



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego

Załącznik nr 1 – Wybór scenariusza do realizacji



Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego

zostało przygotowane na zlecenie **Miasta Gorzów Wielkopolski** przez konsorcjum firm:



Lider konsorcjum:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl



Partner:

Instytut Badawczy
IPC sp. z o.o.
ul. A. Ostrowskiego 9
53-238 Wrocław
www.instytut-ipc.pl

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – kierownik projektu	dr Łukasz Pancewicz
Bartłomiej Kasiuk – koordynator	Jakub Piecuch
Jakub Balik	Krzysztof Ruciński
Michał Grobelny	dr Maria Zych-Lewandowska
Michał Jabłonowski	i inni
Bartosz Jarecki	

Skład i opracowanie graficzne: Natalia Jamróż

Korekta językowa: Kamila Bielawska

Spis treści

SPIS TREŚCI.....	3
1. JAK CZYTAĆ ZAŁĄCZNIK DOTYCZĄCY WYBORU SCENARIUSZY?.....	3
2. WYPRACOWANE SCENARIUSZE DZIAŁAŃ	3
3. W JAKICH OBSZARACH BĘDZIEMY DZIAŁAĆ?	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
4. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ	12
4.1. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W KONTEKŚCIE CELÓW SUMP	13
4.2. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO I KLIMAT	27
4.3. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ	32
4.4. DZIAŁANIA O NAJWIĘKSZYM WPŁYWIE NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	37
5. SCENARIUSZ WYBRANY DO REALIZACJI	39

1. Jak czytać załącznik dotyczący wyboru scenariuszy?

Miarą jakości każdego planu jest jego wykonalność.

Załącznik nr 1 do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF GW opisuje konkretną logikę wdrażania zmian w systemie mobilności. W dokumencie podsumowano także zaplanowane efekty działań w scenariuszy i celów operacyjnych. Poszczególne działania dobrano więc tak, by stanowiły logiczną całość, która prowadzi do osiągnięcia mierzalnych efektów.

Plan wdrażania składa się z pięciu części:

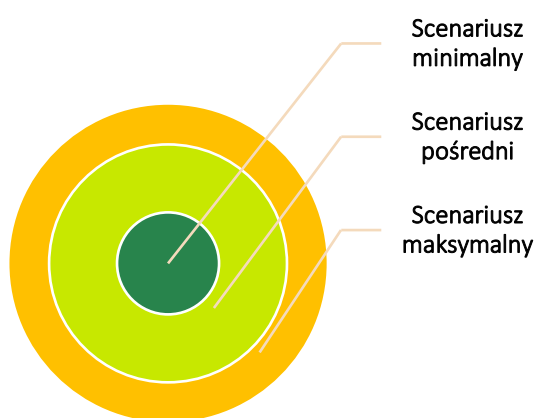
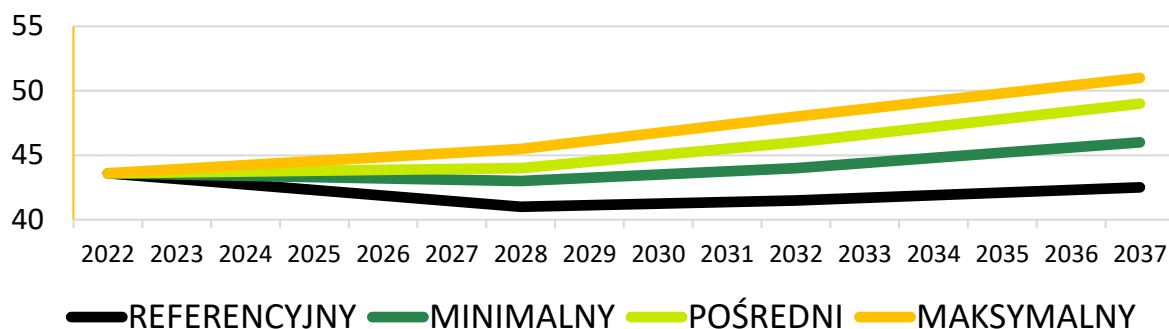
- **Opisu budowy i instrukcji korzystania z dokumentu;**
- **Wypracowanych scenariuszy działań** – wynik analizy perspektyw i potrzeb mieszkańców oraz interesariuszy z obszaru, a także wykorzystania wiedzy eksperckiej;
- **Obszarów, w jakich będziemy działać;**
- **Oceny efektywności i wskazania priorytetów;**
- **Wyboru scenariusza do realizacji.**

2. Wypracowane scenariusze działań

Zasadniczą część Planu stanowią opisy celów strategicznych i operacyjnych, które są wynikiem analizy perspektyw i potrzeb mieszkańców oraz interesariuszy z obszaru, a także wykorzystania wiedzy eksperckiej. Osiągnięcie celów Planu może mieć miejsce dzięki realizacji jednego z zaproponowanych scenariuszy. Nie są one wyłącznie wynikiem obecnych głosów i sygnalizowanych oczekiwań interesariuszy i mieszkańców, ale także próbą odpowiedzi na regulacje i trendy, które za kilka lat będą warunkować system mobilności w Polsce. Nie jesteśmy jednak dziś w stanie przewidzieć wszystkiego, co będzie wpływało na system mobilności w MOF GW do 2037 r. Wiemy jednak np., że **w 2035 r. w Polsce ma obowiązywać zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych**, znamy główne kierunki polityki europejskiej – **do 2050 r. emisje z transportu w Unii Europejskiej mają spaść o 90%**. Posiadamy też informacje na temat najważniejszych tendencji demograficzno-przestrzennych obszaru i wiemy, że w perspektywie realizacji Planu możemy oczekiwać istotnego wzrostu gospodarczego w MOF GW. Możemy spodziewać się, że zwiększać się będzie znaczenie paliw alternatywnych i odnawialnych źródeł energii, a **ceny energii pochodzącej z paliw kopalnych (także w transporcie) będą rosły – zarówno za sprawą czynników rynkowych, jak i polityki klimatycznej**. Osiągnięcie zakładanych celów Planu wymaga myślenia długoterminowego i przewidywania wyzwań, które w przyszłości zrodzą obecne tendencje. Na wszystkie wyzwania obszaru nie da się odpowiedzieć w kilka lat, ponadto w planie musimy przewidzieć odpowiedzi na kwestie, które dziś nie są jeszcze naglące. Z tego względu wypracowaliśmy trzy scenariusze rozwoju systemu mobilności MOF GW do 2037 r. oraz punkt odniesienia – scenariusz referencyjny.

