmina Osielsko). Innym celem projektu jest ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (redukcja zanieczyszczeń powietrza).

Zadania ściśle powiązane: Inwestycja jest bezpośrednio powiązana z realizacją następujących przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej:

- Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Leśna.

Oczekiwane efekty:

Przyjmując poniższe założenia:

- o 2,5% zwiększy się potok pasażerski
- 155 g/km – jednostkowa emisja CO₂ wynoszącą dla pojazdu osobowego
- 2 – wskaźnik napętnienie samochodu osobowego, z którego zrezygnuje potencjalny użytkownik transportu zbiorowego wraz z pasażerem
- 0,75 wskaźnik średniego napętnienia parkingu
- długość odcinka objętego inwestycją

można oszacować, że dzięki budowie bus-pasa uzyska się redukcję CO₂ o ~1,8 Mg/rok.

Lokalizację inwestycji w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.2. i nr VI.3.

7. Budowa systemu Park & Ride wraz z realizacją infrastruktury technicznej w Bydgoszczy

Krótką charakterystyką: Projekt obejmuje budowę systemu park & ride dla 13 parkingów. Planowane jest uruchomienie systemu parkingowego w następujących lokalizacjach:

1. Grunwaldzka – integracja środków transportowych: indywidualny samochodowy, rowerowy/transport autobusowy. Kierunek obsługi – Sicienko, Nakło n/Notecią, Mrocza.
2. Węzeł Zachodni – integracja środków transportowych: indywidualny samochodowy, rowerowy/transport autobusowy. Kierunek obsługi – Sicienko, Nakło n/Notecią, Koronowo, Mrocza.
3. Rondo Kujawskie – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy /transport tramwajowy, autobusowy. Kierunek obsługi – Białe Błota, Nowa Wieś Wielka, Łabiszyn.
4. Bydgoszcz Wschód – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy, rowerowy/transport kolejowy, tramwajowy, autobusowy. Kierunek obsługi – Dąbrowa Chełmińska, Toruń, Żławieś Wielka.
5. Dworzec Główny – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy /transport kolejowy, tramwajowy, autobusowy. Kierunek obsługi – Sicienko, Osielsko, Dobrcz, Nakło n/Notecią.
6. Zawisza – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy /transport tramwajowy. Kierunek obsługi – Osielsko, Dobrcz, Koronowo.
7. Pętla Tatrzańska – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy, rowerowy/transport autobusowy. Kierunek obsługi – Osielsko, Dobrcz.
8. Pętla Piłsudskiego – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy, rowerowy/transport tramwajowy. Kierunek obsługi – Osielsko, Dobrcz, Żławieś Wielka, Dąbrowa Chełmińska.
9. Pętla Korfanteo – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy /transport tramwajowy. Kierunek obsługi – Osielsko, Dobrcz, Żławieś Wielka, Dąbrowa Chełmińska.
10. Plażowa – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy /transport autobusowy. Kierunek obsługi – Nakło n/Notecią, Sicienko, Białe Błota.
11. Pętla Rekreacyjna – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy, rowerowy/transport tramwajowy. Kierunek obsługi – Osielsko, Dobrcz, Koronowo.
12. Pętla Stomil – integracja środków transportowych: transport indywidualny samochodowy, rowerowy/transport tramwajowy. Kierunek obsługi – Solec Kujawski, Wielka Nieszawka, Toruń.
13. Grudziądzka – integracja środków transportowych: transport indywidualny/transport autobusowy. Kierunek obsługi – Białe Błota, Nakło n/Notecią, Szubin, Nowa Wieś Wielka, Łabiszyn, Sicienko.

W ramach projektu przewiduje się budowę infrastruktury parkingowej wraz z wyposażeniem w 5 lokalizacjach (P&R): Pętla Tatrzańska, Pętla Piłsudskiego, Pętla Korfanteo, Plażowa, Pętla Rekreacyjna, Parking przy ul. Grudziądzkiej.

Miejsce projektu w Strategii ZIT: Realizowany projekt ma na celu zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego w Bydgoszczy, w szczególności w Śródmieściu, zmniejszenie zatłoczenia w Strefie Płatnego Parkowania, zwiększenie wykorzystania środków transportu publicznego poprzez

zmniejszenie liczby pojazdów wjeżdżających do Miasta, promocja Bydgoszczy poprzez włączenie do systemu P&R autobusowych i tramwajowych linii turystycznych, ułatwienie osobom przyjeżdżających do Bydgoszczy poruszanie się po mieście.

Zadanie to usprawni projekty realizowane w ramach KT województwa Kujawsko-Pomorskiego, zadania zrealizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie 2007 – 2013, w ramach RPO 2007-2013 oraz zadania planowane do realizacji w ramach POIS 2014 – 2020

Zadania ściśle powiązane: Inwestycja jest bezpośrednio powiązana z realizacją następujących przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej:

- Budowa trasy tramwajowej do Fordonu (POIS 2007 – 2013),
- Budowa trasy tramwajowej z centrum miasta do dworca kolejowego Bydgoszcz Główna (RPO 2007 – 2013),
- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Bernardyńskiego do ronda Kujawskiego wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru tramwajowego (KT).
- Rozbudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta (POIS 4.2).
- Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ronda Toruńskiego do ul. Perłowej oraz na odcinku od zajezdni tramwajowej do „Pętli Stomil” (KT).

Oczekiwane efekty:

Przewiduje się, że budowa systemu park & ride w zaproponowanych lokalizacjach spowoduje zmniejszenie sumarycznego strumienia pojazdów dojeżdżających do miasta centrum o ~403,1 tys. poj./rok, a więc ~1 326 poj./dobę.

Przyjmując poniższe założenia:

- 1% kierowców pozostawi swój pojazd na parking
- 155 g/km – jednostkowa emisja CO₂ wynosząca dla pojazdu osobowego
- 2 – wskaźnik napełnienia samochodu osobowego
- 0,75 wskaźnik średniego napełnienia parking

można oszacować, że dla całego systemu park & ride przewiduje się redukcję CO₂ o ~ 249,6 Mg/rok.

Lokalizację inwestycji P&R w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.1. i nr VI.3.

8. Budowa parkingów Park & Ride w ramach realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej w Toruniu-Bit City II

Budowa systemu parkingów Park& Ride zintegrowanych z systemem transportu publicznego, zlokalizowanych na peryferyjnych osiedlach miasta przy węzłach komunikacji zbiorowej - tramwajowej i autobusowej.

Powstaną trzy kompleksy parkingowe:

- dwa parkingi na osiedlu Rubinkowo we wschodniej części Torunia:
 - o w pobliżu pętli autobusowej przy ul. Dziewulskiego lub przy skrzyżowaniu ulic Szosa Lubicka/Przy Skarpie – 90 miejsc,
 - o ul. Olimpijskiej – przy pętli tramwajowej, w pobliżu granicy administracyjnej miasta – 200 miejsc,
- parking w zachodniej części u zbiegu ulic ul. Gagarina/ul. Szosa Okrężna - w pobliżu pętli tramwajowo autobusowej - 110 miejsc.

Projekt ma na celu :

- wzrost znaczenia transportu publicznego przy jednoczesnym ograniczaniu znaczenia transportu indywidualnego przy jednoczesnym ograniczeniu emisji szkodliwych substancji do środowiska,
- zmniejszenie emisji hałasu i drgań,
- ułatwienie podróży multimodalnych bez ograniczania dostępu mieszkańcom gmin do centrów ośrodków miejskich,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta,
- rozwój komunikacji publicznej i transportu zbiorowego,
- poprawa przepustowości i płynności ruchu,
- poprawa jakości środowiska poprzez zmniejszenie ruchu kołowego w centrum,
- poprawa wizerunku miasta Torunia,
- zwiększenie mobilności uczestników ruchu drogowego.

Oczekiwane efekty:

Przewiduje się, że budowa systemu park & ride spowoduje redukcję strumienia ~85430 pojazdów/rok dojeżdżających do miasta.

Przyjmując poniższe założenia:

- 5% kierowców pozostawi swój pojazd na parkingu
- 155 g/km – jednostkowa emisja CO₂ wynoszącą dla pojazdu osobowego
- 2 – wskaźnik napełnienia samochodu osobowego
- 0,75 wskaźnik średniego napełnienia parkingu

Łączna planowana redukcja emisji 371,78 MgCO₂ w tym dla poszczególnych lokalizacji parkingów:

- Okolice ul. Dziewulskiego/skrzyżowanie ul. Szosa Lubicka/Przy Skarpie – 83,65 Mg CO₂,
- ul. Olimpijska – 185,89 MgCO₂,
- ul. Gagarina/ul. Szosa Okrężna – 102,24 MgCO₂.

Lokalizację inwestycji P&R w powiązaniu z projektami komplementarnymi przedstawia mapa nr VI.4

9. Budowa parkingu Park & Ride przy dworcu w Nakle nad Notecią wraz z połączeniem z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną

Następstwem działań związanych z zintegrowanymi systemami komunikacyjnymi w Bydgoszczy jest przeniesienie tej formy na obszary pogranicza aglomeracji. Gmina Nakło nad Notecią w ramach poddziałania 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych w ramach ZIT planuje wybudować parking typu „Park & Ride” wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycja ta jest spójna ze Strategią Rozwoju Województwa Kujawsko – Pomorskiego w zakresie rozwoju transportu. Istotą zamierzenia będzie zachęcanie do przejazdów środkami transportu pro ekologicznego osób z Gminy Nakło nad Notecią na kierunku Nakło - Bydgoszcz. Oznacza to ponadregionalny charakter działania o formie strategicznej dla województwa. Przeniesienie ciężaru przemieszania się osób ze środków komunikacji indywidualnej na środki zintegrowanej komunikacji publicznej. Przyjęte rozwiązania docelowo mają charakter zintegrowany z działaniami w zakresie rozwoju komunikacji publicznej na terenie miasta Bydgoszcz co przemawia za zaakceptowaniem przesłanek strategicznych dla województwa. Dzięki tej inwestycji (parking na 196 miejsc) z 2.400 osób (liczba zatrudnionych osób w Bydgoszczy według danych Izby Skarbowej w Bydgoszczy 2014 r.) co najmniej 200 osób (około 10 %) na co dzień dojeżdżających do Bydgoszczy będzie mogło skorzystać z parkingu, a tym samym dokona zmiany indywidualnego środka transportu na transport zbiorowy. Dzięki takiemu postępowaniu ruch komunikacyjny pomiędzy Nakłem nad Notecią a Bydgoszczą i w samej Bydgoszczy w godzinach szczytu (dojazd do pracy i powrót z pracy) stanie się w pewnym zakresie bezpieczniejszy oraz w tym przedziale czasu płynniejszy. Istotą problemu jest przekonanie osób zainteresowanych do skorzystania z takiej formy komunikacji. Rozwiązanie tak postawionej kwestii polega na wykazaniu potencjalnemu „klientowi” systemu

korzyści płynących ze wskazanych zachowań. W tym celu należy wykazać możliwie najefektywniejszą drogę dotarcia od źródła do celu podróży – przy wykorzystaniu intermodalności transportu.

