

zapewniających dostęp do obiektów usługowo-handlowych lub przystanków komunikacyjnych.

Ze względu na bezpieczeństwo ruchu pieszego, na wielu elementach sieci drogowej w miastach, zainstalowane są sygnalizacje świetlne zapewniające bezpieczne przejście przez drogę lub torowisko tramwajowe. Występują również przejścia nadziemne (kładki) oraz podziemne, choć ich liczba jest znikoma.

Warunki ruchu pieszego są z reguły tym gorsze, im większa jest wartość natężeń ruchu samochodowego oraz tam, gdzie dopuszczono parkowanie samochodów na chodnikach. W tym ostatnim przypadku piesi często mają zbyt mało przestrzeni do przemieszczania się (szczególnie osoby z wózkami i osoby niepełnosprawne). Miejsca te z reguły także charakteryzują się często zwiększonym zagrożeniem wypadkowym dla pieszych.

## **Ruch rowerowy**

### Uwarunkowania ogólne

Do niedawna podróż za pomocą roweru odbywała się na obszarach miejskich najczęściej w celach rekreacyjnych. Natomiast na obszarach podmiejskich i wiejskich rower spełniał rolę jednego z podstawowych środków transportowych, zwłaszcza w okresie wiosenno-letnim. Ostatnie lata jednak przyniosły zdecydowany wzrost wykorzystania roweru w obszarach miast do podróży obowiązkowych (do i ze szkoły oraz do i z pracy). Wraz z rozbudową sieci dróg rowerowych w miastach obszaru B-TOF można zauważyć wzrost liczby podróży odbywanych tym środkiem transportowym.

W dużych i średnich miastach olbrzymie znaczenie w preferencji wyboru tego środka transportowego ma zarówno wielkość, jak i zagospodarowanie przestrzenne miasta. W przypadku miast Bydgoszczy i Torunia zdecydowanie większy udział rowerzystów w ruchu drogowym obserwowany jest w Toruniu, co ma swoje uzasadnienie w kilku następujących powodach:

1. Toruń jest miastem bardziej zwartym i obszarowo mniejszym, stąd cele podróży mieszkańców są bliżej położone, niż w rozległej obszarowo – w szczególności na kierunku wschód-zachód Bydgoszczy, dzięki czemu więcej podróży można odbywać rowerem
2. Toruń ma o wiele bardziej korzystniejszą topografię terenu (bardziej płaską), dzięki czemu mieszkańcy tego miasta nie mają tak dużego oporu w wyborze tego środka transportowego do podróży; inaczej natomiast przedstawia się sytuacja w Bydgoszczy, w którym występują duże zróżnicowania wysokościowe terenu pomiędzy wieloma osiedlami a centrum miasta;
3. Bydgoszcz poprzez większą liczbę mieszkańców i znaczenie w regionie generuje o wiele większe natężenia ruchu samochodowego na sieci ulicznej od Torunia, co zniechęca wiele osób do podróżowania rowerem wzdłuż ciągów ulicznych pozbawionych wydzielonych dróg rowerowych.

Przy preferencji wyboru roweru do podróży po mieście duże znaczenie ma również jakość sieci dróg rowerowych oraz jej infrastruktura towarzysząca, tj.:

- wygradzenia,
- sygnalizatory dla rowerzystów,
- stojaki rowerowe (miejsca parkingowe dla rowerów),