<p>SCENARIUSZ REFERENCYJNY</p>	<p>Chaos przestrzenny będzie się pogłębiał, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych związanych z dojazdami.</p> <p>Transport publiczny (w tym kolej) nie będzie realną alternatywą dla samochodów, a rozwój ruchu pieszego i rowerowego będzie ograniczany przez brak realizacji spójnej wizji jego rozwoju.</p> <p>Ulice będą stopniowo coraz bezpieczniejsze, jednak ze względu na ich zatłoczenie nie będzie można uznać ich za przyjazne. Logistyka będzie rozwijała się w dotychczasowym modelu.</p> <p>Nie będzie wspólnego zarządzania ofertą mobilności i daleko idącej współpracy samorządów. Wydane zostaną duże środki (przede wszystkim na drogi), jednak nie przyniesie to wymiernych efektów w postaci zmiany zachowań komunikacyjnych.</p>
<p>SCENARIUSZ MINIMALNY</p>	<p>Będziemy odpowiadać na skutki procesów przestrzennych i transportowych z pewną skutecznością. Osiągnięty zostanie najważniejszy cel planu: transport publiczny stanie się jednym z wyborów w podróżach po MOF GW, jednak jego uprzywilejowanie nie będzie konsekwentne, przez co efekty działań zostaną ograniczone.</p> <p>Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a obszar będzie gotowy na zmiany w logistyce.</p> <p>Powstanie jeden organizator transportu publicznego w MOF GW, który wypełni większość swoich zadań, jednak współpraca będzie trudna.</p> <p>Po realizacji kluczowych inwestycji w perspektywie 2030+ znaczenie ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego nieznacznie wzrośnie.</p>
<p>SCENARIUSZ POŚREDNI</p>	<p>Większość budynków będzie powstawało w miejscach, gdzie istnieją perspektywy przyjaznej dla środowiska obsługi komunikacyjnej.</p> <p>Transport publiczny będzie najbardziej atrakcyjnym wyborem w kluczowych relacjach ze względu na jego uprzywilejowanie. Wzrośnie atrakcyjność poruszania się rowerem i ruchu pieszego. Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a obszar będzie gotowy na zmiany w logistyce.</p> <p>Powstanie jeden organizator transportu publicznego w MOF GW, który wypełni wszystkie swoje zadania. Postrzeganie mobilności przez mieszkańców mocno się zmieni, co wpłynie na istotną zmianę zachowań komunikacyjnych.</p>
<p>SCENARIUSZ MAKSYMALNY</p>	<p>Dzięki poprawie jakości planowania przestrzennego rozwój zabudowy będzie w większości spójny z siecią efektywnego finansowo i uprzywilejowanego systemu transportu zbiorowego, którego kręgosłupem będzie sprawnie działająca kolej.</p> <p>Zrealizowane zostaną duże inwestycje, których wyraźnym priorytetem będzie zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców.</p> <p>Wyraźnie wzrośnie udział podróży pieszych i rowerowych.</p> <p>System transportu publicznego w MOF GW będzie jednym z najlepiej zintegrowanych i zorganizowanych w Polsce.</p> <p>W MOF GW osiągnięte zostaną niemal wszystkie cele krajowych i europejskich dokumentów strategicznych w zakresie polityki transportowej.</p>

Wykres 1. Udział podróży pieszych, rowerem, transportem publicznym w całości wszystkich podróży po terenie MOF GW w zależności od realizacji scenariuszy Planu



Scenariusz minimalny
Scenariusz pośredni
Scenariusz maksymalny

Z każdym celem operacyjnym związane są konkretne działania, które mają przynieść mierzalne efekty. Planowanie długoterminowe musi jednak mieć elastyczny charakter, a zmieniająca się sytuacja wpływać na aktualizację zapisów Planu. Scenariusz referencyjny jest tłem dla zmian kierunku polityki mobilności, które wyznaczają poszczególne scenariusze Planu. Każdy kolejny scenariusz wyznacza zestawy coraz skuteczniejszych środków, które mają doprowadzić do zmian w systemie mobilności.

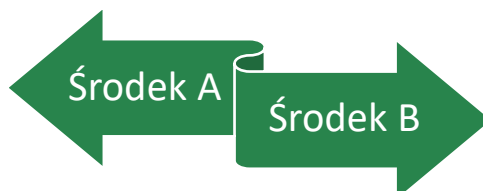
Plan zrównoważonej mobilności nie jest listą niewykonalnych postulatów, pożądanych inwestycji czy życzeń.

SCENARIUSZ REFERENCYJNY	SCENARIUSZ MINIMALNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ MAKSYMALNY
Obecnie trwające procesy i działania, które są zaplanowane lub realizowane niezależnie od Planu Zrównoważonej Mobilności. Stanowi punkt odniesienia.	Minimalny zestaw działań, które powinny zostać zrealizowane niezależnie od uwarunkowań zewnętrznych.	Zestaw działań, które wymagają przekonania do ich realizacji pewnych interesariuszy czy sprzyjających uwarunkowań zewnętrznych.	Działania możliwe do zrealizowania przy pełnym zaangażowaniu samorządów MOF GW i sprzyjających okolicznościach, trudne do wykonania w perspektywie operacyjnej Planu.

Skuteczne zmiany zachowań komunikacyjnych nie zawsze muszą wiązać się z dużymi wydatkami, ale z odważnymi decyzjami politycznymi czy owocną współpracą pomiędzy samorządami i rządem. W scenariuszu maksymalnym koszt przewiezienia jednego pasażera na odległość jednego kilometra przez autobus komunikacji podmiejskiej byłby najniższy, zaś koszty związane z deficytem ładu przestrzennego byłyby najmniejsze. W ujęciu wszystkich kosztów nie jest to więc scenariusz najdroższy. W scenariuszu referencyjnym koszty

zmian w transporcie odczują przede wszystkim najmniej zamożni mieszkańcy obszaru, scenariusz maksymalny zakłada zaś najbardziej sprawiedliwą transformację. Scenariusz minimalny zakładał najmniej trudne politycznie cele, scenariusz maksymalny – potencjalnie najbardziej kontrowersyjne i wymagające największej współpracy.

Niekiedy istnieją kilka sposobów na osiągnięcie tego samego celu za pomocą różnych środków:



W tym wypadku będziemy mówić o alternatywnych środkach działania. Wszystkie zaproponowane działania prowadzą do realizacji celów Planu, nie wszystkie jednak są równie skuteczne. **W Planie Zrównoważonej Mobilności nie analizowano działań całkowicie nierealnych w perspektywie realizacji** – zbyt ambitne, zbyt kosztowne czy całkowicie niedostosowane do potrzeb lokalnej społeczności.

