

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ BIAŁOSTOCKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO DO ROKU 2035

RAPORT Z I ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Działanie jest współfinansowane ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Pomoc Techniczna 2014 – 2020



VIA VISTULA Sp. z o.o.

ul. Nowowiejska 35/5

30-052 Kraków

Opracował Zespół w składzie:

Bartłomiej Wiertel

Mateusz Szpórńóg

Jacek Chmielewski

Piotr Góralski

Grzegorz Romaniak

Szymon Ściga

Michał Żuławiński

Maciej Mroczek

Aneta Lochno

Magdalena Załupka



Jednostka Zamawiająca:

Biurowo Stowarzyszenia Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego

ul. Mickiewicza 74 lok. 6

15-232 Białystok

Członkowie Stowarzyszenia Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego:

Gmina Białystok

Gmina Choroszcz

Gmina Czarna Białostocka

Gmina Dobrzyniewo Duże

Gmina Juchnowiec Kościelny

Gmina Łapy

Gmina Supraśl

Gmina Turośl Kościelna

Gmina Wasilków

Gmina Zabłudów



Działanie jest współfinansowane ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Pomoc Techniczna 2014 – 2020





Spis treści

1	Raport z konsultacji społecznych	6
1.1	Interesariusze projektu	6
1.2	Przebieg konsultacji społecznych.....	7
	Spis tabel.....	13

1 Raport z konsultacji społecznych

Istotnym elementem planów zrównoważonej mobilności (SUMP) jest udział społeczeństwa i różnych grup interesariuszy w jego tworzeniu. W ramach konsultacji społecznych zostały przygotowane materiały informacyjno-promocyjne (ulotki, banery, logo) oraz stworzona dedykowana strona na portalu społecznościowym [SUMP BOF](#). Informacja o spotkaniach została zamieszczona na stronach internetowych Gmin BOF, na portalach społecznościowych oraz na antenie Radia Białystok i Radia Jard. Dodatkowo, wytypowani wcześniej interesariusze projektu byli zaproszeni pisemnie. Stworzono także dedykowany adres e-mail (bof@viavistula.pl) do zgłaszania propozycji lub uwag do dokumentu.

1.1 Interesariusze projektu

Mając na uwadze jak ważnym elementem jest współpraca przy tworzeniu dokumentu z różnymi grupami, instytucjami czy też podmiotami, wytypowano szeroką grupę osób mogących wskazać problemy, potrzeby i oczekiwania związane ze zrównoważoną mobilnością. Wśród zaproszonych do konsultacji interesariuszy znaleźli się:

- Przedstawiciele Stowarzyszenia Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego odpowiedzialnych za realizację projektu
- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego w Białymstoku, w tym:
 - Departament Komunikacji Społecznej
 - Departament Strategii i Rozwoju
 - Departament Urbanistyki
 - Zarząd Białostockiej Komunikacji Miejskiej
 - Zarząd Dróg Miejskich
 - Biuro ds. Smart City
 - Biuro Strefy Płatnego Parkowania
 - Centrum Aktywności Społecznej
- Przedstawiciele gminy Choroszcz
- Przedstawiciele gminy Czarna Białostocka
- Przedstawiciele gminy Dobrzyniewo Duże
- Przedstawiciele gminy Juchnowiec Kościelny
- Przedstawiciele gminy Łapy
- Przedstawiciele gminy Supraśl
- Przedstawiciele gminy Turośń Kościelna
- Przedstawiciele gminy Wasilków
- Przedstawiciele gminy Zabłudów
- Przedstawiciele Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego – jednostki organizacyjnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego



- Przedstawiciele Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w Białymstoku
- Przedstawiciele jednostek organizacyjnych gminy Białystok, odpowiedzialnych za nadzorowanie ruchu w mieście i utrzymywania porządku publicznego – Straż Miejska
- Przedstawiciele firm dostarczających usługi transportowe na terenie BOF, w tym PolRegio, Podlaska Komunikacja Samochodowa Nova S.A., firmy taksówkarskie oraz wypożyczające samochody, skutery i rowery, firmy realizujące drogowy transport zbiorowy na terenie BOF
- Przedstawiciele zarządców infrastruktury drogowej na terenie BOF, w tym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich
- Przedsiębiorcy
- Operatorzy towarowi i logistyczni
- Przedstawiciele instytucji reprezentujących interesy określonych grup społecznych: seniorów, młodzieży, osób z niepełnosprawnościami
- Przedstawiciele grup aktywistów miejskich
- Przedstawiciele Politechniki Białostockiej
- Naukowcy badający jakość życia w Białostockim Obszarze Funkcjonalnym.

