



# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego



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](http://www.zdgtor.pl)



**Partner:**

Instytut Badawczy  
IPC sp. z o.o.  
ul. A. Ostrowskiego 9  
53-238 Wrocław  
[www.instytut-ipc.pl](http://www.instytut-ipc.pl)

**Skład autorski opracowania:**

Maciej Mysona – kierownik projektu  
Bartłomiej Kasiuk – koordynator  
Jakub Balik  
Agnieszka Gajda  
Michał Grobelny  
Michał Jabłonowski  
Bartosz Jarecki

Michał Męczyński  
dr Łukasz Pancewicz  
Jakub Piecuch  
Krzysztof Ruciński  
Anna Zasada  
dr Maria Zych-Lewandowska  
i inni

**Skład i opracowanie graficzne:** Natalia Jamróż

**Korekta językowa:** Kamila Bielawska

## Spis treści

PODSTAWOWE POJĘCIA .....	3
NASTĘPNY PRZYSTANEK: ZIELONA PRZYSZŁOŚĆ.....	4
<b>1. CZYM JEST SUMP?</b> .....	<b>6</b>
1.1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ .....	9
1.2. PROCES WSPÓŁTWORZENIA PLANU .....	10
<b>2. JAK JEST DZISIAJ?</b> .....	<b>14</b>
<b>3. JAKIE MAMY OPCJE NA PRZYSZŁOŚĆ?</b> .....	<b>19</b>
3.1. SCENARIUSZE .....	19
3.2. WIZJA MOBILNOŚCI W OBSZARZE FUNKCJONALNYM GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO .....	23
3.3. JAKIE SĄ NASZE CELE? .....	24
<b>4. JAK BĘDZIEMY DZIAŁAĆ?</b> .....	<b>26</b>
4.1. DOBRZE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI.....	26
4.2. DOBRZE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ.....	30
4.3. EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	36
4.4. ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI.....	43
4.5. BEZPIECZNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA SYSTEM TRANSPORTOWY .....	49
4.6. SPRAWNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ.....	56
4.7. ŚWIADOMI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY.....	60
<b>5. JAKIE BĘDĄ EFEKTY NASZYCH DZIAŁAŃ?</b> .....	<b>63</b>
5.1. PAKIETY DZIAŁAŃ .....	63
5.2. EFEKTY REALIZACJI SUMP .....	72
5.3. JAK ZAPEWNIMY FAKTYCZNĄ REALIZACJĘ PLANU? .....	72
<b>6. SPIS TABEL, RYSUNKÓW, WYKRESÓW I ZDJĘĆ.....</b>	<b>79</b>

DO PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO DOŁĄCZONO 2 ZAŁĄCZNIKI STANOWIĄCE OSOBNE OPRACOWANIA: ZAŁĄCZNIK NR 1- WYBÓR SCENARIUSZA DO REALIZACJI ORAZ ZAŁĄCZNIK NR 2 – PLAN DZIAŁANIA

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej realizuje Cele Zrównoważonego Rozwoju ONZ nr 11 i 13:



## PODSTAWOWE POJĘCIA

**CAWI** – Computer-Assisted Web Interview – wywiad wspomagany komputerowo przy pomocy strony www.

**CPK** – Centralny Port Komunikacyjny.

**CROW** – standardy projektowania przyjaznej infrastruktury dla rowerów, zawarte w podręczniku *CROW Design Manual for Bicycle Traffic* – holenderskiej organizacji standaryzacyjnej doradzającej Dyrekcji Generalnej ds. Robót Publicznych i Gospodarki Wodnej w Holandii.

**ETS** – europejski system handlu emisjami dwutlenku węgla rozszerzany także na emisje z transportu.

**GUS** – Główny Urząd Statystyczny.

**JST** – jednostka samorządu terytorialnego.

**Kiss&Ride** – miejsce krótkiego postoju, które ma ułatwić przesiadkę pasażera na inny rodzaj transportu lub przejście do celu podróży.

**MOF GW** – Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego.

**MPZP** – Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

**Ostatnia mila** – końcowy etap podróży, przykładowo przy przesiadce z pociągu – z dworca kolejowego do domu. W logistyce – dostarczenie zamówienia z magazynu do klienta/końcowego odbiorcy.

**PAPI** – Paper & Pen Personal Interview – wywiady przeprowadzane z użyciem kwestionariusza w bezpośrednim kontakcie z badanym.

**Park&Ride (P&R)** – parking dla samochodów osobowych zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego.

**Plan/ PZMM/ SUMP** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, ang. Sustainable Urban Mobility Plan (także: Plan Mobilności).

**Plan transportowy (inaczej: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego)** – dokument określający planowaną sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej (razem z pożądanym standardem usług przewozowych) oraz ograniczonego dostępu do informacji o połączeniach i możliwości zakupu biletów.