W wypadku wybranych sfer Planu może to oznaczać, że pomimo realizacji Planu, cele wyznaczone przez Komisję Europejską czy strategię krajową nie zostaną osiągnięte, ponieważ były zbyt ambitne, by mogły zostać osiągnięte w sposób akceptowalny społecznie. **Lepiej jednak zaplanować wykonalne działania zbliżające nas do realizacji celów niż nieakceptowalne społecznie czy niemożliwe do sfinansowania rozwiązania, które nigdy nie zostaną zrealizowane.** Planowanie zrównoważonej mobilności jest wieloletnim procesem (niniejszy Plan zakłada perspektywę 15 lat). **Uchwalenie Planu przez samorządy to początek drogi, nie jej koniec.** Skuteczność jego realizacji będzie weryfikowana i omawiana, a cele i scenariusze dostosowywane do zmieniających się warunków w procesie ewaluacji. Skuteczność każdego działania zapisanego w Planie można ocenić, a wgląd w to będą mieli wszyscy mieszkańcy. Od 2025 r. postępy w zakresie zrównoważonej mobilności będą w sposób jednolity monitorowane także na poziomie europejskim. Można będzie więc porównać, jak radzą sobie poszczególne regiony i które środki są naprawdę skuteczne.

3. Jakie są nasze cele?

4 CELE STRATEGICZNE

I. Wzrost udziału
zrównoważonych
środków
przemieszczania

II. Zmniejszenie emisji
zanieczyszczeń
z transportu

III. Poprawa
bezpieczeństwa
wszystkich uczestników
ruchu drogowego

IV. Wzrost dostępności
transportu zbiorowego

Realizacja celów strategicznych będzie się odbywała z wykorzystaniem 7 celów operacyjnych, które przyczynią się do: wzrostu udziału zrównoważonych środków przemieszczania się, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z transportu, poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, wzrostu dostępności transportu zbiorowego.

7 CELÓW OPERACYJNYCH



1. Dobrze zarządzany system mobilności

Dobrze zarządzany system mobilności opiera się na współpracy wszystkich samorządów obszaru. Dzięki współpracy wszystkich tworzących MOF GW infrastruktura obszaru będzie spójna i oparta o wspólne standardy. W poruszaniu się po Gorzowie i jego otoczeniu nie będą odczuwalne granice jednostek samorządu terytorialnego.



2. Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń

Zagospodarowanie przestrzeni określa, w jaki sposób się przemieszczamy. To sprawia, że konieczne jest uwzględnienie zrównoważonej mobilności na każdym etapie tworzenia przestrzeni miejskiej i wiejskiej – od planowania strategicznego aż po standardy wykonawcze.



3. Efektywny i powszechny system transportu publicznego

Poruszanie się po MOF GW transportem publicznym powinno być intuicyjne i dostępne dla możliwie najszerszej grupy mieszkańców, niezależnie od wieku i stanu zdrowia. Musimy myśleć o jego ofercie w kategorii jednego systemu – a nie poszczególnych gmin i spółek.



4. Rozwój aktywnej mobilności

Potrzebna jest świadoma polityka uwalniania potencjału, jaki tkwi w rozwoju ruchu rowerowego. Należy dążyć w tym zakresie do najszybszego możliwego wzrostu liczby rowerzystów przez rozwój infrastruktury rowerowej przy ograniczonych nakładach.



5. Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy

System transportowy, w którym bezpiecznie czują się zarówno dzieci, jak i seniorzy to bezpieczne środowisko dla każdego. Zminimalizujemy negatywne efekty transportu, stwórzmy obszar, w którym na drogach nikt nie ginie, a nasze podróże nie przyczyniają się do pogarszania warunków życia innych i umniejszania szans kolejnych pokoleń na wysoką jakość życia.



6. Sprawny system logistyki miejskiej

Logistyka miejska jest istotnym składnikiem ruchu i nie może być pomijana. Bez zrównoważonych dostaw nie uda nam się zapewnić bezpiecznego i przyjaznego środowiska systemu transportowego.



7. Świadomi i zaangażowani mieszkańcy

Zmiany w mobilności wymagają zrozumienia i wiedzy mieszkańców. Będziemy promować zrównoważony rozwój naszych ośrodków, dzięki któremu będziemy zdrowsi, bezpieczniejsi i zaoszczędzimy przy tym pieniądze. Zmiany w transporcie będą szeroko konsultowane z mieszkańcami.

Tabela 1. Lista działań z podziałem na scenariusze, które są wynikiem analizy perspektyw i potrzeb mieszkańców oraz interesariuszy z obszaru

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE
DOBRE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI		
1.1	minimalny	Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW
1.2	minimalny	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń w MOF GW
1.3	minimalny	Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW
1.4	minimalny	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii w MOF GW
1.5.A	minimalny	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży MOF GW
1.5.B	minimalny	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży MOF GW z wykorzystaniem otwartych danych
1.6	minimalny	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu
1.7	minimalny	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów
1.8	pośredni	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności ¹
1.9	pośredni	Integracja informacji o ofercie połączeń transgranicznych
1.10	pośredni	Otwarte przewozy szkolne
1.11	pośredni	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej
DOBRE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ		
2.1	minimalny	Koordinacja planowania przestrzennego

¹ Zgodnie z rozporządzeniem unijnym.

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE
2.2	minimalny	Tworzenie przestrzeni wysokiej jakości
2.3	minimalny	Budowa centrów lokalnych
2.4	pośredni	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny
2.5	pośredni	Spójny rozwój MOF GW
EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO		
3.1	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW
3.2	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego (autobusowych i tramwajowych) na terenie aglomeracji miasta Gorzowa Wielkopolskiego
3.3	minimalny	Odnowa floty pojazdów komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim
3.4	minimalny	Odnowa floty autobusów komunikacji podmiejskiej na terenie MOF GW
4.1	minimalny	Budowa Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej
4.2	minimalny	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim
4.3	minimalny	Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego
4.4	minimalny	Budowa systemu parkingów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych
4.5	minimalny	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych
4.6	pośredni	Rozbudowa infrastruktury tramwajowej
5.1	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW
5.2	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą
5.3	minimalny	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW
5.4	pośredni	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych
5.5.A	pośredni	Przygotowanie koncepcji budowy kolei aglomeracyjnej w MOF GW
5.5.B	pośredni	Przygotowanie koncepcji stworzenia tramwaju dwusystemowego w MOF GW
5.6	pośredni	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą
5.7	maksymalny	Wypracowanie i wdrożenie modelu dopłat do połączeń kolejowych na terenie MOF GW
5.8	maksymalny	Realizacja inwestycji modernizacji, odbudowy i budowy nowych odcinków linii kolejowych w MOF GW
ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI		