1.2 Przebieg konsultacji społecznych

W sumie zrealizowano 3 spotkania konsultacyjne. 2 spotkania odbyły się w formie stacjonarnej w Białymstoku z udziałem Gmin BOF (7 marca 2022 r.) oraz interesariuszy projektu (8 marca 2022 r.). Spotkanie z mieszkańcami odbyło się online, przy użyciu ogólnodostępnego komunikatora internetowego, 16 marca 2022 r. o godz. 18:00.

Udział w spotkaniach stacjonarnych potwierdzano telefonicznie. Nie wszystkie zaproszone podmioty lub instytucje wyraziły chęć udziału w spotkaniach konsultacyjnych. Z kolei część podmiotów wskazała, że w późniejszym terminie, zgłosi swoje ewentualne uwagi na dedykowany adres e-mail. Z jednym podmiotem przeprowadzono rozmowę telefoniczną, podczas której omówiono spostrzeżenia i oczekiwania związane z dokumentem.

Na każde spotkanie została przygotowana prezentacja multimedialna przybliżająca ideę SUMP, harmonogram prac oraz wstępne wyniki z analizy istniejących danych dotyczących transportu, ludności i zagospodarowania przestrzennego. Po przedstawieniu prezentacji przez Wykonawcę przystępowano do dyskusji.

Poniżej zamieszczono tabele ze zgłoszonymi uwagami, opiniami lub propozycjami z każdego ze spotkań konsultacyjnych.

Tabela 1.1 Zestawienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych 07.03.2022

