

posiadających samochód, że problem miejsca postojowego w pobliżu mieszkania sam się rozwiąże lub, że jest to problem władz miasta.

W przypadku Bydgoszczy, stosowanie minimalnych wartości wskaźników miejsc postojowych przed budynkami mieszkalnymi (od 0,8 do 1,2 na jedno mieszkanie), wynikających ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy również obecnie napotyka na duże opory inwestorów tych budynków. Konieczność budowy określonej liczby miejsc postojowych wymusza zakup większej powierzchni terenu (tym większej im większa wartość wskaźnika) lub przeznaczania najniższych kondygnacji budynków na garaże, co bezpośrednio przekłada się na cenę mieszkania. Wobec dużej podaży nowych mieszkań na rynku, inwestorzy szukają różnych sposobów obniżenia ich ceny, a jednym ze sposobów jest właśnie budowanie jak najmniejszej liczby miejsc postojowych. Z rozeznania autorów wynika, że wywierają oni również naciski na różne instytucje w mieście w celu obniżenia wartości minimalnych wskaźników miejsc postojowych zawartych w Studium. Z kolei przedstawiciele mieszkańców Rady Osiedli reprezentują odmienny punkt widzenia i postulują o zwiększenie tych wartości.

### **Ruch pieszy**

Ruch pieszy charakteryzuje się krótkimi podróżami. Przyjąć można, że na odległość do 0,5 km prawie wszystkie podróże wykonywane są pieszo. Odsetek tych podróży jednak bardzo szybko się zmniejsza wraz ze wzrostem odległości pomiędzy źródłem a celem podróży, bez względu na rodzaj grupy osób jednorodnych zachowań transportowych.

Miejscami o dużej koncentracji ruchu pieszego są przede wszystkim:

- obszary centralne i śródmiejskie miast stołecznych województwa, w których nagromadzone są urzędy i jednostki samorządowe, banki, placówki oświatowe, kulturalne, handlowo-usługowe, restauracje oraz zabytki i dobra kultury,
- ulice i drogi główne, przy których zlokalizowana jest duża liczba placówek handlowo-usługowych,
- skrzyżowania, w obszarze których występują węzły przesiadkowe publicznego transportu zbiorowego lub przystanki o dużej wymianie pasażerskiej,
- obszary głównych stacji kolejowych i dworców kolejowych oraz autobusowych – pełniących funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- tereny przeznaczone do rekreacji (szlaki turystyczne i krajoznawcze),
- obszary przy dużych centrach handlowych,
- obszary przy obiektach o znaczącym potencjale ruchotwórczym, tj. uczelnie, szkoły, placówki medyczne, szpitale, cmentarze itp.,
- obszary przyległe do rynków i zorganizowanych targowisk,
- strefy zamieszkania i ruchu uspokojonego lub strefy o ograniczonym ruchu samochodowym.

Praktycznie wszystkie z wyżej wymienionych obszarów występują w dużych i średnich miastach. Część z nich, przede wszystkim obszary centralne i punkty wymiany pasażerskiej publicznego transportu zbiorowego, występuje także w małych miastach i miejscowościach. Na terenach wiejskich ruch pieszy odbywa się natomiast głównie wzdłuż zamiejskich dróg samochodowych (bardzo często pozbawionych chodników) oraz innych ciągów