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE
6.1	minimalny	Stworzenie standardów projektowych infrastruktury rowerowej oraz pieszej wraz z księgą identyfikacji wizualnej
6.2	minimalny	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie
6.3	minimalny	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF GW
6.4	minimalny	Rozwój punktowej infrastruktury rowerowej (parkingi, stojaki, wiaty rowerowe, rowerownie, stacje napraw)
6.5	minimalny	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej
6.6	minimalny	Poprawa dostępności pieszej i rowerowej wybranych obszarów/obiektów: bulwarów nad Wartą, śródmieścia oraz dworca kolejowego w Gorzowie, urzędów w obszarze ul. Jagiellończyka w Gorzowie Wielkopolskim, dworca kolejowego w Kostrzynie nad Odrą
6.7	minimalny	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowskazów
6.8	minimalny	Rozwój systemu współdzielonej mobilności aktywnej
6.9	minimalny	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznic) w budynkach użyteczności publicznej
6.10	pośredni	Utworzenie i realizacja programu usuwania barier architektonicznych w celu uwzględnienia potrzeb osób o ograniczonej mobilności
6.11	pośredni	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznic) w budynkach prywatnych
BEZPIECZNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA SYSTEM TRANSPORTOWY		
7.1	minimalny	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW
7.2	minimalny	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW
7.3	minimalny	Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków
7.4	minimalny	Wymiana oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych
7.5	minimalny	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim
7.6	minimalny	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych
7.7	minimalny	Realizacja zadań publicznych w Gorzowie Wielkopolskim przy użyciu floty pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym
7.8	minimalny	Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia relacji tranzytowych z miasta i uspokojenia ruchu w centrum miasta
7.9	minimalny	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą i Strzelec Krajeńskich wraz z uspokojeniem ruchu w centrach miast
7.10	pośredni	Współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
7.11	pośredni	Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE
7.12	pośredni	Budowa mostu Zachodniego przez Wartę w Gorzowie Wielkopolskim wraz ze zmianą organizacji ruchu na moście Staromiejskim w celu wyprowadzenia relacji międzydzielnicowych ze śródmieścia GW i uspokojenia ruchu w centrum miasta
8.1	minimalny	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania
8.2	minimalny	Wprowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań napełnień i rotacji miejsc parkingowych w Gorzowie Wlkp. i obszarach z problemami parkingowymi na obszarze MOF GW
8.3	minimalny	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R
8.4	pośredni	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzynie
8.5	pośredni	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta
8.6	maksymalny	Budowa systemu parkingów odciążających śródmieście Gorzowa Wielkopolskiego
8.7	maksymalny	E-kontrola SPP w Gorzowie Wielkopolskim
SPRAWNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ		
9.1	minimalny	Uporządkowanie postojów samochodów dostawczych w obszarach o zwartej zabudowie, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gorzowa Wlkp.
9.2	minimalny	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień
9.3	pośredni	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek
9.4	pośredni	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych
9.5	pośredni	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego
9.6	pośredni	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp.
ŚWIADOMI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY		
10.1	minimalny	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji
10.2	minimalny	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie znaczenia transportu publicznego
10.3	minimalny	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego
10.4	minimalny	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych poprzez specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń
10.5	minimalny	Kontynuacja organizacji Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE
10.6	minimalny	Edukacja dla zrównoważonej mobilności
10.7	minimalny	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych
10.8	pośredni	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych
10.9	pośredni	Wsparcie miejsc przyjaznych rowerzystom
10.10	maksymalny	Budżet partycypacyjny na zrównoważoną mobilność w Gorzowie Wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4. Ocena efektywności działań

Środki na zrównoważoną mobilność nigdy nie będą miały nieograniczonego charakteru. Jeśli wszystko będzie naszym priorytetem, w praktyce nie będzie nim nic. Z tego względu w wyniku analizy wielokryterialnej oceniliśmy każde z zadań w skali od 0 do 3, uwzględniając aspekty kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko. Na podstawie analizy zostanie wybrany scenariusz działań oraz grupa zadań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności.

4.1. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W KONTEKŚCIE CELÓW SUMP

Tabela 2. Skala ocen efektywności

NIE WPŁYWA NA REALIZACJĘ CELU	NAJMNIJ SKUTECZNE	UMIARKOWANIE SKUTECZNE	NAJBARDZIEJ SKUTECZNE
0	1	2	3

Tabela 3. Ocena wpływu zaplanowanych działań na realizację celów operacyjnych

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
DOBRE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI										
1.1	minimalny	Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW	3	1	3	3	3	1	2	2,29
1.2	minimalny	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń w MOF GW	3	0	3	1	1	0	2	1,43
1.3	minimalny	Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW	3	1	3	2	3	0	1	1,86
1.4	minimalny	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii w MOF GW	3	1	3	1	1	0	2	1,57

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
1.5A/B	minimalny	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży MOF GW	3	1	3	2	2	0	2	1,86
1.6	minimalny	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu	3	3	3	3	3	1	3	2,71
1.7	minimalny	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	2	0	3	0	1	0	0	0,86
1.8	minimalny	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności	2	1	1	1	1	1	1	1,14
1.9	pośredni	Integracja informacji o ofercie połączeń transgranicznych	1	0	2	1	1	0	1	0,86
1.10	pośredni	Otwarte przewozy szkolne	1	2	3	1	1	2	2	1,71
1.11	pośredni	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej	3	2	3	2	2	0	3	2,14
DOBRCZE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ										
2.1.	minimalny	Koordinacja planowania przestrzennego	1	2	1	2	1	0	0	1,00

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
2.2	minimalny	Tworzenie przestrzeni wysokiej jakości	0	3	2	3	1	0	0	1,29
2.3	minimalny	Budowa centrów lokalnych	0	3	1	2	0	1	0	1,00
2.4	pośredni	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny	1	3	3	2	3	0	0	1,71
2.5	pośredni	Spójny rozwój MOF GW	1	3	2	2	2	2	1	1,86
EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO										
3.1	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW	2	2	3	0	1	0	0	1,14
3.2	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego (autobusowych i tramwajowych) na terenie aglomeracji miasta Gorzowa Wielkopolskiego	2	2	3	0	1	0	0	1,14