<p>W dniu 07.03.2022 r. odbyło się spotkanie stacjonarne z udziałem Zamawiającego oraz przedstawicieli BOF, w sprawie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2035. Po przedstawieniu prezentacji z postępu prac, odbyła się dyskusja mająca na celu zidentyfikowanie problemów, potrzeb i oczekiwań w poszczególnych gminach BOF. W trakcie debaty poruszono następujące tematy:</p>
<p>1. Wskazano na potencjalne i realne problemy związane z trwającą wojną w Ukrainie</p> <p>1.1. W toku prac nad dokumentem należy rozważyć wprowadzenie scenariusza regresji z uwagi na potencjalny kryzys paliwowy/energetyczny/transportowy</p> <p>1.2. Oszacowano ubytek obywateli Ukrainy z terenu BOF na ok. 2 tys. osób – głównie z firm budowlanych i transportowych</p>
<p>2. Generalnym problemem w BOF są słabe połączenia rowerowe między gminami</p> <p>2.1. Brak spójności sieci dróg rowerowych (DDR)</p> <p>2.2. Przewaga ruchu o charakterze turystycznym, przy małym udziale ruchu o charakterze transportowym</p>
<p>3. Gmina Choroszcz</p> <p>3.1. Układ komunikacyjny ukierunkowany głównie na powiązania z Białymstokiem</p> <p>3.2. Istotny wpływ dróg krajowych S8 i planowanej S19</p> <p>3.3. Powiązania rowerowe głównie do Białegostoku (GreenVelo)</p>
<p>4. Gmina Dobrzyniewo Duże</p> <p>4.1. Deficyt DDR</p> <p>4.1.1. Brak DDR wzdłuż 2 głównych cieków wodnych</p> <p>4.1.2. Obiekty mostowe nie są przystosowane do wydzielenia DDR</p> <p>4.1.3. Szerokość pasów drogowych utrudnia wyznaczenie wydzielonych DDR</p> <p>4.1.4. Gmina dąży do promocji „Traktu Królewskiego” oraz stworzenia dogodnej infrastruktury rowerowej w jego ciągu</p> <p>4.2. Na ok. 80 km dróg w gminie, jedynie ok. 20 km posiada nawierzchnię utwardzoną</p> <p>4.2.1. Drogi gruntowe stanowią istotną przeszkodę w uruchomieniu komunikacji zbiorowej</p> <p>4.2.2. Gmina podejmuje działania w celu uruchomienia linii autobusowej przez Kulikówkę</p>
<p>5. Gmina Juchnowiec Kościelny</p> <p>5.1. Na terenie Gminy funkcjonuje 10 linii autobusowych, których operatorem jest BKM, a także 3 linie wewnętrzne obsługiwane przez Gminę</p> <p>5.2. Istniejąca pętla autobusowa wydaje się zbyt mała na istniejące potrzeby komunikacyjne – rozważana jest jej inna lokalizacja</p> <p>5.3. Os. Kraszewskiego – problemem jest przejście pieszkie przez tereny kolejowe</p> <p>5.4. Brak dogodnego połączenia Ignatki-Osiedle ze Śródlesiem. Obecne połączenie funkcjonuje jako droga gruntowa przez tereny leśne</p> <p>5.5. Zakłady pracy zlokalizowane są głównie w północnej części Gminy (w rejonie Białegostoku)</p> <p>5.6. Deficyt DDR</p>
<p>6. Gmina Łapy</p> <p>6.1. Obecnie zmniejszona ilość połączeń komunikacją zbiorową do Białegostoku</p> <p>6.2. Przebudowa linii kolejowej powoduje znaczne utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej</p> <p>6.3. Deficyt DDR – głównie istnieją szlaki rowerowe o charakterze rekreacyjnym/turystycznym</p>
<p>7. Gmina Turośl Kościelna</p> <p>7.1. Istotnym problemem jest finansowanie komunikacji zbiorowej</p> <p>7.2. DDR i ciągi pieszkie realizowane przy nowych inwestycjach drogowych</p> <p>7.2.1. DDR wzdłuż DW 678 – planowane przedłużenie do Gminy Łapy, „po przekątnej”</p> <p>7.2.2. Planowane połączenie Gminy Juchnowiec Kościelny</p> <p>7.2.3. Planowane połączenie do miejscowości Klepacze</p>

8. Gmina Wasilków

- 8.1. Dobrze rozwinięta komunikacja zbiorowa – 5 linii obsługiwanych przez BKM oraz 3 linie wewnętrzne
- 8.2. Realizowana droga powiatowa Osowicze – Nadawki pozwoli uruchomić kolejną linię komunikacji zbiorowej
- 8.3. Podejmowane są próby uruchomienia linii komunikacji zbiorowej do dworca autobusowego w Białymstoku
- 8.4. Linia kolejowa jest zlokalizowana w oddaleniu od zwartej zabudowy miasta (ok. 2 km)
 - 8.4.1. Osiedla mieszkaniowe o dużej liczbie mieszkańców są oddalone od linii kolejowej o:
 - 8.4.1.1. Ok. 3,0 km – os. Lisia Góra (ok. 1000 mieszkańców)
 - 8.4.1.2. Ok. 3,5 km – os. Dolina Cisów (ok. 3 tys. mieszkańców)
 - 8.4.2. Do rozważenia poddano możliwość budowy nowych przystanków kolejowych w miejscach o większej gęstości zabudowy
- 8.5. Wskazano potrzebę rozwoju systemu roweru miejskiego (BiKeR) także o tereny należące do Gminy Wasilków
- 8.6. Podejmowane są próby uruchomienia komunikacji zbiorowej do miejscowości Nowodworce we współpracy z BKM
- 8.7. Wskazano na potrzebę poprawy oferty komunikacyjnej z Gminą Dobrzyniewo Duże
- 8.8. Część południowa Gminy Wasilków silnie oddziałuje z Białymstokiem

