



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

---

Bydgoszcz, dnia 7 kwietnia 2023 r.

Poz. 2505

### UCHWAŁA NR LXVI/1345/23 RADY MIASTA BYDGOSZCZY

z dnia 29 marca 2023 r.

#### **w sprawie aktualizacji „Wieloletniego programu utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy”**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 2 oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023r., poz. 40 t.j.) oraz Uchwały Rady Miasta Bydgoszczy Nr VII/96/19 z dnia 27 lutego 2019r w sprawie aktualizacji „Wieloletniego programu utwardzenia ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy”. uchwala się, co następuje:

§ 1. Załącznik do uchwały Nr VII/96/19 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 lutego 2019r. w sprawie aktualizacji „Wieloletniego programu utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy”, przyjmuje brzmienie zgodne z załącznikiem do niniejszej uchwały.

§ 2. Lista ulic wybranych do realizacji, w wyniku aktualizacji załącznika, zostanie podana do wiadomości publicznej w ciągu 21 dni od przyjęcia niniejszej Uchwały na stronach internetowych Urzędu Miasta Bydgoszczy.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Przewodnicząca  
Rady Miasta  
Monika Matowska

**WIELOLETNI PROGRAM UTWARDZANIA ULIC GRUNTOWYCH  
ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE MIASTA BYDGOSZCZY  
aktualizacja  
(PROJEKT)**

SPIS TREŚCI

1.	Wstęp.....	3
2.	Założenia do analiz Wieloletniego programu utwardzania ulic Gruntowych.....	3
3.	Szczegółowy opis przyjętych kryteriów wyboru.....	4
4.	Obliczenie sumy punktów dla danej ulicy.....	6

## 1. Wstęp

Niniejszy dokument jest dokumentem programowym w sektorze infrastruktury lokalnych dróg gminnych i stanowi aktualizację załącznika do Uchwały Nr VII/96/19 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 lutego 2019r. w sprawie przyjęcia „Wieloletniego programu utwardzenia ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy” (WPUUG).

## 2. Założenia do analiz Wieloletniego programu utwardzania ulic gruntowych

Program WPUUG obejmuje wyłącznie drogi publiczne o charakterze lokalnym. Drogami publicznym w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych są drogi zaliczone do jednej z kategorii administracyjnej dróg – krajowej, wojewódzkiej, powiatowej lub gminnej. Drogi te pełnią różne funkcje w układzie transportowym miasta. Podstawowy szkielet transportowy miasta tworzą drogi: krajowe, wojewódzkie i powiatowe. Drogi gminne, w zdecydowanej większości, stanowią układ uzupełniający dla układu podstawowego dróg tzn. układ dróg lokalnych - uzupełniających. Są to drogi, najczęściej, rozprowadzające ruch bezpośrednio na terenie osiedli z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, jednorodziną lub z zabudową mieszaną. Drogi te, zgodnie z warunkami technicznymi, projektowane są w dwóch klasach funkcjonalno-technicznych: lokalna i dojazdowa, przy czym ulice projektowane w klasie funkcjonalno-technicznej „dojazdowa” stanowią najniższą klasę ulic. Do wymienionej powyżej klas zalicza się również ulice, których funkcja sprowadza się często do obsługi komunikacyjnej kilku nieruchomości, w tym drogi bez przejazdu – tzw. „ślepe” oraz tzw. pieszo-jezdnie, czyli drogi bez wyodrębnionych chodników, na których pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo nad pojazdami. Drogi układu lokalnego zlokalizowane są zwykle na obszarach, dla których stosuje się strefy ograniczonej prędkości.

### 1) Kryteria wyboru

Program będzie realizowany w oparciu o cykliczną, przeprowadzaną, co 4-lata, analizę, która wskaże priorytety inwestycyjne na podstawie 4 kryteriów wyboru.

#### **Kryterium K1 – Gęstość zaludnienia [osób / 1 metr bieżący]**

Kryterium określone na podstawie liczby mieszkańców danej ulicy (na podstawie danych demograficznych Miasta Bydgoszczy uzyskanych z Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miasta Bydgoszczy, opartej na bazie PESEL), przeliczonych na 1 metr bieżący ulicy i dotyczy zabudowanego<sup>1</sup> odcinka ulicy.

#### **Kryterium K2 - Ważność ulicy lokalnej w układzie transportowym miasta [-]**

Kryterium określone na podstawie dwóch podkryteriów:

- Bezpośredniego połączenia ulicy lokalnej z układem dróg podstawowych (ulice klas funkcjonalno-technicznych: GP, G i Z),
- Połączenie, przez analizowaną drogę gruntową, drogi układu podstawowego z inną drogą twardą układu lokalnego.