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
3.3	minimalny	Odnowa floty pojazdów komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim	1	0	2	0	3	0	0	0,86
3.4	minimalny	Odnowa floty autobusów komunikacji podmiejskiej na terenie MOF GW	1	0	2	0	3	0	0	0,86
4.1	minimalny	Budowa Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej	2	3	3	0	1	0	0	1,29
4.2	minimalny	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim	3	1	2	0	2	0	0	1,14
4.3	minimalny	Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego	2	2	2	0	1	0	0	1,00
4.4	minimalny	Budowa systemu parkingów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych	2	2	3	0	1	0	0	1,14
4.5	minimalny	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych	1	3	3	2	1	0	0	1,43

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
4.6	pośredni	Rozbudowa infrastruktury tramwajowej	2	2	3	0	3	0	0	1,43
5.1	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW	3	1	3	2	3	0	1	1,86
5.2	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	3	2	3	1	3	1	0	1,86
5.3	minimalny	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW	2	3	3	2	3	0	0	1,86
5.4	pośredni	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych	3	2	3	2	3	1	0	2,00
5.5A/B	pośredni	Przygotowanie koncepcji budowy kolei aglomeracyjnej w MOF GW	3	3	3	2	3	1	1	2,29

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
		lub koncepcji budowy kolei aglomeracyjnej w MOF GW								
5.6	pośredni	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	3	3	3	1	3	1	0	2,00
5.7	maksymalny	Wypracowanie i wdrożenie modelu dopłat do połączeń kolejowych na terenie MOF GW	3	0	3	3	3	0	1	1,86
5.8	maksymalny	Realizacja inwestycji modernizacji, odbudowy i budowy nowych odcinków linii kolejowych w MOF GW	3	2	3	1	3	1	0	1,86
ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI										
6.1	minimalny	Stworzenie standardów projektowych infrastruktury rowerowej oraz pieszej wraz z księgą identyfikacji wizualnej	3	1	1	2	1	0	0	1,14
6.2	minimalny	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie	2	2	2	3	3	2	2	2,29
6.3	minimalny	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF GW	3	3	2	3	3	0	2	2,29

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
6.4	minimalny	Rozwój punktowej infrastruktury rowerowej (parkingi, stojaki, wiaty rowerowe, rowerownie, stacje napraw)	1	2	0	3	1	0	1	1,14
6.5	minimalny	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej	3	3	3	2	3	0	1	2,14
6.6	minimalny	Poprawa dostępności pieszej i rowerowej wybranych obszarów/ obiektów: bulwarów nad Wartą, śródmieścia oraz dworca kolejowego w Gorzowie, urzędów w obszarze ul. Jagiellończyka w Gorzowie Wielkopolskim, dworca kolejowego w Kostrzynie nad Odrą	0	3	0	3	3	0	2	1,57
6.7	minimalny	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowaskazów	3	1	2	3	1	0	3	1,86
6.8	minimalny	Rozwój systemu współdzielonej mobilności aktywnej	3	0	1	3	3	1	2	1,86

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
6.9	minimalny	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznic) w budynkach użyteczności publicznej	1	0	0	2	1	1	1	0,86
6.10	pośredni	Utworzenie i realizacja programu usuwania barier architektonicznych w celu uwzględnienia potrzeb osób o ograniczonej mobilności	1	3	0	2	2	0	1	1,29
6.11	pośredni	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznic) w budynkach prywatnych	1	0	0	2	1	1	1	0,86
BEZPIECZNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA SYSTEM TRANSPORTOWY										
7.1	minimalny	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW	3	2	1	3	3	3	1	2,29
7.2	minimalny	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW	3	2	1	3	3	2	1	2,14
7.3	minimalny	Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków	3	0	1	2	2	1	1	1,43

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
7.4	minimalny	Wymiana oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych	3	0	0	3	3	0	0	1,29
7.5	minimalny	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim	3	1	3	3	3	3	3	2,71
7.6	minimalny	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych	2	0	0	0	2	2	1	1,00
7.7	minimalny	Realizacja zadań publicznych w Gorzowie Wielkopolskim przy użyciu floty pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym	2	0	0	0	2	3	2	1,29
7.8	minimalny	Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia relacji tranzytowych z miasta i uspokojenia ruchu w centrum miasta	1	1	0	1	1	3	0	1,00
7.9	minimalny	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą i Strzelec Krajeńskich	1	1	0	1	2	3	0	1,14

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
		wraz z uspokojeniem ruchu w centrach miast								
7.10	pośredni	Współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	3	0	0	1	2	0	2	1,14
7.11	pośredni	Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru	1	0	0	0	1	3	1	0,86
7.12	pośredni	Budowa mostu Zachodniego przez Wartę w Gorzowie Wielkopolskim wraz ze zmianą organizacji ruchu na moście Staromiejskim w celu wyprowadzenia relacji międzydzielnicowych ze śródmieścia GW i uspokojenia ruchu w centrum miasta	1	3	3	3	2	3	0	2,14
8.1	minimalny	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	3	3	1	3	3	3	3	2,71
8.2	minimalny	Wprowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań napętnień i rotacji miejsc parkingowych w Gorzowie Wlkp. I obszarach	3	1	1	1	2	1	2	1,57

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawy system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
		z problemami parkingowymi na obszarze MOF GW								
8.3	minimalny	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R	1	1	1	1	1	1	2	1,14
8.4	pośredni	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzynie	3	2	1	3	3	3	1	2,29
8.5	pośredni	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta	3	2	2	3	3	3	1	2,43
8.6	maksymalny	Budowa systemu parkingów odciążających śródmieście Gorzowa Wielkopolskiego	3	3	2	3	2	1	0	2,00
8.7	maksymalny	E-kontrola SPP w Gorzowie Wielkopolskim	3	0	1	1	1	1	1	1,14
SPRAWNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ										
9.1	minimalny	Uporządkowanie postoju samochodów dostawczych w obszarach o zwartej zabudowie, ze szczególnym	2	1	2	1	3	2	0	1,57

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
		uwzględnieniem centrum Gorzowa Wlkp.								
9.2	minimalny	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień	3	2	2	1	2	3	2	2,14
9.3	pośredni	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek	3	1	0	1	2	3	1	1,57
9.4	pośredni	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	3	0	1	0	2	2	1	1,29
9.5	pośredni	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	3	1	1	3	3	3	3	2,43
9.6	pośredni	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia	3	3	0	0	3	3	3	2,14