9. Gmina Zabłudów

- 9.1. Na terenie Gminy jest zlokalizowanych ok. 700 km dróg, które w znacznej mierze są nieutwardzone, co stanowi istotny problem dla uruchomienia komunikacji zbiorowej
- 9.2. Komunikacja zbiorowa odbywa się po DK19, ale Gmina nie jest jej organizatorem
- 9.3. Obecnie w realizacji odcinek Ostrówki – Dawidowicze
- 9.4. Narew jest dużą atrakcją dla turystów (tereny Natura 2000)
- 9.5. Komunikacja zbiorowa z Gminą Juchnowiec Kościelny za ok. pół roku zostanie zawieszona (operatorem UMWP)
- 9.6. Planowane połączenie drogowe wraz z DDR na odcinku Sobolewo – Kuriany, wraz z uzupełnieniem DDR wzdłuż drogi krajowej, pozwoli zapewnić jej ciągłość nawet do Białowieży
- 9.7. Z Białegostoku kursuje linia nr 101 (niski udział w wozokilometrach, ale w godzinach szczytu pojawia się zatłoczenie)
- 9.8. Do rozważenia wskazano:
 - 9.8.1. Realizację centrów/węzłów przesiadkowych
 - 9.8.2. Wprowadzenie wspólnego biletu/ujednoczenie taryfy

10. Gmina Supraśl

- 10.1. Wskazano na problemy organizacyjne związane ze współpracą z BKM
- 10.2. Zaproponowano stworzenie jednego, wspólnego systemu komunikacji zbiorowej na terenie BOF (np. dedykowanej spółki) – analogicznie do funkcjonujących rozwiązań w BOF dot. gospodarki wodno-ściekowej
 - 10.2.1. Powyższe rozwiązanie powinno posiadać najwyższy priorytet
 - 10.2.1.1. Sieć DDR oraz kwestie związane z elektromobilnością są mniej istotne
 - 10.2.2. Obecnie Gmina Supraśl współpracuje z PKS Nova i wyleasingowała 3 autobusy
- 10.3. Wskazano na problem związany z dopłatami do kursów linii autobusowych gminnych oraz ich brakiem dla linii miejskich.

11. Miasto Białystok

- 11.1. Układ komunikacyjny jest budowany w planowy sposób od wielu lat
- 11.2. Obecny układ drogowy, w tym obwodnica śródmiejska, stwarza dobre warunki ruchu dla pojazdów samochodowych
 - 11.2.1. Pomimo powyższych uwarunkowań planowana jest dalsza realizacja budowy/przebudowy/rozbudowy układu drogowego w celu stworzenia obwodnicy o przekroju 2x2 (m.in. inwestycje związane z ulicami: Poleską, Towarową, Bohaterów Monte Cassino)
 - 11.2.2. Zwrócono uwagę, że jazda samochodem osobowym nie jest uciążliwa nawet w centrum, a przejazd przez miasto zajmuje ok. kilkunastu minut i jest bezkonkurencyjny w stosunku do innych środków transportu
 - 11.2.3. Planowane są duże inwestycje i budowy nowych osiedli mieszkaniowych co może wpłynąć na sytuację na drogach
 - 11.2.4. Ruch samochodowy rośnie rokrocznie
- 11.3. Istotnym problemem jest ruch tranzytowy, który przy braku zewnętrznej obwodnicy o klasie drogi ekspresowej (S19), prowadzony jest przez obszar o dużej gęstości zaludnienia
- 11.4. Funkcjonowanie transportu kolejowego:
 - 11.4.1. Linie kolejowe stanowią istotną barierę – planowane są realizacje przejść dla pieszych (podziemnych/nadziemnych)
 - 11.4.2. Przystanki kolejowe w znacznej mierze nie są dobrze zlokalizowane. Poprawy wymaga także ich dostępność
 - 11.4.3. Do rozważania jest uruchomienie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej / Miejskiej na terenie Białegostoku i Gmin BOF
 - 11.4.3.1. Występuje obawa o dostępność linii kolejowych z uwagi na ich znaczną odległość od zabudowy na terenie BOF
 - 11.4.3.2. Integracja taryfy biletowej może być szansą na poprawę transportu na terenie BOF
- 11.5. Komunikacja autobusowa:
 - 11.5.1. Współpraca z 6 Gminami BOF
 - 11.5.2. Wyzwaniem elektromobilność oraz koszty zakupu i utrzymania floty pojazdów
 - 11.5.3. Centra/węzły przesiadkowe – do rozważenia po analizach popytu
 - 11.5.4. Wspólny bilet wymaga ujednoczenia ulg
 - 11.5.5. Debata publiczna w sprawie cen biletów skupia się na biletach jednorazowych, a nie okresowych
- 11.6. Ważnym połączeniem drogowym jest powiązanie z Augustowem – inwestycja nie jest przewidziana w planach GDDKiA
- 11.7. Węzły drogowy w rejonie Białegostoku stanowią problem w połączeniach z tkanką miejską (np. ul. Popiełuszki)
- 11.8. Mała ilość stref pieszych. Miasto planuje realizację pierwszego woonerfu.
 - 11.8.1. Miasto rozważa dalszy rozwój „ogródków letnich” w celu uspokojenia ruchu
 - 11.8.2. Miasto jest otwarte na dalsze próby obniżania natężenia ruchu drogowego oraz wprowadzania większej ilości przestrzeni publicznych (np. ul. Lipowa)
- 11.9. Miasto rozważa wprowadzenie strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej (LEZ)
- 11.10. Strefa płatnego parkowania wymaga wskazania dalszego kierunku rozwoju (np. wzrost opłat lub obszaru)
 - 11.10.1. W strefie A odnotowuje się duże wykorzystanie powierzchni parkingowej, przy jednoczesnym niskim wykorzystaniu powierzchni w strefie B