Efektywność drogi należy rozumieć wielopłaszczyznowo: czas przejazdu, komfort przejazdu, bezpieczeństwo przejazdu, ograniczenie prawdopodobieństwa uczestnictwa np. w kolizjach i wypadkach drogowych. Osiągnięcie zakładanych korzyści w systemie transportowym przekłada się na wygospodarowanie z przestrzeni miejskiej terenów na szeroko rozumiane, funkcjonalne miejsca przesiadek na zróżnicowane środki komunikacyjne. Przyjęta przez gminę Nakło forma i lokalizacja budowy parkingu zapewnia integrację różnych sposobów transportu. Parking typu Park&Ride w Nakle zlokalizowany będzie w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego. Ponadto, w ramach jego realizacji, planuje się budowę terminalu autobusowego. Przyjęte założenia umożliwią potencjalnym podróżnym dojazd prywatnym samochodem na parking, następnie skorzystanie z publicznego transportu zbiorowego (autobusowy lub kolejowy) a w ostateczności płynne przejście (dworzec PKP lub PKS w Bydgoszczy) na miejskie środki komunikacyjne. W celu podniesienia oferty, dalszej analizie podlegać będzie system utworzenia na terenach parkingowych przechowalni rowerowej. System zakładał by wykorzystanie roweru jako pierwszego ogniwa podróży. Spowoduje to możliwość dalszej eliminacji przejazdów samochodami prywatnymi w ramach obecnie preferowanych zachowań pro-zdrowotnych i pro-ekologicznych (jazda rowerami). Lokalizacja parking typu Park&Ride przy ul. Nowej w pełni wykorzystuje istniejące uwarunkowania infrastruktury w celu stworzenia Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego zapewniająca pełną obsługę podróżnych, w szczególności w miejsca postojowe dla pojazdów i rowerów, przystanek komunikacji autobusowej i kolejowej. Bezpośrednie sąsiedztwo budynku dworca kolejowego (tunel łączący parking z dworcem) umożliwi prawidłową organizację punktów sprzedaży biletów, poczekalnie, toalety, punkty małej gastronomii (w razie możliwości) i nowoczesne systemy informacyjne. Ponadto, istnieje możliwość wykorzystania istniejącego systemu komunikacyjno-parkingowego przy dworcu kolejowym na „Park&Ride”, „Kiss&Ride” oraz „Bike&Ride”. Przyszłościowe wprowadzenie integracji taryfowej spowoduje wykonanie podróży za pomocą jednego biletu lub w ramach jednej promocji za przejazd. Analizowane są różne metody integracji, poczynając od integracji różnych systemów transportowych (np. na podróż koleją pomiędzy Nakłem a Bydgoszczą oraz wykonaniem dodatkowej podróży za pomocą środka komunikacji miejskiej) lub powiązanie opłat parkingowych w Nakle z opłatami za przejazdy środkami komunikacji miejskiej w Bydgoszczy. Tego typu działania podkreślają formę strategiczną zamierzenia oraz faktycznie upraszczają czynności pomocnicze związane z przemieszczaniem się za pomocą środka komunikacji publicznej (jedna opłata za składniki wchodząc w system). W takich przypadkach zadaniem gminy Nakło, ubiegającej się o wdrożenie do systemu transportowego Bydgoszczy, będzie systemowe rozliczanie się z Organizatorem za realizowaną pracę przewozową na terenie miasta. Taki schemat organizacyjny daje możliwość bezproblemowej integracji taryfowej różnych systemów. Takie podejście umożliwi lepsze wykorzystanie istniejących form komunikacji na skalę województwa (formalne powiązanie transportu zbiorowego np. PKP, PKS, komunikacji miejskiej z transportem indywidualnym).

Formą wpisania się proponowanych działań w strategię województwa jest między innymi:

- wpływ na system komunikacji publicznej w obrębie terenów przyległych do miasta Bydgoszczy (podniesienie efektywności systemu)
- obniżenie emisji CO₂ w ramach zmiany prywatnych środków komunikacji na publiczne

- podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez zintegrowanie systemów komunikacyjnych terenów na obrzeżach aglomeracji (większa dostępność do rynku pracy, ośrodków kultury, rozrywki itp.)
- promowanie zdrowego stylu życia

Przewiduje się, że przy obecnym poziomie mieszkańców dojeżdżających do Bydgoszczy wynoszącym 2391, 359 osób będzie skłonnych zmienić środek transportowy z samochodu indywidualnego na transport zbiorowy.

Biorąc pod uwagę pokonywaną drogę relacji Nakło-Bydgoszcz-Nakło wynoszącą ~60 km uzyska się zmniejszenie poziomu emisji spalin o 7,2 Mg/rok.

Mapa inwestycji oraz inwestycji do niej komplementarnych na obszarze powiatu bydgoskiego oraz nakielskiego przedstawia mapa nr VI.1., zaś plan sytuacyjny rys. VI.6.

10. Parking Park&Ride w Szubinie

Następstwem działań związanych z zintegrowanymi systemami komunikacyjnymi w Bydgoszczy jest przeniesienie tej formy na obszary pogranicza aglomeracji. Gmina Szubin w ramach poddziałania 3.5.2 Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych w ramach ZIT planuje wybudować parking typu „Park and Ride” wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Istotą działania będzie dojazd samochodem osobowym do przystanku komunikacji zbiorowej, pozostawienie samochodu na parkingu i dalsza podróż do Bydgoszczy środkami komunikacji zbiorowej. Celem takiego rozwiązania ma być przejęcie przez komunikację zbiorową części ruchu samochodowego zmierzającego z obszaru Szubina do Bydgoszczy. Inwestycja ta jest spójna ze Strategią Rozwoju Województwa Kujawsko – Pomorskiego w zakresie rozwoju transportu zbiorowego.

Krótką charakterystyka: Projekt obejmuje budowę parkingu na około 125 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, budowę drogi łączącej główną ulicę w Szubinie tj. ulicę Kcyńską z parkingiem „Parkuj i Jedź”, utworzenia na terenach parkingowych przechovalni rowerowej oraz budowa ścieżek rowerowych umożliwiających dojazd rowerem z różnej części Szubina do parkingu. Ponadto planowana jest budowa ronda przeznaczonego do zawracania pojazdów komunikacji zbiorowej.

Zadania powiązane:

- przebudowa ul. Ogrodowej w Szubinie
- przebudowa ul. Tysiąclecia i Lipowej w Szubinie

Głównym celem tego działania jest zachęcanie do przejazdów środkami transportu pro ekologicznego osób z Gminy Szubin na kierunku Szubin – Bydgoszcz-Szubin. Przyjęte rozwiązania docelowo mają charakter zintegrowany z działaniami w zakresie rozwoju komunikacji publicznej na terenie miasta Bydgoszcz co przemawia za zaakceptowaniem przesłanek strategicznych dla województwa. Dzięki tej inwestycji z 2.076 osób (liczba zatrudnionych osób w Bydgoszczy według danych Izby Skarbowej w Bydgoszczy 2014 r.) co najmniej 208 osób (tj. około 10 %) na co dzień dojeżdżających do Bydgoszczy będzie mogło skorzystać z parkingu, a tym samym dokona zmiany indywidualnego środka transportu na transport zbiorowy

Rozważane są różne metody motywacji mieszkańców do pozostawienia na parkingu samochodu prywatnego skorzystania z komunikacji zbiorowej główną z nich jest powiązanie opłat parkingowych w Szubinie z opłatami za przejazdy środkami komunikacji miejskiej w Bydgoszczy.

Oczekiwane efekty ekologiczne:

Przewiduje się, że przy obecnym poziomie mieszkańców dojeżdżających do Bydgoszczy wynoszącym 2076, 312 osób będzie skłonnych zmienić środek transportowy z samochodu indywidualnego na transport zbiorowy.

Biorąc pod uwagę pokonywaną drogę relacji Szubin-Bydgoszcz-Szubin wynoszącą ~50 km uzyska się zmniejszenie poziomu emisji spalin o 5,2 Mg/rok.

Mapa inwestycji oraz inwestycji do niej komplementarnych na obszarze powiatu bydgoskiego oraz nakielskiego przedstawia mapa nr VI.1.

Lista projektów transportowych planowanych do realizacji w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 przedstawia tabela nr VI.1., zaś plan sytuacyjny rys. VI.7

Tabela nr VI.1. Lista projektów transportowych komplementarnych do realizacji poza ZIT planowanych do realizacji w trybie pozakonkursowym w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Lp.	Lista podstawowa / rezerwowa	Wnioskodawca	Nazwa projektu	Wartość całkowita (zł)	Koszt kwalifikowany (zł)	Dofinansowanie (zł)	Termin realizacji
	1	2	4	5	6	7	8
1	podstawowa	Miasto Bydgoszcz / ZDMiKP	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego, przebudową infrastruktury transportu szynowego oraz zakupem taboru w Bydgoszczy	276 000 000	224 400 000	168 300 000	III 2016 r. - IV 2019 r.
2	podstawowa	Miasto Bydgoszcz / ZDMiKP	Budowa trasy tramwajowej łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego, przebudową infrastruktury transportu szynowego w Bydgoszczy	80 500 000	65 500 000	49 100 000	IV 2017 r. - IV 2018 r.
3	podstawowa	Miasto Bydgoszcz / ZDMiKP	Przebudowa infrastruktury transportu szynowego wzdłuż ul. Chodkiewicza	17 400 000	13 800 000	10 350 000	IV 2015 r. - IV 2016 r.
4	podstawowa	Miasto Bydgoszcz / ZDMiKP	Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Toruńskiej wraz z przebudową zajezdni tramwajowej w Bydgoszczy	44 000 000	35 800 000	26 800 000	I 2018 r. - III 2019 r.
5	podstawowa	Miasto Bydgoszcz / ZDMiKP	Przebudowa infrastruktury transportu szynowego wzdłuż ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Kamiennej do ul. Dwernickiego	5 000 000	4 100 000	3 000 000	IV 2017 r. - IV 2018 r.
6	rezerwowa	Miasto Bydgoszcz / ZDMiKP	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru	381 000 000	309 800 000	232 300 000	II.2018 r. - II.2020 r.

7	rezerwowa	Miasto Bydgoszcz / ZDMiKP	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru	310 700 000	252 600 000	189 450 000	II.2018 r. - II.2020 r.
8	podstawowa	Gmina Miasta Toruń / MZK	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu - BiT City II	390 000 000	317 073 170	195 600 000	I.2019 r.- IV.2021 r.
9	rezerwowa	Gmina Miasta Toruń / MZK	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu - BiT City II	518 500 000	421 544 715	252 800 000	I.2019 r. - IV.2022 r.