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
		multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp.								
ŚWIADOMI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY										
10.1	minimalny	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	3	3	2	0	0	0	3	1,57
10.2	minimalny	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie znaczenia transportu publicznego	2	0	1	1	1	0	3	1,14
10.3	minimalny	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	2	0	0	1	1	1	3	1,14
10.4	minimalny	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych poprzez specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń	3	0	1	0	0	0	3	1,00
10.5	minimalny	Kontynuacja organizacji Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu	3	1	1	2	1	1	3	1,71
10.6	minimalny	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	2	1	1	1	1	0	3	1,29

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	Dobrze zarządzany system mobilności	Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń	Efektywny i powszechny system transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy	Sprawny system logistyki miejskiej	Świadomi i zaangażowani mieszkańcy	Średnia
10.7	minimalny	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	3	1	1	3	1	1	3	1,86
10.8	pośredni	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	1	1	1	1	0	0	2	0,86
10.9	pośredni	Wsparcie miejsc przyjaznych rowerzystom	2	0	0	2	0	0	2	0,86
10.10	maksymalny	Budżet partycypacyjny na zrównoważoną mobilność w Gorzowie Wielkopolskim	2	0	1	3	1	0	3	1,43

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4.2. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO I KLIMAT

Tabela 4. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat

BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY	WPŁYW NAJMNIEJ POZYTYWNY	UMIARKOWANIE POZYTYWNY	NAJBARDZIEJ POZYTYWNY
0	1	2	3

- **BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY (0)** – brak zidentyfikowanych oddziaływań lub potencjalnie negatywne.
- **WPŁYW NAJMNIEJ POZYTYWNY (1)** – oddziaływanie pozytywne o niezauważalnej skali oddziaływania lub którego występowanie jest potencjalne, a jego ewentualne skutki dla środowiska znikome.
- **UMIARKOWANIE POZYTYWNY (2)** – oddziaływanie pozytywne, które może wpłynąć na poprawę aktualnego stanu środowiska lub na zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko.
- **NAJBARDZIEJ POZYTYWNY (3)** - pozytywne oddziaływanie, które bezpośrednio będzie odczuwalne jako istotna poprawa aktualnego stanu środowiska lub które zdecydowanie zmniejszy występujące obecnie oddziaływanie.

Tabela 5. Ocena wpływu działań na środowisko i klimat

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ŚRODOWISKO I KLIMAT
DOBRZE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI			
1.1	minimalny	Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW	0
1.2	minimalny	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń w MOF GW	0
1.3	minimalny	Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW	0
1.4	minimalny	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii w MOF GW	0
1.5A/B	minimalny	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży MOF GW z wykorzystaniem otwartych danych	0
1.6	minimalny	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu	1
1.7	minimalny	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	0
1.8	minimalny	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności ²	1

² Zgodnie z rozporządzeniem unijnym.

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ŚRODOWISKO I KLIMAT
1.9	pośredni	Integracja informacji o ofercie połączeń transgranicznych	0
1.10	pośredni	Otwarte przewozy szkolne	0
1.11	pośredni	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej	1
DOBRZE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ			
2.1	minimalny	Koordinacja planowania przestrzennego	2
2.2	minimalny	Tworzenie przestrzeni wysokiej jakości	2
2.3	minimalny	Budowa centrów lokalnych	2
2.4	pośredni	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny	3
2.5	pośredni	Spójny rozwój MOF GW	3
EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO			
3.1	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW	3
3.2	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego (autobusowych i tramwajowych) na terenie aglomeracji miasta Gorzowa Wielkopolskiego	3
3.3	minimalny	Odnowa floty pojazdów komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim	3
3.4	minimalny	Odnowa floty autobusów komunikacji podmiejskiej na terenie MOF GW	3
4.1	minimalny	Budowa Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej	3
4.2	minimalny	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim	3
4.3	minimalny	Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego	3
4.4	minimalny	Budowa systemu parkingów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych	2
4.5	minimalny	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych	3
4.6	pośredni	Rozbudowa infrastruktury tramwajowej	3
5.1	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW	3

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ŚRODOWISKO I KLIMAT
5.2	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	0
5.3	minimalny	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW	3
5.4	pośredni	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych	3
5.5A/B	pośredni	Przygotowanie koncepcji budowy kolei aglomeracyjnej lub tramwaju dwusystemowego w MOF GW	0
5.6	pośredni	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	3
5.7	maksymalny	Wypracowanie i wdrożenie modelu dopłat do połączeń kolejowych na terenie MOF GW	3
5.8	maksymalny	Realizacja inwestycji modernizacji, odbudowy i budowy nowych odcinków linii kolejowych w MOF GW	3
ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI			
6.1	minimalny	Stworzenie standardów projektowych infrastruktury rowerowej oraz pieszej wraz z księgą identyfikacji wizualnej	0
6.2	minimalny	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie	3
6.3	minimalny	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF GW	3
6.4	minimalny	Rozwój punktowej infrastruktury rowerowej (parkingi, stojaki, wiaty rowerowe, rowerownie, stacje napraw)	3
6.5	minimalny	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej	1
6.6	minimalny	Poprawa dostępności pieszej i rowerowej wybranych obszarów/ obiektów: bulwarów nad Wartą, śródmieścia oraz dworca kolejowego w Gorzowie, urzędów w obszarze ul. Jagiellończyka w Gorzowie Wielkopolskim, dworca kolejowego w Kostrzynie nad Odrą	3
6.7	minimalny	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowaskazów	3
6.8	minimalny	Rozwój systemu współdzielonej mobilności aktywnej	1
6.9	minimalny	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznic) w budynkach użyteczności publicznej	1
6.10	pośredni	Utworzenie i realizacja programu usuwania barier architektonicznych w celu uwzględnienia potrzeb osób o ograniczonej mobilności	1