#### **Kryterium K3 - Wskaźnik [-] sumy długości lokalnych dróg gruntowych na terenie danego osiedla [km] do sumy długości wszystkich dróg lokalnych na danym osiedlu [km].**

#### **Kryterium K4 - Wskaźnik [-] sumy długości lokalnych dróg gruntowych na terenie danego osiedla [km] do sumy długości wszystkich lokalnych dróg gruntowych na terenie miasta [km].**

### 2) Ostateczny ranking ulic

Ostateczny ranking ulic do realizacji oraz sposób wyliczenia poszczególnych kryteriów zostanie ustalony na podstawie metodologii omówionej w punkcie 3 załącznika.

---

<sup>1</sup>Zabudowany odcinek ulicy – odcinek drogi umożliwiający dojazd do ostatniej zabudowy mieszkalnej jedno lub wielorodzinnej zlokalizowanej przy tej ulicy.

W przypadku uzyskania dla więcej niż jednej ulicy równej liczby punktów procentowych, o kolejności realizacji będzie decydować kryterium pierwsze tzn. **Gęstość zaludnienia**.

### 3. Szczegółowy opis przyjętych kryteriów wyboru

Poniżej opisano przyjęte kryteria wyboru oraz sposób obliczania wartości tych kryteriów dla każdej ulicy. Wartość każdego z kryteriów zostanie wyrażona w procentach. Dodatkowo każdemu kryterium zostaną nadane wagi. Metodologia obliczania wskaźników jest analogiczna do poprzedniej edycji programu.

#### **Kryterium 1 – Gęstość zaludnienia – kryterium oznaczone symbolem K1.**

##### **Waga kryterium (WK1) = 0,5**

Wartość kryterium **Gęstości zaludnienia K1** obliczana jest w poniższy sposób.

Do każdego analizowanego odcinka drogi (zabudowanego) o określonej długości przypisana jest liczba mieszkańców na podstawie danych z bazy PESEL (maj 2022r). Na tej podstawie obliczana jest gęstość zaludnienia przypadająca na 1m bieżący drogi. Następnie spośród wszystkich wartości gęstości zaludnienia wyszukiwana jest wartość maksymalna, która to będzie odniesieniem dla wszystkich pozostałych wielkości. Otrzymany w ten sposób iloraz gęstości zaludnienia analizowanej drogi do maksymalnej wartości gęstości zaludnienia pomnożony jest przez 100, przez co wielkość wskaźnika wyrażona zostanie w procentach. Najwyższa możliwa wartość w kryterium K1 może wynieść 100%.

#### **Kryterium 2 – Ważność ulicy lokalnej w układzie transportowym miasta - kryterium oznaczone symbolem K2**

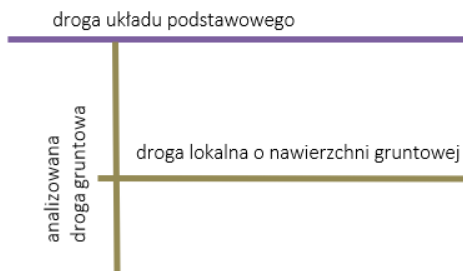
##### **Waga kryterium (WK2) = 0,3**

Niniejsze kryterium określa ważność ulicy o charakterze lokalnym, uwzględnia spójność i tzw. „bezpośredniość” dróg twardych w układzie transportowym miasta. Do wyznaczenia tego kryterium wykorzystano dwa podkryteria.

**Podkryterium K2a. „Bezpośredniość”, tj. bezpośrednie połączenie ulicy gruntowej z ulicą układu podstawowego.** W przypadku tego podkryterium ustala się funkcjonowanie bezpośredniego połączenia analizowanej ulicy lokalnej, gruntowej z drogą układu podstawowego. W przypadku powyższego podkryterium ulica otrzymuje 2 punkty za funkcjonowanie bezpośredniego połączenia ulicy lokalnej z ulicą układu podstawowego lub 0 punktów za brak takiego połączenia. Zastosowanie tego podkryterium uwzględnia bezpośredni dostęp do podstawowego układu transportowego (układu dróg podstawowych) Bydgoszczy.

**Podkryterium K2b.** Spójność, tj. połączenie analizowaną gruntową ulicą lokalną ulicy układu podstawowego z inną drogą lokalną o nawierzchni utwardzonej tworząc kolejny element szkieletu ulic utwardzonych. W przypadku powyższego podkryterium ulica otrzymuje dodatkowo 1 punkt za funkcjonowanie ww. połączenia lub 0 punktów za brak takiego połączenia. Zastosowanie tego podkryterium uwzględnia spójność układu transportowego przez co premiuje drogi, które dodatkowo scalają istniejącą sieć dróg twardych.

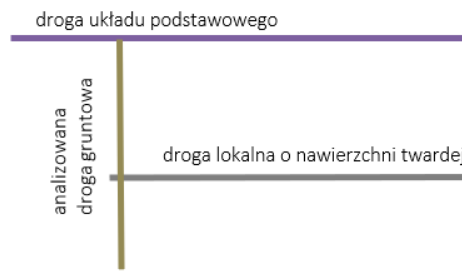
Niżej przedstawiono wizualizację obu podkryteriów.