Tabela nr VI.2. Lista projektów realizowanych w formule ZIT w trybie pozakonkursowym

Projekty realizowane w trybie pozakonkursowym						
Lp.	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Szacunkowy koszt całkowity projektu [euro]	Szacunkowy koszt kwalifikowany projektu [euro]	% dofinansowania	Szacunkowa wartość dofinansowania projektu [euro]
1	Przebudowa trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z zakupem taboru	Bydgoszcz	8 238 019,86	6 343 275,29	85	5 391 784,00
2	Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego	Bydgoszcz	4 144 001,53	3 190 881,18	85	2 712 249,00
3	Budowa bus pasa w ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do granicy miasta	Bydgoszcz	3 832 864,71	3 832 864,71	85	3 257 935,00
4	Budowa bus pasa w ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek	Bydgoszcz	574 929,41	574 929,41	85	488 690,00
5	Budowa bus pasa w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślęcinek”	Bydgoszcz	1 571 474,12	1 571 474,12	85	1 335 753,00
6	Budowa systemu park & ride wraz z realizacją infrastruktury technicznej w Bydgoszczy	Bydgoszcz	8 339 695,29	8 339 695,59	85	7 088 741,00
SUMA			26 700 984,92	23 853 120,30		20 275 152
1	Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo - autobusowego w	Toruń	12 446 078,00	10 118 763,00	84	8 499 716,78

Projekty realizowane w trybie pozakonkursowym						
Lp.	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Szacunkowy koszt całkowity projektu [euro]	Szacunkowy koszt kwalifikowany projektu [euro]	% dofinansowania	Szacunkowa wartość dofinansowania projektu [euro]
	Toruniu – BiT-City II					
2	Budowa parkingów Park&Ride w ramach realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej w Toruniu – BiT City II	Toruń	3 771 539,02	3 771 539,02	80	3 017 231,22
SUMA			16 217 617,02	13 890 302,02		11 516 948,00
1	Budowa parkingu „Park and Ride” przy dworcu PKP w Nakle nad Notecią wraz z połączeniem z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną	Nakło n/Notecią	895 740,00	895 740,00	85	761 379,00
SUMA			895 740,00	895 740,00		761 379,00
1	Budowa parkingu „Park & Ride” w Szubinie	Szubin	530 000,00	530 000,00	57	300 545,00
SUMA			530 000,00	530 000,00		300 545,00
SUMA OGÓŁEM			44 344 341,94	39 169 162,32		32 854 024,00

W przypadku pojawienia się oszczędności w ramach powyższych projektów, Wnioskodawca będzie miał możliwość wykorzystania puli środków na inne projekty w ramach ustalonych działań trybu pozakonkursowego 4e, jednak nie więcej niż do sumy szacunkowej wartości dofinansowania projektu w euro.

Mapy VI.1 – VI.8 obrazują spójność przewidzianych do realizacji inwestycji zarówno z POLiŚ jak i RPO WK-P.

Projekty z zakresu transportu niskoemisyjnego w ramach ZIT planowane do realizacji w ramach środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 oraz projekty komplementarne i uzupełniające

Priorytet 4e, Działanie 1.2 Efektywność transportu publicznego

Blok 1: Budowa /przebudowa sieci tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

- a) Przebudowa torowiska tramwajowego w ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz zakupem taboru** (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)

Termin realizacji: I kw.2018 – III kw. 2018

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 8 238 019,86 [euro], **koszt kwalifikowany** 6 343 275,29 [euro], **Kwota dofinansowania** 5 391 784,00 [euro]

Wskaźniki produktu: Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych – 1,2 km,

Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskich - 3 szt.

- b) Przebudowa torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ul. Ustronie do ronda Toruńskiego** (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)

Termin realizacji: I kw. 2019 – IV kw. 2020

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 4 144 001,53 [euro], **koszt kwalifikowany** 3 190 881,18 [euro], **Kwota dofinansowania** 2 712 249,00 [euro]

Wskaźniki produktu: Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych - 2km

Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskich - 0 szt.

Projekty komplementarne do realizacji poza ZIT planowane do realizacji w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020:

- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od Ronda Kujawskiego do Ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego, przebudową infrastruktury transportu szynowego oraz zakupem taboru w Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Przebudowa infrastruktury transportu szynowego wzdłuż ul. Chodkiewicza (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Toruńskiej wraz z przebudową zajezdni tramwajowej w Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Przebudowa infrastruktury transportu szynowego wzdłuż ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Kamiennej do ul. Dwernickiego (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Budowa trasy tramwajowej łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego, przebudową infrastruktury transportu szynowego w Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020).

- c) **Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo - autobusowego w Toruniu – BiT-City II**
(Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)
Termin realizacji: I kw. 2018 – IV kw. 2019

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 12 446 078,00 [euro], koszt kwalifikowany 10 118 763,00 [euro], **Kwota dofinansowania** 8 499 716,78 [euro]

Wskaźniki produktu: Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych - 1,25 km.

Projekty komplementarne do realizacji poza ZIT planowane do realizacji w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020:

- Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu - BiT-City II (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020).
- Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu – BiT-City II (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020).

Projekty uzupełniające w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020:

- Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu - BiT-City II (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020).
- Kompleksowe zarządzanie ruchem drogowym na terenie miasta – Inteligentny System Transportowy dla miasta Torunia oparty na Europejskiej Ramowej Architekturze FRAME wraz z elektroniczną kartą miejską - BiT-City II (RPO 2014-2020);
- Usprawnienie połączeń sieci TEN-T w Toruniu: budowa połączenia komunikacyjnego drogi ekspresowej S-10 z drogą krajową nr 15 w granicach administracyjnych miasta Torunia (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020).

Blok 2: Infrastruktura wspierająca dla zintegrowanego systemu komunikacji w BTOF

- a) **Budowa bus pasa w ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do granicy miasta**
(Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)
Termin realizacji: II kw. 2016 – IV kw. 2018

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 3 832 864,71 [euro], koszt kwalifikowany 3 832 864,71 [euro], **Kwota dofinansowania** 3 257 935,00 [euro]

Wskaźniki produktu: Długość wyznaczonych buspasów - 1,5 km

Projekty uzupełniające w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020:

- Przebudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granic miasta Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Budowa II etapu ul. Ogińskiego na odcinku od ul. Wojska Polskiego do ul. Jana Pawła II (DK5) wraz z rozbudową ulicy Glinki na odcinku od. Jana Pawła II (DK5) do ul. Magnuszewskiej w Bydgoszczy (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020).

- b) **Budowa bus pasa w ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek** (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)

Termin realizacji: II kw. 2017 – IV kw. 2018

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 574 929,41 [euro], **koszt kwalifikowany** 574 929,41 [euro], **Kwota dofinansowania** 488 690,00 [euro]

Wskaźniki produktu: Długość wyznaczonych bus-pasów - 0,4 km

Projekty komplementarne do realizacji poza ZIT planowane do realizacji w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020:

- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego, przebudową infrastruktury transportu szynowego oraz zakupem taboru w Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020).

- c) **Budowa bus pasa w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślicinek”** (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)

Termin realizacji: III kw. 2017 – III kw. 2018

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 1 571 474,12 [euro], **koszt kwalifikowany** 1 571 474,12 [euro], **Kwota dofinansowania** 1 335 753,00 [euro]

Wskaźniki produktu: Długość wyznaczonych bus pasów -3,0 km

Projekty uzupełniające w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020:

- Przebudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granic miasta Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);
- Budowa II etapu ul. Ogińskiego na odcinku od ul. Wojska Polskiego do ul. Jana Pawła II (DK5) wraz z rozbudową ulicy Glinki na odcinku od. Jana Pawła II (DK5) do ul. Magnuszewskiej w Bydgoszczy (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020);
- Rozbudowa infrastruktury dla ruchu rowerowego na terenie miasta Bydgoszczy (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020).

- d) **Budowa systemu Park & Ride wraz z realizacją infrastruktury technicznej w Bydgoszczy** (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)

Termin realizacji: II kw. 2016 – III kw. 2020

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 8 339 695,59 [euro], **koszt kwalifikowany** 8 339 695,59 [euro], **Kwota dofinansowania** 7 088 741,00 [euro]

Wskaźniki produktu: Liczba wybudowanych obiektów parkuj i jedź - 5 szt.,

Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach parkuj i jedź - 500 szt.

Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach parkuj i jedź -15

Projekt komplementarny do realizacji poza ZIT planowane do realizacji w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego, przebudową infrastruktury transportu szynowego oraz zakupem taboru w Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020),

Projekt uzupełniający w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020:

- Przebudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granic miasta Bydgoszczy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020);

e) Budowa parkingu Park & Ride przy dworcu PKP w Nakle nad Notecią wraz z połączeniem z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną.

Termin realizacji: II kw. 2017- IV kw.2019

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 895 740,00 [euro], **koszt kwalifikowany** 895 740,00 [euro], **Kwota dofinansowania** 761 379,00 [euro]

Wskaźniki produktu: Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych -320 szt.

Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach parkuj i jedź - 200 szt.

Projekt uzupełniający w ramach środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020:

- Połączenie parkingu „Park and Ride” z dworcem PKP w Nakle nad Notecią .
Finansowanie projektu RPO województwa Kujawsko – Pomorskiego

f) Budowa parkingu Park & Ride w Szubinie

Termin realizacji: III kw.2017 – III kw. 2019

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 530.000 [euro], **koszt kwalifikowany** 530.000 [euro], **Kwota dofinansowania** 300.545 [euro]

Wskaźniki produktu: Liczba wybudowanych obiektów "parkuj i jedź" - 1 szt.,

Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź" - 50 szt.

Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”- 100

Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”-4

Projekty uzupełniające w ramach środków „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019”

- Przebudowa ulicy Ogrodowej w ramach Programu Rozwoju Gminnej I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019,
- Przebudowa ulicy Tysiąclecia i Lipowej – projekt uzupełniający w ramach Programu Rozwoju Gminnej I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019.

g) Budowa parkingów Park & Ride w ramach realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej w Toruniu – BiT City II (Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020)

Termin realizacji: I kw. 2018 – III kw. 2019

Wartość zadania: Szacunkowy koszt całkowity 3 771 539,02 [euro], **koszt kwalifikowany** 3 771 539,02 [euro], **Kwota dofinansowania** 3 017 231,22 [euro]

Wskaźniki produktu: Liczba wybudowanych obiektów "parkuj i jedź" - 3 szt.,

Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "parkuj i jedź" - 400 szt.