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ŚRODOWISKO I KLIMAT
6.11	pośredni	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice) w budynkach prywatnych	1
BEZPIECZNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA SYSTEM TRANSPORTOWY			
7.1	minimalny	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW	3
7.2	minimalny	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW	3
7.3	minimalny	Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków	0
7.4	minimalny	Wymiana oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych	2
7.5	minimalny	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim	3
7.6	minimalny	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych	2
7.7	minimalny	Realizacja zadań publicznych w Gorzowie Wielkopolskim przy użyciu floty pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym	3
7.8	minimalny	Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia relacji tranzytowych z miasta i uspokojenia ruchu w centrum miasta	1
7.9	minimalny	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą i Strzelec Krajeńskich wraz z uspokojeniem ruchu w centrach miast	1
7.10	pośredni	Współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	0
7.11	pośredni	Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru	2
7.12	pośredni	Budowa mostu Zachodniego przez Wartę w Gorzowie Wielkopolskim wraz ze zmianą organizacji ruchu na moście Staromiejskim w celu wyprowadzenia relacji międzydzielnicowych ze śródmieścia GW i uspokojenia ruchu w centrum miasta	1
8.1	minimalny	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	1
8.2	minimalny	Wprowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań napełnień i rotacji miejsc parkingowych w Gorzowie Wlkp. i obszarach z problemami parkingowymi na obszarze MOF GW	0
8.3	minimalny	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R	0
8.4	pośredni	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzynie	2

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ŚRODOWISKO I KLIMAT
8.5	pośredni	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta	2
8.6	maksymalny	Budowa systemu parkingów odciążających śródmieście Gorzowa Wielkopolskiego	1
8.7	maksymalny	E-kontrola SPP w Gorzowie Wielkopolskim	0
SPRAWNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ			
9.1	minimalny	Uporządkowanie postojów samochodów dostawczych w obszarach o zwartej zabudowie, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gorzowa Wlkp.	1
9.2	minimalny	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień	1
9.3	pośredni	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek	1
9.4	pośredni	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	2
9.5	pośredni	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	3
9.6	pośredni	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp.	2
ŚWIADOMI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY			
10.1	minimalny	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	1
10.2	minimalny	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie znaczenia transportu publicznego	1
10.3	minimalny	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	2
10.4	minimalny	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych poprzez specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń	1
10.5	minimalny	Kontynuacja organizacji Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu	2
10.6	minimalny	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	2
10.7	minimalny	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	1

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ŚRODOWISKO I KLIMAT
10.8	pośredni	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	1
10.9	pośredni	Wsparcie miejsc przyjaznych rowerzystom	1
10.10	maksymalny	Budżet partycypacyjny na zrównoważoną mobilność w Gorzowie Wielkopolskim	1

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4.3. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Tabela 6. Skala ocen efektywności kosztowej

KLASA KOSZTÓW	ZNIKOMY KOSZT	NISKI KOSZT	ŚREDNI KOSZT	WYSOKI KOSZT
OCENA EFEKTYWNOŚCI	3	2	1	0

Pod względem kosztów zadania oceniono w czterech klasach kosztowych ze względu na zmieniające się uwarunkowania technologiczne, społeczno-gospodarcze. Działania o znikomym koszcie wymagają finansowania na poziomie kilkudziesięciu tysięcy złotych. W przypadku działań o wysokim koszcie należy zakładać nakłady inwestycyjne przynajmniej na poziomie kilku milionów złotych.

Tabela 7. Ocena efektywności kosztowej działań

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	KOSZT
DOBRE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI			
1.1	minimalny	Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW	2
1.2	minimalny	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń w MOF GW	3
1.3	minimalny	Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW	2
1.4	minimalny	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii w MOF GW	3
1.5.A/B	minimalny	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży MOF GW	1,5
1.6	minimalny	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu	1
1.7	minimalny	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	2

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	KOSZT
1.8	minimalny	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności ³	3
1.9	pośredni	Integracja informacji o ofercie połączeń transgranicznych	3
1.10	pośredni	Otwarte przewozy szkolne	3
1.11	pośredni	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej	3
DOBRE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ			
2.1	minimalny	Koordinacja planowania przestrzennego	2
2.2	minimalny	Tworzenie przestrzeni wysokiej jakości	0
2.3	minimalny	Budowa centrów lokalnych	2
2.4	pośredni	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny	3
2.5	pośredni	Spójny rozwój MOF GW	0
EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO			
3.1	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW	0
3.2	minimalny	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego (autobusowych i tramwajowych) na terenie aglomeracji miasta Gorzowa Wielkopolskiego	0
3.3	minimalny	Odnowa floty pojazdów komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim	0
3.4	minimalny	Odnowa floty autobusów komunikacji podmiejskiej na terenie MOF GW	0
4.1	minimalny	Budowa Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej	0
4.2	minimalny	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim	3
4.3	minimalny	Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego	1
4.4	minimalny	Budowa systemu parkingów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych	3
4.5	minimalny	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych	3

³ Zgodnie z rozporządzeniem unijnym.

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	KOSZT
4.6	pośredni	Rozbudowa infrastruktury tramwajowej	0
5.1	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW	2
5.2	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	2
5.3	minimalny	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW	0
5.4	pośredni	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych	2
5.5A/B	pośredni	Przygotowanie koncepcji budowy kolei aglomeracyjnej lub tramwaju dwusystemowego w MOF GW	2
5.6	pośredni	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	0
5.7	maksymalny	Wypracowanie i wdrożenie modelu dopłat do połączeń kolejowych na terenie MOF GW	2
5.8	maksymalny	Realizacja inwestycji modernizacji, odbudowy i budowy nowych odcinków linii kolejowych w MOF GW	0
ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI			
6.1	minimalny	Stworzenie standardów projektowych infrastruktury rowerowej oraz pieszej wraz z księgą identyfikacji wizualnej	2
6.2	minimalny	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie	1
6.3	minimalny	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF GW	1
6.4	minimalny	Rozwój punktowej infrastruktury rowerowej (parkingi, stojaki, wiaty rowerowe, rowerownie, stacje napraw)	2
6.5	minimalny	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej	1
6.6	minimalny	Poprawa dostępności pieszej i rowerowej wybranych obszarów/obiektów: bulwarów nad Wartą, śródmieścia oraz dworca kolejowego w Gorzowie, urzędów w obszarze ul. Jagiellończyka w Gorzowie Wielkopolskim, dworca kolejowego w Kostrzynie nad Odrą	0
6.7	minimalny	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowskazów	3
6.8	minimalny	Rozwój systemu współdzielonej mobilności aktywnej	1