11.10.2.	Duża liczba ulic jednokierunkowych ułatwia parkowanie
11.10.3.	Zauważono problem z parkowaniem na obrzeżach SPP (poza granicą strefy B)
11.11.	Problematyczne inwestycje: Realizacja ciągu drogowego w kierunku Zabłudowa/Lublina

Źródło: opracowanie własne

Tabela 1.2 Zestawienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych 08.03.2022

<p>W dniu 08.03.2022 r. odbyło się spotkanie stacjonarne z udziałem Zamawiającego oraz interesariuszy projektu, w sprawie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2035. Po przedstawieniu prezentacji z postępu prac, odbyła się dyskusja mająca na celu zidentyfikowanie problemów, potrzeb i oczekiwań w poszczególnych gminach BOF. W trakcie debaty poruszono następujące tematy:</p>
<p>1. Wskazano na konieczność tworzenia infrastruktury rowerowej opartej nie tylko o kryteria ilościowe, ale i jakościowe</p> <p>1.1. Zwrócono szczególną uwagę, by infrastruktura rowerowa spełniała wymogi wytycznych CROW. Ich główne zagadnienia obejmują:</p> <p>1.1.1. Spójność</p> <p>1.1.2. Bezpośredniość</p> <p>1.1.3. Wygodę</p> <p>1.1.4. Bezpieczeństwo</p> <p>1.1.5. Atrakcyjność</p>
<p>2. Poprawy wymaga skomunikowanie kampusów uczelni wyższych</p>
<p>3. Brak komunikacji nocnej jest uciążliwy, w szczególności dla młodych osób i studentów</p>
<p>4. Brak integracji z koleją jest istotnym problemem w poruszaniu się po terenie BOF</p>
<p>5. Dużym problemem dla pieszych jest nielegalne parkowanie pojazdów, w szczególności na chodnikach</p>
<p>6. Cykle sygnalizacji świetlnej są dostosowane do ruchu samochodowego, co powoduje pogorszenie warunków ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>6.1. Piesi i rowerzyści są zmuszeni do korzystania z dedykowanych przycisków</p> <p>6.2. Pomimo wciśnięcia przycisku, sygnał zielony nie zawsze jest nadawany w tej samej fazie sygnalizacji świetlnej</p>
<p>7. Trwają prace związane z wyznaczeniem przebiegu tzw. Północnej obwodnicy kolejowej Białegostoku</p> <p>7.1. Trwają konsultacje społeczne w tej sprawie</p> <p>7.2. Obecnie nie jest znany ostateczny przebieg ani możliwa data realizacji inwestycji</p>
<p>8. Na terenie Gminy Wasilków są planowane do realizacji 3 stacje roweru miejskiego (BiKeR)</p>
<p>9. Droga S19 jest na etapie ogłaszania/rozstrzygnięcia przetargów</p>
<p>10. Zwrócono uwagę na niedogodne połączenia komunikacyjne między gminami BOF</p>
<p>11. W ramach Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE), praktycznie wszystkie grunty zostały sprzedane inwestorom</p>
<p>12. Modernizacja lotniska Krywlany jest istotna zarówno dla Białegostoku, jak i całego regionu</p>