Planowana redukcja emisji CO₂ – 371,78 Mg CO₂

Projekty komplementarne do realizacji poza ZIT planowane do realizacji w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020:

- Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu - BiT-City II (POIŚ 2014-2020);
- Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu – BiT-City II (POIŚ 2014-2020);

Projekty uzupełniające w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014-2020:

- Kompleksowe zarządzanie ruchem drogowym na terenie miasta – Inteligentny System Transportowy dla miasta Torunia oparty na Europejskiej Ramowej Architekturze FRAME wraz z elektroniczną kartą miejską - BiT-City II (RPO 2014-2020);
- Usprawnienie połączeń sieci TEN-T w Toruniu;
- Podprojekt I: Nowy przebieg drogi krajowej nr 91 w granicach administracyjnych Torunia – kontynuacja (POIŚ 2014-2020);

Podprojekt II: Budowa połączenia komunikacyjnego drogi ekspresowej S-10 z drogą krajową nr 15 w granicach administracyjnych miasta Torunia (POIŚ 2014-2020).

Tabela nr VI.3. Wykaz potrzeb inwestycyjnych w zakresie budowy ścieżek rowerowych w BTOF (stan na 01.02.2016 r.)¹.

Plan rozbudowy ścieżek rowerowych w Obszarze ZIT zilustrowano na mapie nr VI.6, w Bydgoszczy na mapie nr VI.7, zaś w Toruniu nr VI.8.

L.p.	NAZWA ZADANIA / ODCINEK TRASY ROWEROWEJ	DŁUGOŚĆ ODCINKA
MIASTO BYDGOSZCZ		
1.	GRUNWALDZKA, KRUSZWICKA - KIERUNEK NAKŁO, KORONOWO, Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Kraszewskiego do ronda Grunwaldzkiego oraz ul. Kruszwickiej	4,5 km
2.	ŁOCHOWSKA - KIERUNEK NAKŁO Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Łochowskiej	1,2 km
3.	TORUŃSKA - KIERUNEK SOLEC KUJAWSKI Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Toruńskiej na odcinku od ul. Spokojnej do granicy miasta	9,0 km
4.	DĄBROWA - KIERUNEK NOWA WIEŚ WIELKA Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Glinki na odcinku od skrzyżowania z ul. Magnuszewską i wzdłuż ul. Dąbrowa od ul. Glinki do granicy miasta	6,5 km
5.	SUDECKA - KIERUNEK OSIELSKO (JARUŻYN, STRZELCE GÓRNE) Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Sudeckiej od ul. Wyzwolenia do granicy miasta	0,6 km
6.	DWORZEC KOLEJOWY BYDGOSZCZ GŁÓWNA - BARTODZIEJE Budowa infrastruktury rowerowej od dworca kolejowego Bydgoszcz Główna ulicami: Warszawską, Śniadeckich, Krasińskiego, Markwartą, Sieńki, Moniuszki, Skłodowskiej - Curie do ul. Łęczyckiej	5,5 km
Długość ścieżek łącznie		27,3 km
Szacunkowy koszt		36.799.785 PLN
MIASTO TORUŃ		
1.	Budowa drogi rowerowej w ciągu ul. Szosa Bydgoska na odcinku od pętli tramwajowej do Placu Skalskiego oraz po śladzie dawnej linii kolejowej: odcinek od ul. Pera Jonssona – granica miasta.	3,0 km
2.	Budowa drogi rowerowej wraz z obiektem inżynieryjnym łączącym drogi rowerowe w Toruniu i na terenie Powiatu Toruńskiego w ciągu DK 91	0,1 km

¹ Przedmiotowy wykaz może ulec zmianie w wyniku aktualizacji potrzeb przez poszczególne Gminy.

3.	Budowa drogi rowerowej w ciągu Traktu Leśnego – od ul. Olimpijskiej do granicy miasta	2,0 km
4.	Budowa drogi rowerowej w ciągu ul. Sobieskiego na odcinku od Placu Pokoju Toruńskiego do ul. Żółkiewskiego wraz z kładką nad linią kolejową	1,5 km
5.	Budowa drogi rowerowej na fragmentach Szosy Lubickiej – strona północna	1,65 km
7.	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Włocławskiej - od ul. Łódzkiej do Czerniewic	1,6 km
8.	Budowa mostu pieszo-rowerowego nad rzeką Drwęcą w miejscu drewnianego mostu w śladzie ulicy Turystycznej	0,07 km
9.	Budowa ciągu pieszo-rowerowego po śladzie dawnej linii kolejowej pomiędzy ul. Balonową a ul. św. Józefa	1,6 km
10.	Połączenie infrastrukturą pieszo-rowerową ul. Przy Skarpie (od ul. Wyszyńskiego) z ul. Ligi Polskiej	0,8 km
11.	Przebudowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Szosy Okrężnej: odcinek ul. Łukasiewicza – IV Pułku Lotniczego	1,1 km
12.	Przebudowa chodnika na chodnik i drogę rowerową w ciągu ul. Grudziądzkiej w Toruniu na odcinku Trasa Średnicowa Północna - ul. Polna: strona wschodnia	1,1 km
13.	Budowa drogi rowerowej wraz z przebudową chodników wzdłuż ul. Chrobrego na odcinku Trasa Średnicowa Północna – Polna	0,8 km
14.	Przebudowa chodników na chodniki i drogę rowerową w ciągu ul. Żółkiewskiego	1,7 km
15.	Przebudowa i budowa drogi rowerowej i chodnika w ciągu ul. Wielki Rów - odcinek od Placu Czadcy do ul. Grudziądzkiej	0,8 km
16.	Budowa drogi rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Polnej - odcinek Legionów - Szosa Chełmińska	0,8 km
17.	Przebudowa drogi rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Konstytucji 3 Maja – odcinek od ul. Śląskiego do ul. Olimpijskiej	1,7 km
18.	Przebudowa chodnika na chodnik i drogę rowerową wzdłuż ul. Kraszewskiego pomiędzy ul. Moniuszki a Placem Hoffmana oraz budowa łącznika Placu Hoffmana z ul. Słowackiego	1,15 km
19.	Przebudowa drogi rowerowej i chodnika w ciągu ul. Ligi Polskiej	1,1 km
20.	Budowa drogi rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Poznańskiej na odcinku ul. Andersa – granica miasta	1,7 km
Długość ścieżek łącznie		24,27 km
Szacunkowy koszt (w tym: opracowanie i wprowadzenie systemu oznakowania tras rowerowych, automatycznego pomiaru ruchu rowerowego oraz promocja roweru jako codziennego środka transportu oraz ośrodka rekreacji)		19.000.000 PLN
POWIAT BYDGOSKI		
1.	Ścieżka rowerowa wzdłuż dróg powiatowych nr 1505 C i 1504 C oraz wzdłuż drogi gminnej, na odcinku Dobrcz – Borówno – Nekla – Żołędowo	8,5 km
2.	Ścieżka rowerowa Osielsko – Bydgoszcz	2,3 km
3.	Ścieżka rowerowa Osielsko – Niemcz, od skrzyż. ul. Centralnej z ul. Leśną do skrzyż. z drogą powiatową nr 1504 C w Niemczu	3,0 km
4.	Ścieżka rowerowa na odcinku Bydgoszcz – Nowa Wieś Wielka, wzdłuż ul. Dąbrowa poprzez odcinek leśny do DK nr 10, następnie do drogi powiatowej nr 1550 C poprzez Prądocin, po północnej stronie Jeziora Jezuickiego przy ośrodku wczasowym w Pieckach, dalej do	10,6 km

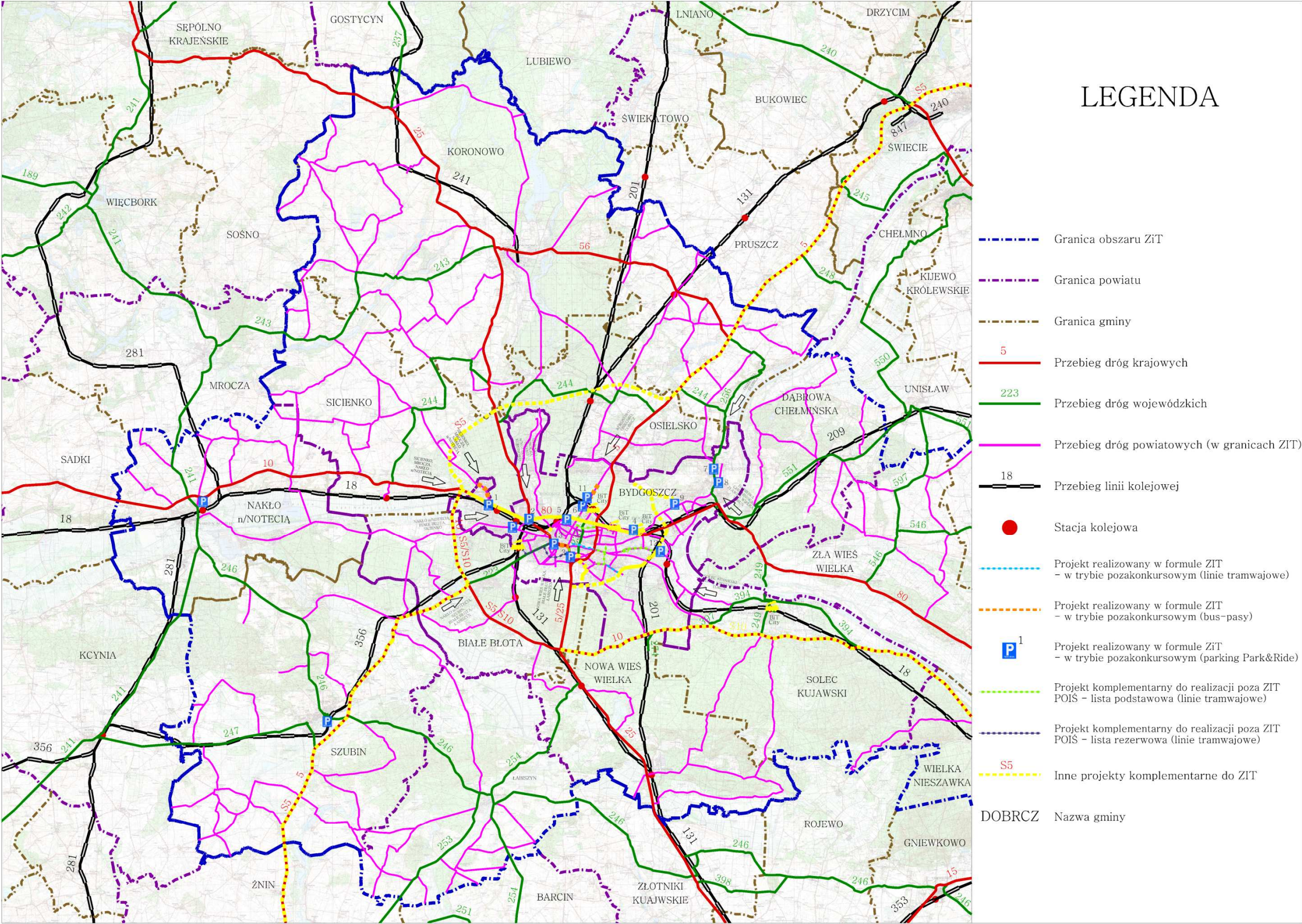
	m. Dobromierz poprzez drogę gminną (ul. Leśną) do DK nr 25 przy przejeździe kolejowym w Nowej Wsi Wielkiej	
5.	Ścieżka rowerowa Brzoza Olimpin – DK nr 25, na odcinku wzdłuż DW nr 254 (ul. Łabiszyńska) od cmentarza do skrzyż. z DK nr 25 w m. Brzoza	1,4 km
6.	Ścieżka rowerowa Brzoza – Piecki, na odcinku od Hotelu Brzoza do skrzyż. ze ścieżką rowerową Bydgoszcz – Nowa Wieś Wielka	3,6 km
7.	Ścieżka rowerowa na odcinku Otorowo – Solec Kujawski wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 394 (od skrzyż. z drogą powiatową nr 1547 C) dalej wzdłuż torów kolejowych i ul. 22 Lipca (w kierunku Ronda im. Antoniego Nawrockiego)	3,0 km
8.	Ścieżka rowerowa na odcinku Solec Kujawski – Przyłubie, wzdłuż DW nr 394, od firmy Solbet do skrzyż. z DK nr 80	5,4 km
9.	Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi krajowej nr 80, na odcinku Strzyżawa – granica gminy Dąbrowa Chełmińska	2,8 km
10.	Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi powiatowej nr 1601 C na odcinku od skrzyż. z DW nr 551 – Czemplewo – Czarże – Dębowiec – granica powiatu	9,8 km
11.	Ścieżka rowerowa wzdłuż DK nr 25, na odcinku Gościeradz/ Stopka – Mąkowsko do skrzyż. z drogą wojew. nr 237	19,0 km
12.	Ścieżka rowerowa Wierzchucin Królewski – Koronowo, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 243, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1137 C do skrzyż. z DK nr 25 w Koronowie	11,2 km
13.	Ścieżka rowerowa Nakło – Paterok – Szubin, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 241 i 246, na odcinku od Paterka do skrzyż. z ul. Reymonta w Szubinie	16,5 km
14.	Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi powiatowej nr 1536 C Łochowo – Murowaniec – Lipniki (Biskupinek) z wyłączeniem m. Drzewce + Lipniki – Białe Błota (wzdłuż drogi serwisowej)	7,1 km
15.	Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi powiatowej nr 1926 C w m. Lisi Ogon i dalej od granicy powiatu bydgoskiego do Nakła n/ Notecią poprzez Gorzeń – Potulice – Występ	12,5 km
16.	Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi powiatowej nr 1507 C Strzelce Górne – Jaruzyn – Bydgoszcz	2,8 km
17.	Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi powiatowej nr 1526 C, na odcinku Bożenkowo – Samociążek na wys. ośrodka wypoczynkowego JULIA oraz na odcinku od Bożenkowa (skrzyż. z DW 244 wzdłuż tej drogi do skrzyż. z DK nr 25	9,2 km
18.	Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi powiatowej nr 1530 C i wzdłuż drogi gminnej, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1529 C w m. Osówiec – Szczutki – skrzyż. z DK nr 25	5,1 km
19.	Ścieżka rowerowa Osówiec – Kruszyn, wzdłuż drogi powiatowej nr 1531 C na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1529 C do skrzyż. z DK nr 10	3,2 km
20.	Ścieżka rowerowa wzdłuż DW nr 254, na odcinku Smolno – Nowe Dąbie – Obórznia – Łabiszyn	8,0 km
21.	Budowa ścieżki rowerowej Szubin – Tur - Potulice	15,0 km
Długość ścieżek łącznie		160,0 km
Szacunkowy koszt		87.500.000 PLN
POWIAT TORUŃSKI		
1.	Czarne Błoto – Zamek Bierzgłowski	8,608 km