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	KOSZT
6.9	minimalny	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznic) w budynkach użyteczności publicznej	0
6.10	pośredni	Utworzenie i realizacja programu usuwania barier architektonicznych w celu uwzględnienia potrzeb osób o ograniczonej mobilności	2
6.11	pośredni	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznic) w budynkach prywatnych	3
BEZPIECZNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA SYSTEM TRANSPORTOWY			
7.1	minimalny	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW	2
7.2	minimalny	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW	2
7.3	minimalny	Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków	2
7.4	minimalny	Wymiana oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych	1
7.5	minimalny	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim	1
7.6	minimalny	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych	3
7.7	minimalny	Realizacja zadań publicznych w Gorzowie Wielkopolskim przy użyciu floty pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym	0
7.8	minimalny	Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia relacji tranzytowych z miasta i uspokojenia ruchu w centrum miasta	0
7.9	minimalny	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą i Strzelec Krajeńskich wraz z uspokojeniem ruchu w centrach miast	0
7.10	pośredni	Współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	3
7.11	pośredni	Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru	2
7.12	pośredni	Budowa mostu Zachodniego przez Wartę w Gorzowie Wielkopolskim wraz ze zmianą organizacji ruchu na moście Staromiejskim w celu wyprowadzenia relacji międzydzielnicowych ze śródmieścia GW i uspokojenia ruchu w centrum miasta	0
8.1	minimalny	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	3

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	KOSZT
8.2	minimalny	Wprowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań napełnień i rotacji miejsc parkingowych w Gorzowie Wlkp. I obszarach z problemami parkingowymi na obszarze MOF GW	2
8.3	minimalny	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R	3
8.4	pośredni	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzynie	2
8.5	pośredni	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta	1
8.6	maksymalny	Budowa systemu parkingów odciążających śródmieście Gorzowa Wielkopolskiego	0
8.7	maksymalny	E-kontrola SPP w Gorzowie Wielkopolskim	0
SPRAWNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ			
9.1	minimalny	Uporządkowanie postoju samochodów dostawczych w obszarach o zwartej zabudowie, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gorzowa Wlkp.	2
9.2	minimalny	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień	3
9.3	pośredni	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek	3
9.4	pośredni	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	2
9.5	pośredni	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	2
9.6	pośredni	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp.	0
ŚWIADOMI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY			
10.1	minimalny	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	2
10.2	minimalny	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie znaczenia transportu publicznego	1
10.3	minimalny	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	1
10.4	minimalny	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych poprzez specjalne	2

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	KOSZT
		rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń	
10.5	minimalny	Kontynuacja organizacji Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu	1
10.6	minimalny	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	1
10.7	minimalny	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	3
10.8	pośredni	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	2
10.9	pośredni	Wsparcie miejsc przyjaznych rowerzystom	2
10.10	maksymalny	Budżet partycypacyjny na zrównoważoną mobilność w Gorzowie Wielkopolskim	1

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4.4. DZIAŁANIA O NAJWIĘKSZYM WPŁYWIE NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

W poniższej tabeli przedstawiono zadania o najbardziej efektywnej relacji kosztu, wpływu i efektu środowiskowego w wyniku analizy wielokryterialnej. Poszczególnym aspektom przyznano następujące wagi:

- KOSZT – waga 0,3;
- ŚR. EFEKTYWNOŚĆ – waga 0,4;
- WPŁYW NA ŚRODOWISKO – waga 0,3.

Na podstawie analizy wybraliśmy grupę działań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności. To tzw. łatwe wygrane – zadania, które przynoszą duży efekt stosunkowo niewielkim kosztem oraz priorytetowe duże zadania inwestycyjne o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności na obszarze MOF GW (im bliżej oceny 3, tym bardziej znacząca inwestycja).

Tabela 8. Zestawienie „łatwych wygranych” oraz działań o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
ŁATWE WYGRANE			
2.4	pośredni	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny	2,49

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
4.5	minimalny	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych	2,37
8.1	minimalny	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	2,29
4.2	minimalny	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim	2,26
9.2	minimalny	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień	2,06
1.11	pośredni	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej	2,06
4.4	minimalny	Budowa systemu parkingów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych	1,96
6.7	minimalny	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowaskazów	1,94
10.7	minimalny	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	1,94
7.6	minimalny	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych	1,90
9.3	pośredni	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek	1,83
DZIAŁANIA O NAJWIĘKSZYM WPŁYWIE NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI			
9.5	pośredni	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	2,47
7.1	minimalny	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW	2,41
7.2	minimalny	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW	2,36
5.4	pośredni	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych	2,30
7.5	minimalny	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim	2,29
5.1	minimalny	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW	2,24

NR DZIAŁANIA	SCENARIUSZ	DZIAŁANIE	WPŁYW NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
5.7	maksymalny	Wypracowanie i wdrożenie modelu dopłat do połączeń kolejowych na terenie MOF GW	2,24
8.4	pośredni	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzynie	2,11
6.2	minimalny	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie	2,11
6.3	minimalny	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF	2,11
6.5	minimalny	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej	2,06
8.5	pośredni	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta	1,87
1.1	minimalny	Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW	1,81
9.6	pośredni	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp.	1,76
9.4	pośredni	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	1,71
5.6	pośredni	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	1,70
1.6	minimalny	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu	1,69
1.8	minimalny	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności	1,66
2.5	pośredni	Spójny rozwój MOF GW	1,64
5.3	minimalny	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW	1,64
5.8	maksymalny	Realizacja inwestycji modernizacji, odbudowy i budowy nowych odcinków linii kolejowych w MOF GW	1,64

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

5. Scenariusz wybrany do realizacji

W wyniku analizy wielokryterialnej i procesu konsultacji z interesariuszami zarekomendowano realizację scenariusza **pośredniego** w perspektywie operacyjnej Planu oraz podjęcie działań na rzecz realizacji scenariusza maksymalnego w kolejnym cyklu SUMP.

SCENARIUSZ POŚREDNI

Wybór scenariusza pośredniego był podyktowany uwarunkowaniami. Na podstawie przeprowadzonego procesu diagnostycznego można ocenić, że w ostatnich latach w MOF GW postępowywały zjawiska sprzeczne z celami Planu

Niekontrolowana
suburbanizacja

Szybki wzrost emisji
z transportu, będący
następstwem liczby
pojazdów spalinowych

Dezintegracja oferty
transportu publicznego

Łatwość zaparkowania
w centrach miast

Brak koordynacji
rozkładów jazdy
w transporcie
publicznym

Nieatrakcyjny czas
przejazdu kolejną i
zawodność transportu
kolejowego

W takich warunkach nie można przejść od razu do budowy docelowego systemu zrównoważonej mobilności, konieczne jest wcześniejsze zatrzymanie niekorzystnych zjawisk. **Zawarte w scenariuszu konkretne działania zostały dobrane tak, by osiągnąć możliwie najlepszy efekt przy najniższych kosztach. Wpłynęło to na zaproponowaną kolejność realizacji działań.**