Źródło: opracowanie własne

Tabela 1.3 Zestawienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych 16.03.2022

<p>W dniu 16.03.2022 r. odbyło się spotkanie online z udziałem Zamawiającego oraz mieszkańców, w sprawie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2035. Po przedstawieniu prezentacji z postępu prac, odbyła się dyskusja mająca na celu zidentyfikowanie problemów, potrzeb i oczekiwań w poszczególnych gminach BOF. W trakcie debaty poruszono następujące tematy:</p>
<p>1. Wskazano na potrzebę stworzenia systemu Park & Ride (P+R) oraz zapewnienia dogodnych i szybkich połączeń komunikacją zbiorową do Białegostoku.</p>
<p>2. Do rozważenia poddano pomysł możliwości wynajmowania rowerów cargo. 2.1. W Polsce pilotażowe projekty tego typu są prowadzone m.in. w Gdyni i Warszawie. Z kolei w Krakowie rowery cargo (elektryczne) są wykorzystywane w celach logistycznych i można je wypożyczyć w specjalnie wyznaczonych punktach przeładunkowych.</p>
<p>3. Zwrócono uwagę na potrzebę dopuszczenia większej liczby pojazdów na buspasy: 3.1. Rowerów w miejscach, gdzie nie występuje inna infrastruktura rowerowa. Takie działanie może się przyczynić do poprawy bezpieczeństwa rowerzystów, którzy obecnie w takich miejscach jadą po pasie ruchu ogólnego, co powoduje obniżenie poziomu bezpieczeństwa (rowerzysta z lewej strony jest wyprzedzany przez pojazdy osobowe, a z prawej przez autobusy). Rozwiązanie to, pozwoli także na eliminację ruchu rowerowego z ciągów pieszych. 3.1.1. Wskazano, że takie rozwiązanie jest już stosowane w Białymstoku 3.2. Skutery (elektryczne) – zwrócono uwagę na pewien paradoks prawny <i>ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych</i>, która z definicji dopuszcza możliwość poruszania się buspasem elektrycznymi samochodami osobowymi, pomijając kwestię skuterów elektrycznych.</p>
<p>4. Zaproponowano by docelowo na wszystkich ulicach jednokierunkowych tam, gdzie to możliwe, dopuścić ruch rowerów „pod prąd” w postaci kontraruchu lub kontrapasa.</p>
<p>5. Zwrócono uwagę, że na niektórych skrzyżowaniach przejazdy rowerowe nie są wyznaczone na wszystkich wlotach, nawet pomimo faktu, że przejścia dla pieszych są wyznaczone na każdym wlocie.</p>
<p>6. Wskazano potrzebę synchronizacji rozkładów jazdy komunikacji dalekobieżnej z komunikacją miejską (w szczególności na przystankach końcowych)</p>
<p>7. Zaproponowano uruchomienie linii komunikacji zbiorowej łączące odległe od siebie gminy BOF (np. połączenie Niewodnica Kościelna (gmina Turośń Kościelna) – Studzianki (gmina Wasilków)).</p>
<p>8. Zwrócono uwagę na niewygodne przesiadki w komunikacji zbiorowej. Znaczne odległości między przystankami oraz długi czas oczekiwania pieszego na zielone światło, zniechęca do podróży komunikacją zbiorową.</p>
<p>9. Pod rozważenie poddano pomysł uruchomienia Szybkiej Kolei Miejskiej/Aglomeracyjnej.</p>

Źródło: opracowanie własne



Spis tabel

Tabela 1.1 Zestawienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych 07.03.2022.....	8
Tabela 1.2 Zestawienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych 08.03.2022.....	11
Tabela 1.3 Zestawienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych 16.03.2022.....	12