2.	Leszcz - Pigża - Brąchnowo - Biskupice - Warszewice - Kończewice	13,798 km
3.	Zalesie - Kiełbasin - Mlewiec - Srebrniki – Sierakowo - Kowalewo Pomorskie	11,688 km
4.	Kamionki Małe - Turzno - Rogowo - Rogówko - Jedwabno - Lubicz Dolny	15,048 km
5.	Osiek - Sąsiedzno - Ziemny Zdrój - Czernikowo - Mazowsze - Świętosław - Zębowo - Łążyn - Dobrzejewice	31,837 km
6.	Toruń - Mała Nieszawka - Wielka Nieszawka - Cierpice	9,821 km
7.	Toruń - Przysiek - Rozgarty - Górsk - Zławieś Wielka – Czarnowo (wzdłuż DK 80)	25,06 km
8.	Różankowo - Piwnice - Lulkowo - Łysomice	5,993 km
9.	Wybczyk - Wybcz - Nawra - Kończewice - Chełmża	10,406 km
10.	Lubicz Górny - Nowa Wieś - Złotoria	7,697 km
Długość ścieżek łącznie		139,954 km
Szacunkowy koszt		69.977.000 PLN

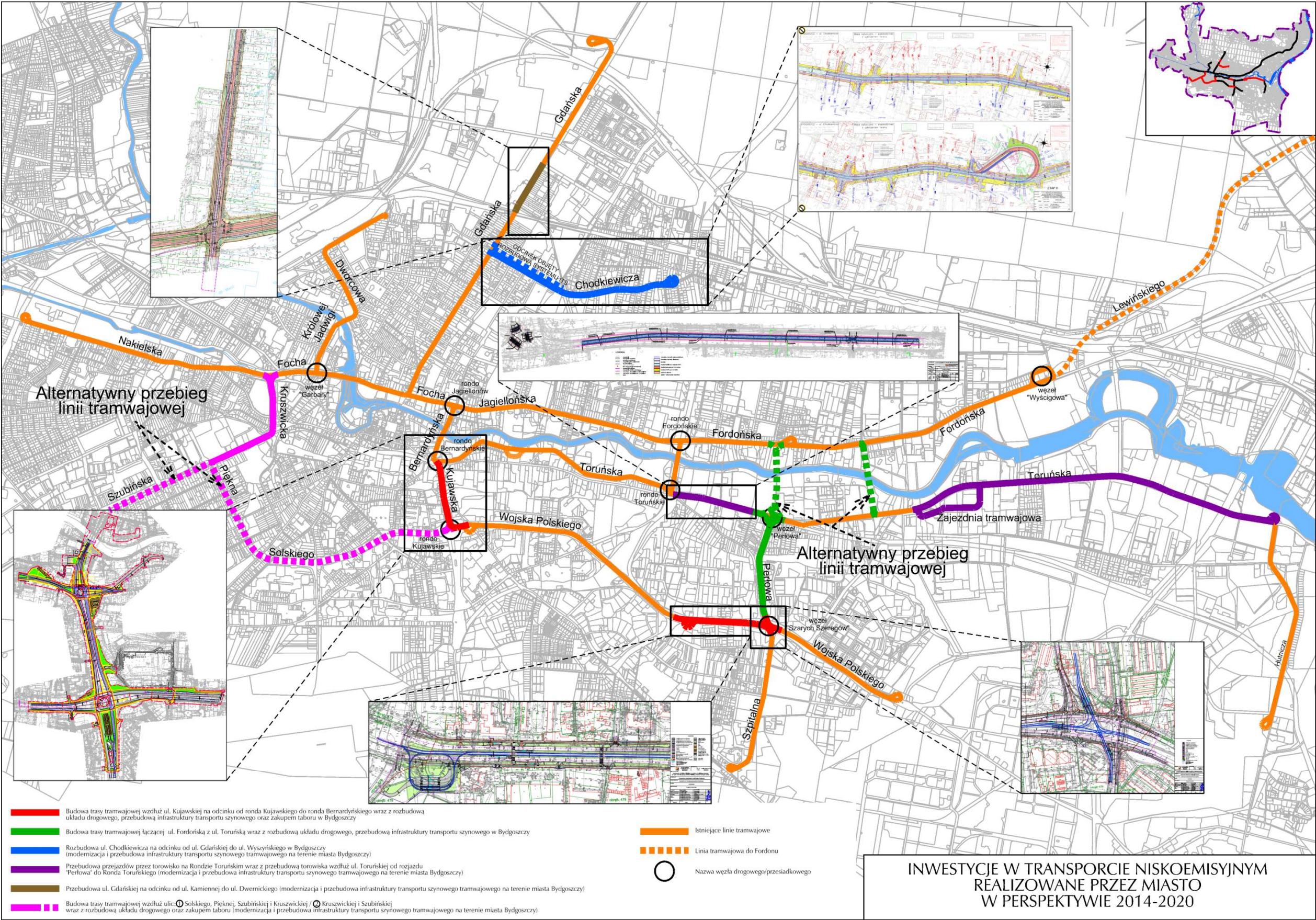
PODSUMOWANIE:

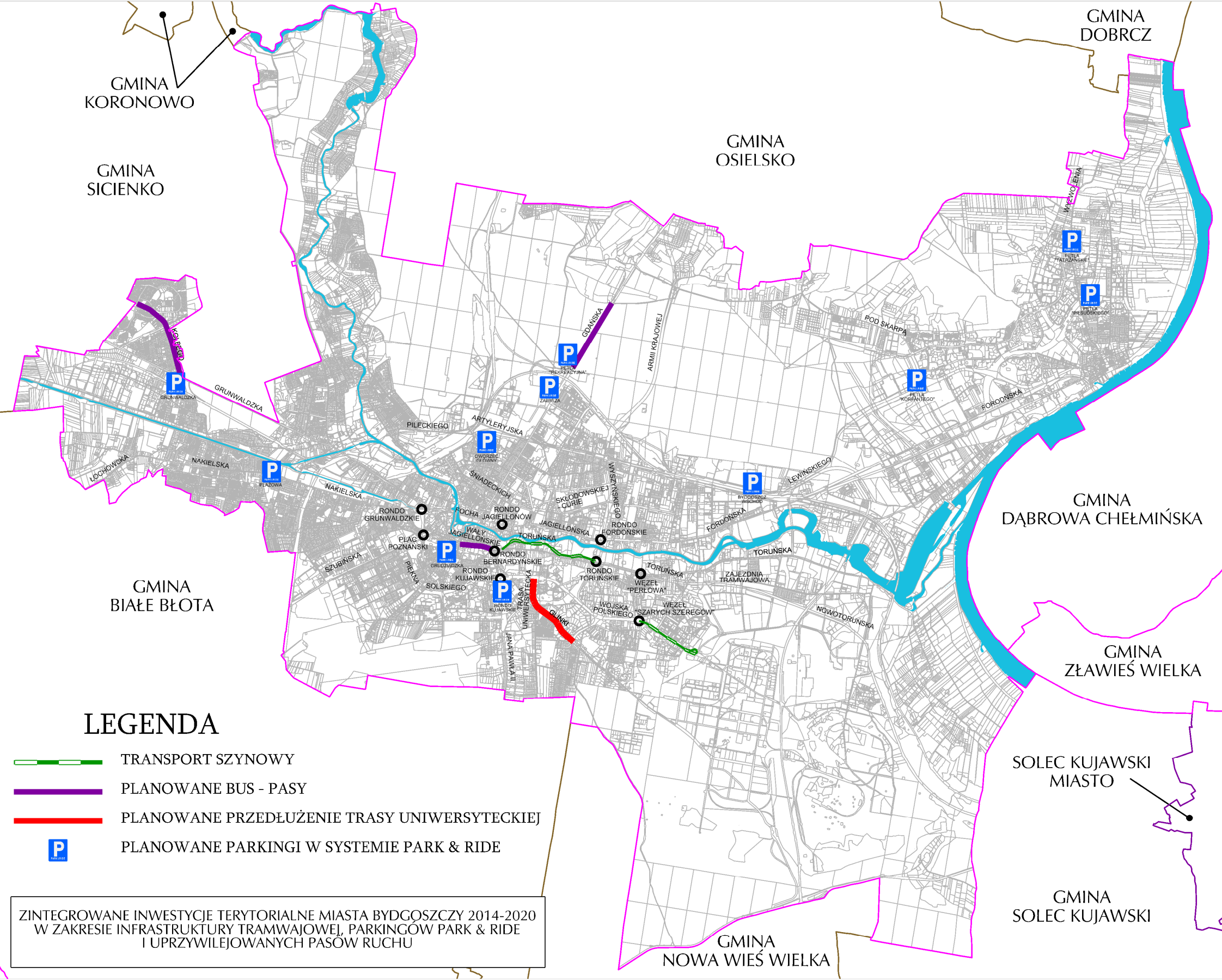
OBSZAR	Długość ścieżek	Szacunkowy koszt w PLN	EFRR (dofinansowanie w EUR)	EFRR w PLN
MIASTO BYDGOSZCZ	27,3 km	36.779.785,00	7.386.545,99	31.262.817,00
POWIAT BYDGOSKI + GMINA NAKŁO + GMINA SZUBIN + GMINA ŁABISZYN	160,0 km	87.500.000,00	17.572.771,94	74.375.000,00
MIASTO TORUŃ	24,27 km	19.000.000,00	3.815.802,00	16.150.000,00
POWIAT TORUŃSKI + KOWALEWO POMORSKIE	139,95 km	69.977.000,00	14.053.598,43	59.480.450,00
	351,52 km	213.256.785,00	42.828.718,28	181.268.267,25