Podkryterium K2a „Bezpośredniość”.

Droga lokalna o nawierzchni gruntowej ma bezpośrednie połączenie tylko z drogą układu podstawowego.

Wartość Podkryterium K2a = 2 punkty



Podkryterium K2b - Spójność.

Droga lokalna o nawierzchni gruntowej ma bezpośrednie połączenie z drogą układu podstawowego oraz dodatkowo z minimum jedną drogą lokalną o nawierzchni twardej.

Wartość Podkryterium K2b = 1 punkt

Analogicznie do metodologii opisanej w kryterium 1, analizowana ulica może uzyskać łącznie maksymalnie 3 punkty i uzyskać w ten sposób 100%. Z powodu bardzo restrykcyjnego podejścia do oceny, możliwe jest uzyskanie jeszcze tylko dwóch wartości wskaźnika: 67% w przypadku spełnienia tylko podkryterium K2a (2 punkty) lub 0% (brak spełnienia kryterium K2a i K2b lub K2a).

### **Kryterium 3 – Wskaźnik [-] sumy długości lokalnych dróg gruntowych na terenie danego osiedla [km] do sumy długości wszystkich dróg lokalnych na danym osiedlu [km] - kryterium oznaczone symbolem K3**

**Waga kryterium (WK3) = 0,1**

Kryterium związane jest z preferencją tych osiedli, na których udział długości lokalnych dróg gruntowych na danym osiedlu do łącznej długości dróg lokalnych na danym osiedlu jest największy. Analiza zostanie opracowana na podstawie podziału miasta na osiedla przyjęte uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy Nr LXIX/1307/06 z dnia 31 maja 2006r. oraz Nr LXIII/1345/14 z dnia 29 października 2014r. W przypadku, gdy granica osiedla dzieli ulicę na dwie części, ulica ta zostanie zaliczona do tego osiedla, na którym położony jest jej dłuższy odcinek. Wartość niniejszego kryterium **K3** jest obliczana analogicznie do kryterium związanego z gęstością mieszkańców **K1**.

Do obliczenia wskaźnika postąpiono w sposób analogiczny jak w dwóch poprzednich kryteriach. Zsumowano długość analizowanych dróg gruntowych na konkretnym osiedlu [km] i porównano go z sumą wszystkich dróg lokalnych położonych na tym osiedlu [km]. Uzyskany iloraz odniesiono do najwyższej uzyskanej wartości spośród wszystkich osiedli i pomnożono go przez 100 uzyskując wartość w procentach.

### **Kryterium 4 - Wskaźnik [-] sumy długości lokalnych dróg gruntowych na terenie danego osiedla [km] do sumy długości wszystkich lokalnych dróg gruntowych na terenie miasta [km] – kryterium oznaczone symbolem K4.**

**Waga kryterium (WK4) = 0,1**

Kryterium wskazuje odniesienie sytuacji związane z ulicami gruntowymi na terenie danego osiedla do sytuacji w mieście. Tym samym kryterium to dokonuje porównania osiedli pod kątem długości dróg gruntowych. W związku z tym, rzeczony kryterium preferuje te osiedla, na których łączy długość dróg gruntowych w skali całego miasta jest największa.

Analogicznie do poprzednich kryteriów oceny drogi, metodologia obliczania wskaźnika wygląda następująco. Spośród ilorazu sumy dróg gruntowych na danym osiedlu i łącznej analizowanej długości dróg gruntowych w Bydgoszczy, szukana jest wartość maksymalna, która jednocześnie będzie punktem odniesienia dla pozostałych wartości ilorazów na pozostałych osiedlach i stanowi jednocześnie maksymalną wartość wynoszącą 100%.

#### 4. Obliczenie sumy punktów dla danej ulicy.

Do przeprowadzenia analizy oraz liczby przyznanych punktów w poszczególnych kryteriach wykorzystano elementy analizy wielokryterialnej, a więc odniesienie analizowanej wielkości do wartości maksymalnej w danym kryterium oraz wagi każdego z kryterium.

Ostateczna pozycja ulicy gruntowej przeznaczonej do realizacji na liście rankingowej, jest wynikiem sumy poszczególnych iloczynów wartości jakie uzyskała dana droga w poszczególnych kryteriach i przyporządkowanych im wag. Maksymalna hipotetyczna wartość do uzyskania dla danej ulicy wynosi 100% i jest możliwa tylko w przypadku gdy droga położona jest na osiedlu o największej liczbie dróg gruntowych, posiada bezpośrednie połączenie z układem podstawowym dróg i jednocześnie stanowi połączenie z inną drogą twardą oraz obsługuje największą liczbę mieszkańców w stosunku do jej długości (a więc ma najwyższy wskaźnik zaludnienia).

Dla każdej ulicy: **Liczba punktów = (K1×WK1) + (K2×WK2) + (K3×WK3) + (K4×WK4) [%]**