Mapa VI.1. – mapa inwestycji ZiT przewidzianych do realizacji w trybie pozakonkursowym oraz inwestycji do nich komplementarnych na obszarze powiatu bydgoskiego i nakielskiego.

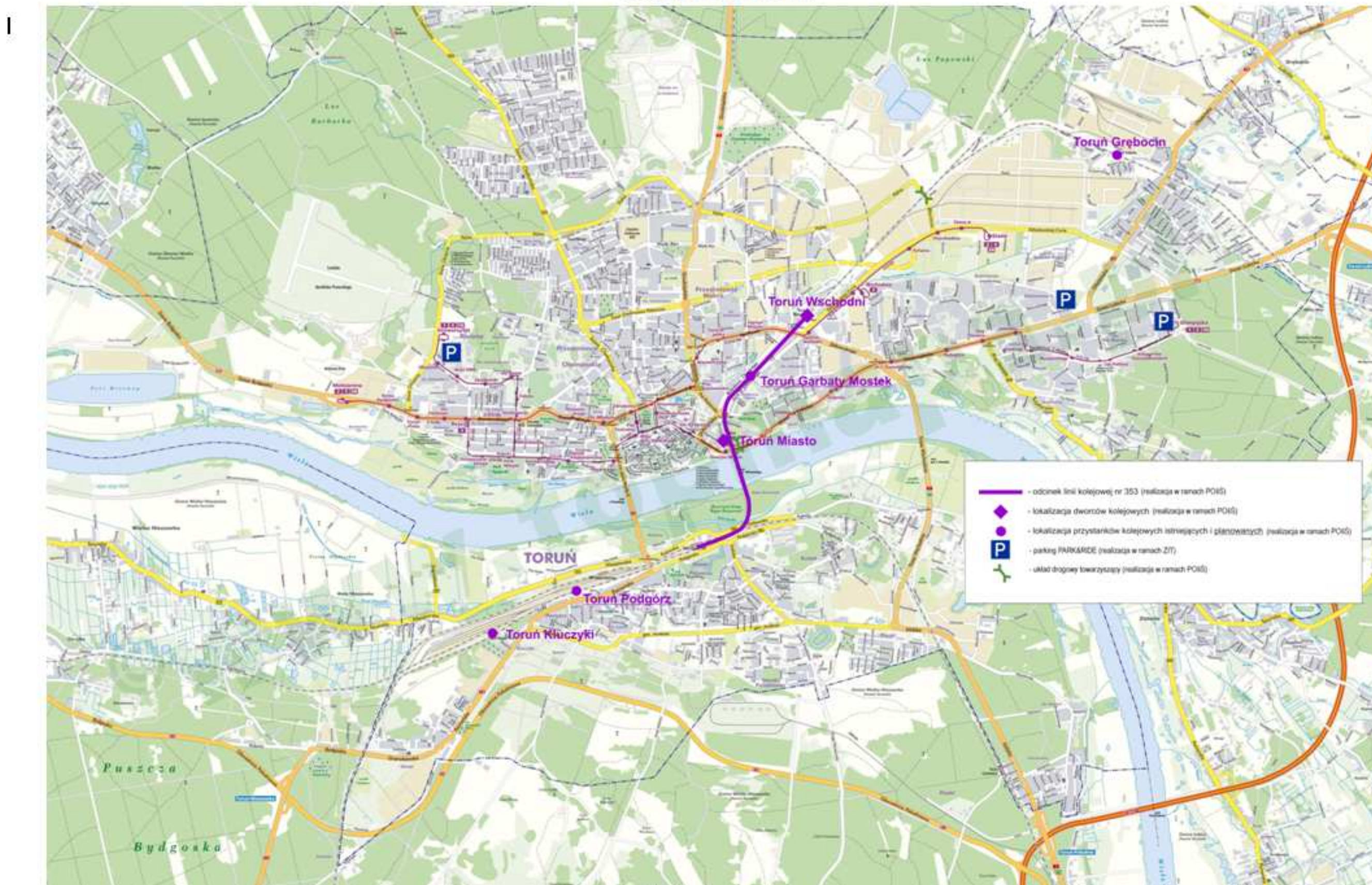


Mapa VI.2. – inwestycje przewidziane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji terytorialnych BTOF a zaplanowane do realizacji w ramach instrumentu ZIT z udziałem środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 oraz inwestycje komplementarne realizowane z udziałem środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020

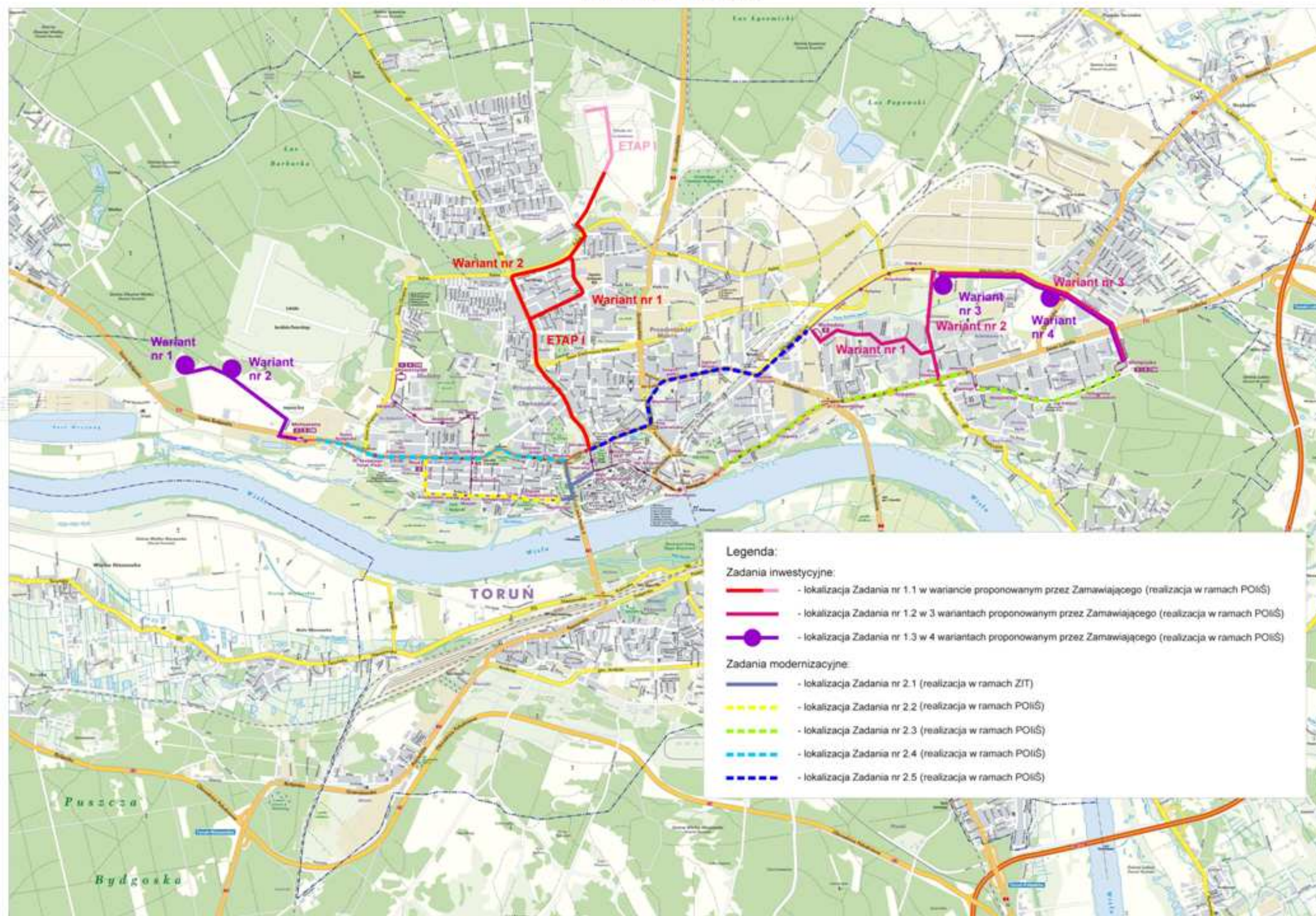




MIASTO TORUŃ

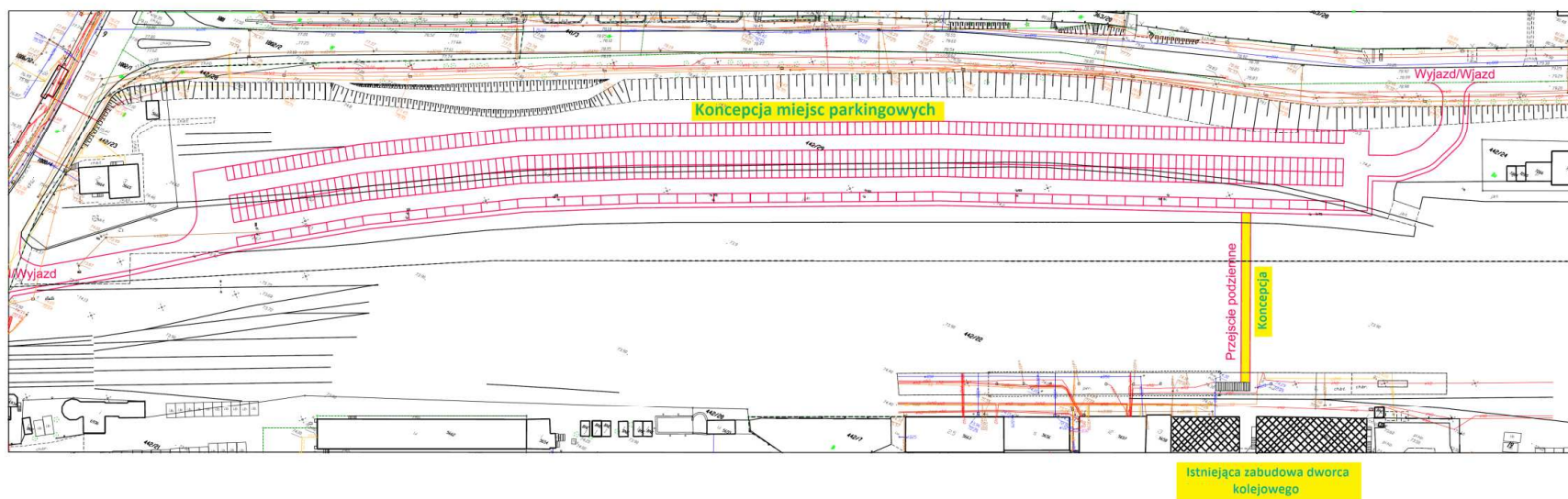


MIASTO TORUŃ

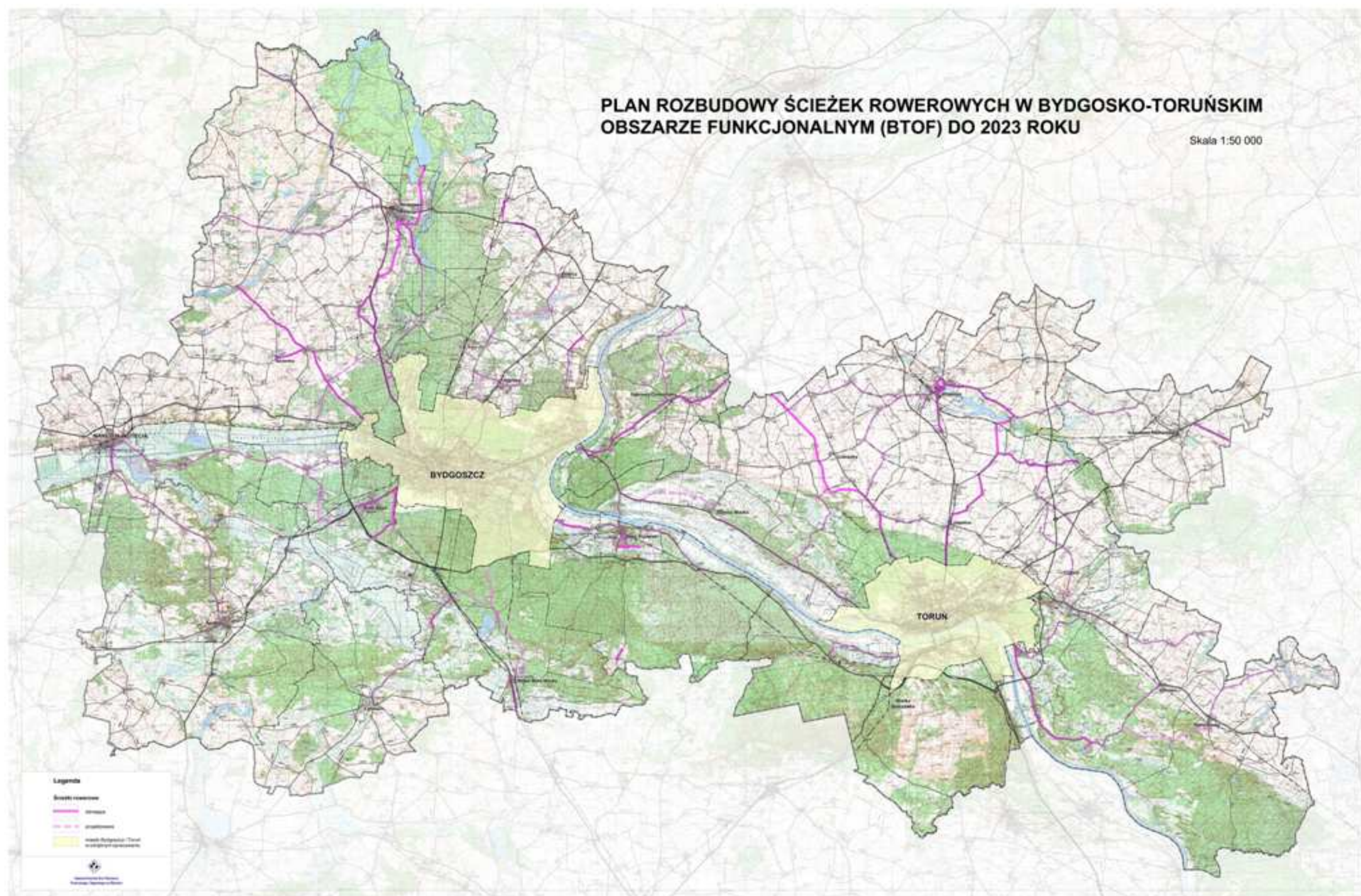


Mapa VI.6. Inwestycja przewidziana w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych a zaplanowana do realizacji w ramach instrumentu ZIT z udziałem środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 oraz projekty uzupełniające w ramach Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019

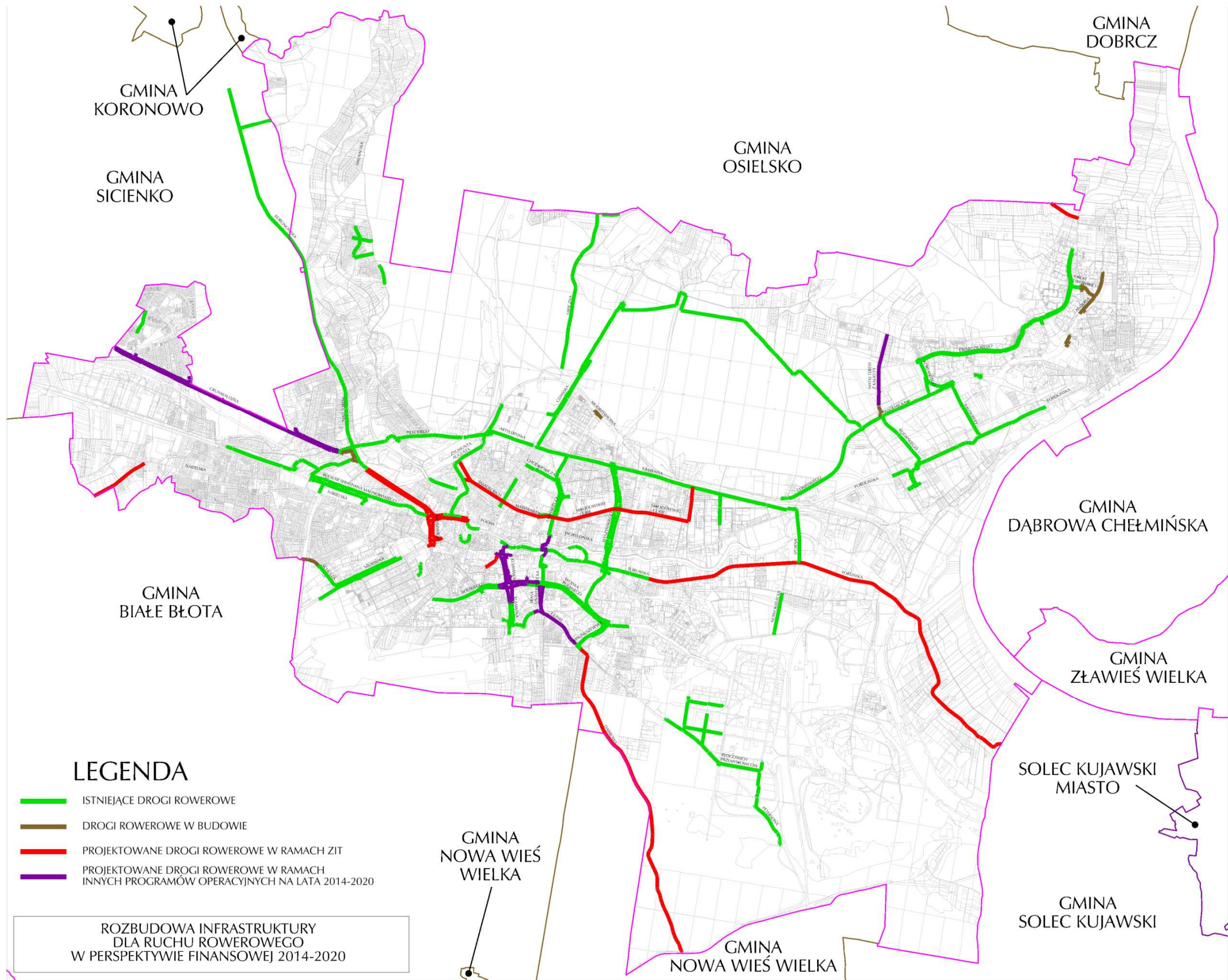
Połączenie parkingu "Park and Ride" z dworcem PKP w Nakle nad Notecią

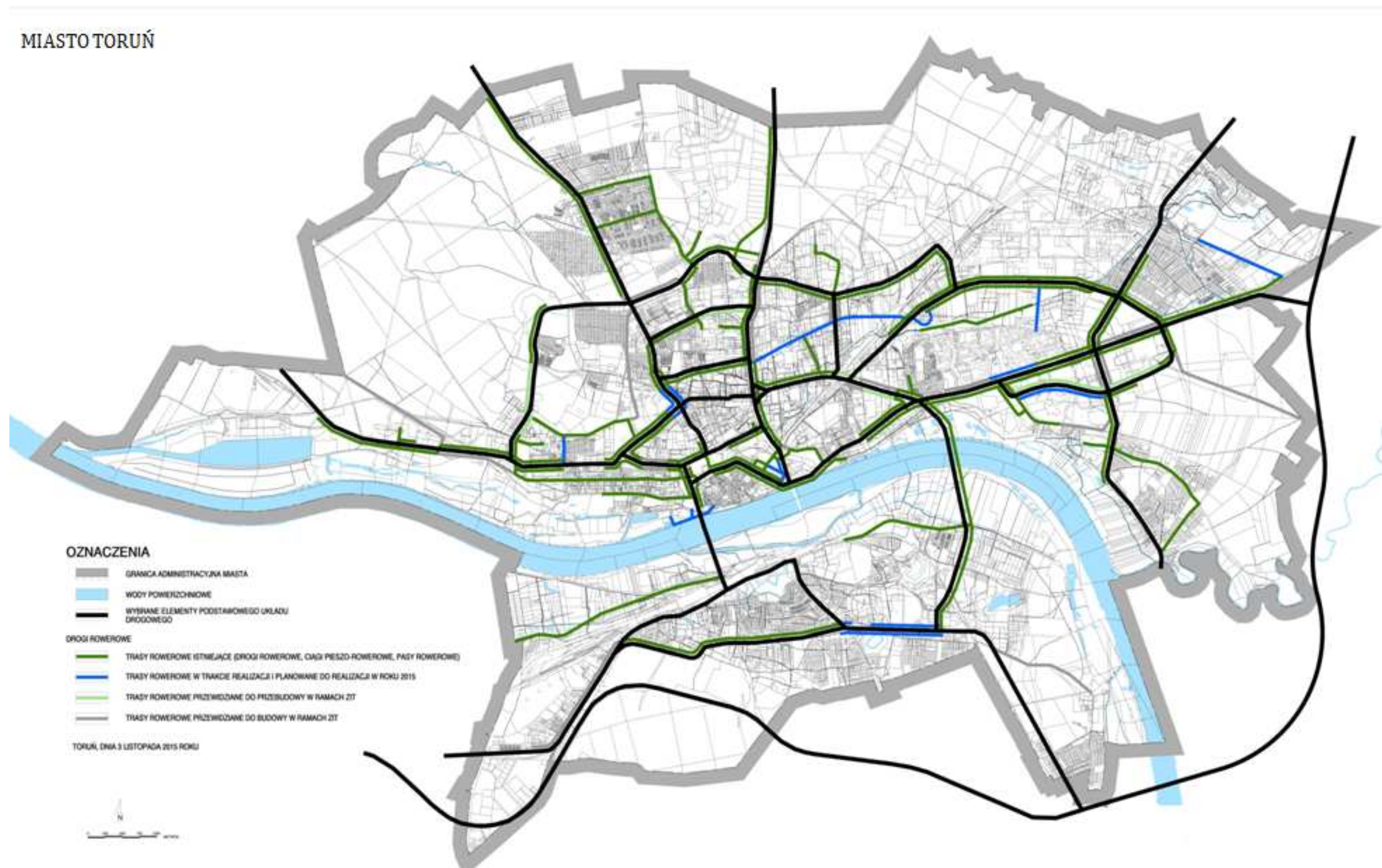


Mapa VI.8. Plan rozbudowy ścieżek rowerowych na obszarze BTOF tle istniejących



Mapa VI.9. Plan rozbudowy ścieżek rowerowych na obszarze Bydgoszczy tle istniejących





VII. MONITOROWANIE REALIZACJI USTALEŃ SYSTEMU

Monitoring realizacji Strategii rozwoju systemu transportowego w obszarze funkcjonalnym będzie stanowił jego integralną część i będzie wykonywany cyklicznie w oparciu o analizę wybranych wskaźników transportowych. System monitoringu będzie prowadzony przez Biuro ZIT przy współpracy z partnerami wchodzącymi w skład Związku ZIT. Rolą Biura ZIT będzie przygotowywanie cyklicznych raportów dotyczących stanu rozwoju transportu w obszarze funkcjonalnym i jego zmian w wyniku realizacji Strategii.

Zadaniem Biura ZIT w ramach monitorowania realizacji rozwoju systemu transportowego, będzie:

- gromadzenie danych i informacji istotnych dla monitorowania rozwoju infrastruktury transportowej,
- sporządzanie analiz w zakresie wybranych zagadnień transportowych,
- koordynowanie analiz transportowych prowadzonych przez partnerów,
- zlecanie badań i analiz transportowych jednostkom zewnętrznym.

Zakłada się, że realizacja ustaleń Strategii będzie monitorowana za pomocą prostych analiz obejmujących określenie zmian w transporcie w ujęciu wskaźnikowym (wskaźniki produktu) oraz za pomocą analiz o złożonym charakterze (wskaźniki rezultatu), gdzie prosty monitoring nie gwarantuje pełnej charakterystyki zmian - realizację badań ankietowych np. ankietę zachowań komunikacyjnych. W tabeli przedstawiono propozycję zagadnień, które powinny być przedmiotem raportów o takim charakterze wraz z propozycją częstotliwości prowadzenia analiz.

Tabela VII.1. – Wskaźniki monitorowania realizacji rozwoju systemu transportowego.

Wskaźniki rezultatu (jednostka)	Typ wskaźnika (P, R)	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość pośrednia (2018 r.)	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość monitorowania
Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	P	km	0	2015	9	23	IZ/IP/Beneficjenci	corocznie
Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym	P	Szt.	nd	2015	0	3	IZ/IP/Beneficjenci	corocznie
Liczba wybudowanych obiektów „park&ride”,	P	Szt.	0	2015	2	11	IZ/IP/Beneficjenci	corocznie
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „park&ride”,	P	Szt.	0	2015	100	1150	IZ/IP/Beneficjenci	corocznie
Długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów	P	km	0	2015	5,6	41	IZ/IP/Beneficjenci	corocznie
Liczba zainstalowanych / rozbudowanych inteligentnych systemów transportowych	P	Szt.	0	2015	2	2	IZ/IP/Beneficjenci	corocznie
Liczba przewozów pasażerów komunikacją miejską na 1 mieszkańca obszarów miejskich	RS	Szt.	138,19	2013	143,19	148,2	Obliczenia IZ na podstawie GUS	rocznie

VIII. SPIS MAP I TABEL

Nazwa mapy

- Mapa II.1. – Mapa aktualnych natężeń ruchu na Obszarze ZIT
- Mapa II.2. – Mapa aktualnych potoków pasażerskich na Obszarze ZIT w podziale na środki transportu zbiorowego
- Mapa II.3. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – liczba połączeń komunikacyjnych (stan aktualny)
- Mapa II.4. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – zasięg obsługi transportem zbiorowym (stan aktualny)
- Mapa II.5. – Ideogram dostępności transportowej Bydgoszczy (stan aktualny)
- Mapa II.6. – Ideogram dostępności transportowej Torunia (stan aktualny)
- Mapa IV.1. – Natężenie ruchu drogowego w Obszarze ZIT (stan planowany)
- Mapa IV.2. – Potok pasażerski w podziale typy systemów transportowych w Obszarze ZIT (stan planowany)
- Mapa IV.3. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – liczba połączeń komunikacyjnych (stan planowany)
- Mapa IV.4. – Dostępność transportowa Obszaru ZIT – zasięg obsługi transportem zbiorowym (stan planowany)
- Mapa IV.5. – Ideogram dostępności transportowej Bydgoszczy (stan planowany)
- Mapa IV.9. – Natężenie ruchu drogowego w Bydgoszczy (stan planowany)
- Mapa IV.7. – Potok pasażerski w podziale typy systemów transportowych w Bydgoszczy (stan planowany)
- Mapa IV.8. – Ideogram dostępności transportowej Torunia (stan planowany)
- Mapa IV.9. – Natężenie ruchu drogowego w Toruniu (stan planowany)
- Mapa IV.10. – Potok pasażerski w podziale typy systemów transportowych w Toruniu (stan planowany)
- Mapa VI.1. – mapa inwestycji ZIT przewidzianych do realizacji w trybie pozakonkursowym oraz inwestycji do nich komplementarnych na obszarze powiatu bydgoskiego i nakielskiego
- Mapa VI.2. – VI.3. Inwestycje przewidziane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji terytorialnych BTOF a zaplanowane do realizacji w ramach instrumentu ZIT z udziałem środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 oraz inwestycje komplementarne realizowane z udziałem środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 – Miasto Bydgoszcz
- Mapa VI.4. – VI.5. Inwestycje przewidziane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji terytorialnych BTOF a zaplanowane do realizacji w ramach instrumentu ZIT z udziałem środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 oraz inwestycje komplementarne realizowane z udziałem środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 – Miasto Toruń
- Mapa VI.6. Inwestycje przewidziane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji terytorialnych BTOF a zaplanowane do realizacji w ramach instrumentu ZIT z udziałem środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 oraz inwestycje komplementarne realizowane z udziałem środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 – Nakło n/Notecią
- Mapa VI.7. Inwestycje przewidziane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji terytorialnych BTOF a zaplanowane do realizacji w ramach instrumentu ZIT z udziałem środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 oraz inwestycje komplementarne realizowane z udziałem środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 – Szubin
- Mapa VI.8. Plan rozbudowy ścieżek rowerowych na obszarze BTOF tle istniejących
- Mapa VI.9. Plan rozbudowy ścieżek rowerowych na obszarze Bydgoszczy tle istniejących
- Mapa VI.10. Plan rozbudowy ścieżek rowerowych na obszarze Torunia tle istniejących

Nazwa tabeli

- Tabela II.1. – Wybrane charakterystyki funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Obszarze ZIT
- Tabela II.2. – Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego
- Tabela II.3. – Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu samochodowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego
- Tabela II.4 – Zestawienie liczby mieszkańców obszaru ZIT
- Tabela V.1. – Wybrane charakterystyki funkcjonowania systemu publicznego transportu tramwajowego i autobusowego w Obszarze ZIT – prognoza na rok 2020
- Tabela V.2. – Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza na rok 2020
- Tabela V.3. – Wybrane parametry funkcjonowania systemu transportu samochodowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza na rok 2020
- Tabela V.4. – Wybrane charakterystyki funkcjonowania systemu publicznego transportu tramwajowego i autobusowego w Obszarze ZIT – prognoza na rok 2030
- Tabela V.5. – Zestawienie wybranych parametrów oceny funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Obszarze

ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza na rok 2030

Tabela V.6. – Wybrane parametry funkcjonowania systemu transportu samochodowego w Obszarze ZIT dla doby typowego dnia roboczego – prognoza na rok 2030

Tabela VI.1. – Lista projektów transportowych komplementarnych do realizacji poza ZIT planowanych do realizacji w trybie pozakonkursowym w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Tabela VI.2. – Lista projektów realizowanych w formule ZIT w trybie pozakonkursowym

Tabela VI.3. – Wykaz potrzeb inwestycyjnych w zakresie budowy ścieżek rowerowych w BTOF (stan na 01.02.2016 r.)

Tabela VII.1. – Wskaźniki monitorowania realizacji rozwoju systemu transportowego