**Wywiad IDI** – Individual In-depth Interview – metoda badawcza w formie bezpośredniej rozmowy badacza z pojedynczym respondentem. Ma na celu pogłębienie wiedzy o badanym zjawisku oraz lepszą obserwację respondenta.

## NASTĘPNY PRZYSTANEK: ZIELONA PRZYSZŁOŚĆ

Drodzy Mieszkańcy,

przedstawiamy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego. Jako odpowiedzialni gospodarze myślimy o rozwoju w sposób długoterminowy. Wierzymy, że dzięki współpracy i zaangażowaniu wszystkich samorządów MOF GW, przemieszczanie się po tym obszarze będzie coraz bardziej przyjazne dla środowiska, bezpieczne i wygodne.

Zmiany technologiczne i społeczne, polityka klimatyczna Unii Europejskiej, ale przede wszystkim chęć poprawy jakości życia mieszkańców obszaru sprawiają, że sposób w jaki się poruszamy będzie ulegał w najbliższych latach zmianom.

PZMM to z jednej strony „mapa drogowa” działań w sferze mobilności do 2037 r. dla samorządów obszaru, z drugiej – bilet do realizacji przemyślanych inwestycji transportowych dofinansowanych ze środków unijnych w kolejnych latach.

Fundamentem systemu zrównoważonej mobilności Obszaru stanie się skoordynowana i odpowiedzialna polityka przestrzenna, która minimalizować będzie niepotrzebne dojazdy. Dostępność przestrzenną Obszaru dla wszystkich zapewni efektywny i powszechny system transportu publicznego. Efektem realizacji Planu będzie bezpieczny i przyjazny dla środowiska transport publiczny, w którym istnieją realne alternatywy wobec przemieszczania się samochodem. Zapewni to zintegrowany i dobrze zarządzany system mobilności, z którego łatwo będzie można korzystać. Zadbamy także o sprawny system przemieszczania towarów, będący odpowiedzią na wyzwania środowiskowe. Nie uda nam się jednak tego osiągnąć bez Was, Mieszkańców, dlatego w trakcie tworzenia Planu, jego aktualizacji i realizacji zaplanowaliśmy szeroki udział lokalnych społeczności.



Plan  
Zrównoważonej  
Mobilności  
Miejskiej



Fot. Sebastian Owczarz

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego przygotowali:



Bogdaniec



Deszczno



Gorzów  
Wielkopolski



Kłodawa



Kostrzyn nad  
Odrą



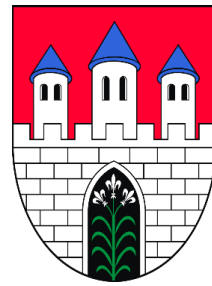
Lubiszyn



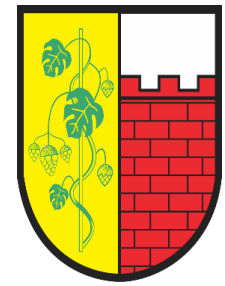
Santok



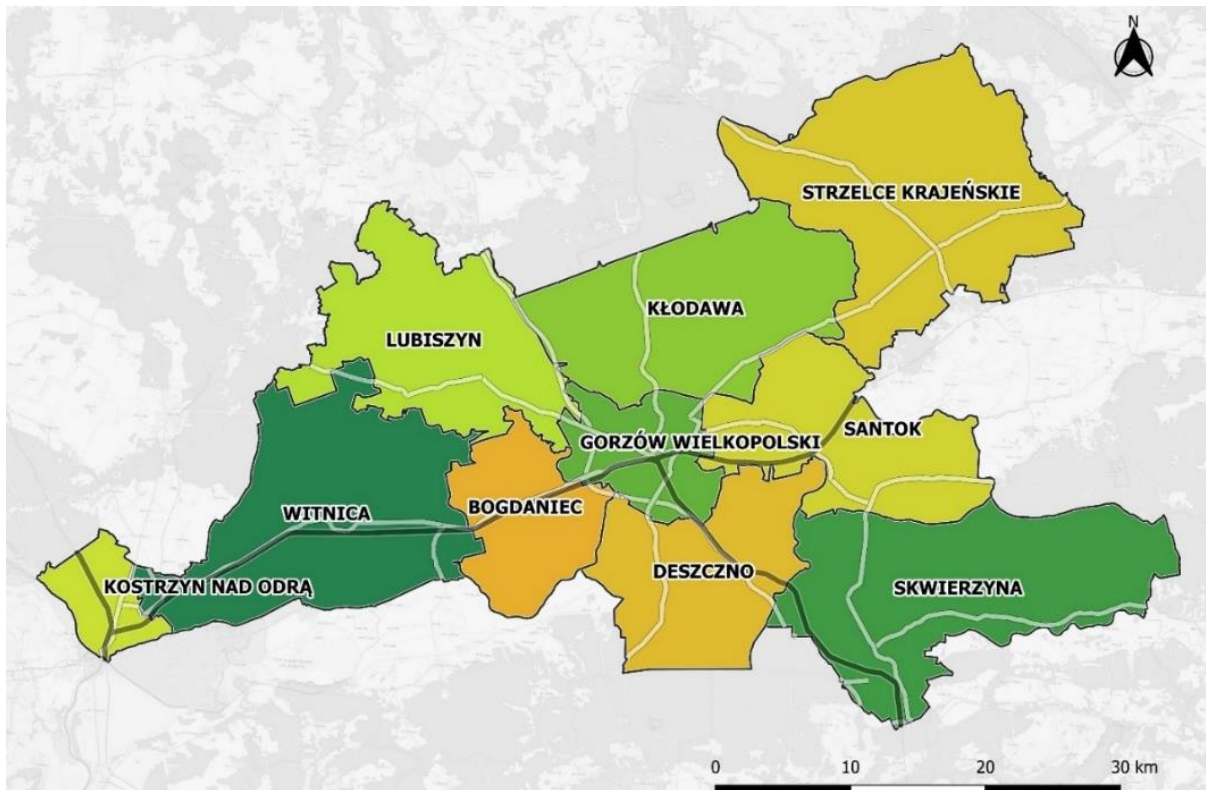
Skwierzyna



Strzelce  
Krajeńskie



Witnica



## 1. Czym jest SUMP?

Zdjęcie 1. Zmiany w mobilności miejskiej i przestrzeni



Fot. Bartłomiej Nowosielski

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP<sup>1</sup>/PZMM) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego jest dokumentem wyznaczającym kierunki zmian w systemie mobilności oraz zagospodarowaniu przestrzennym w celu zaspokojenia potrzeb transportowych ludzi i przedsiębiorstw. Dokument bierze pod uwagę kwestie integracji działań, partycypacji społecznej i posiada system wdrażania oraz ewaluacji.

Tworzenie i realizacja SUMP jest wieloletnim procesem. Jego podstawowym celem jest diagnoza rzeczywistych problemów, wyzwań i potrzeb związanych z przemieszczaniem się osób i towarów w obszarze analizy oraz jego bezpośrednim otoczeniu. Efektem prac nad dokumentem jest również wskazanie **rzeczywistych i wykonalnych rozwiązań, które mają szanse powodzenia przy uwzględnieniu lokalnej specyfiki społecznej, administracyjnej i politycznej**. SUMP to także narzędzie, które ma doprowadzić do realizacji celów środowiskowych, ekonomicznych oraz społecznych w sposób najbardziej efektywny i skoordynowany.

Proces planowania zrównoważonej mobilności to próba poszukiwania odpowiedzi na pytania wykraczające poza granice gmin i ściśle przypisane kompetencje ustawowe. Z tego względu Plan przygotowano dla całego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, a nie samego

---

<sup>1</sup> Ang. Sustainable Urban Mobility Plan.

miasta. Również dlatego obejmuje on zakres wyzwań transportowych charakterystycznych dla transportu miejskiego, powiatowo-gminnego i częściowo regionalnego.

## W planie mobilności centralną rolę pełnią potrzeby komunikacyjne mieszkańców, a nie infrastruktura transportowa.

Choć w Polsce deklarujemy wsparcie zrównoważonej mobilności w strategiach, przemieszczanie osób i towarów nie zawsze staje się coraz mniej uciążliwe dla mieszkańców i bardziej przyjazne dla środowiska. **W latach 2005-2017 emisje CO<sub>2</sub> z transportu wzrosły w Polsce o 76%<sup>2</sup>**, zaś do 2030 r. najprawdopodobniej nadal będą nieznacznie rosły i będą wyższe o 78% niż w 2005 r.

Nawet wymiana wszystkich autobusów komunikacji miejskiej na zeroemisyjne nie równoważy wzrostu emisji związanego ze wzrostem liczby samochodów. Nie bez znaczenia jest tu też zwiększanie się zapotrzebowania na transport towarowy, wynikający z rosnącej zamożności społeczeństwa – tu także bardziej efektywna energetycznie kolej traci dziś na rzecz transportu drogowego. Za wzrost emisji w znacznej mierze odpowiada także chaos przestrzenny: suburbanizacja i rozlewanie się miast – źle zlokalizowana zabudowa wymuszają dłuższe dojazdy mieszkańców i łańcuchy dostaw towarów.

Samorządy ponoszą znaczną część odpowiedzialności za działanie w obszarze zrównoważonej mobilności – to one dysponują narzędziami, które kształtują politykę przestrzenną i charakter większości codziennych podróży. To właśnie na poziomie lokalnym, poprzez kształtowanie ulic z atrakcyjnymi ciągami pieszymi i rowerowymi, realizację inwestycji w transport zbiorowy czy polityki parkingowej, tworzy się polityka mobilności. Nawet kwestie pozornie będące poza zakresem kompetencji gmin są związane z ich działaniami: popularność i przydatność kolei zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym jest w znacznej mierze pochodną polityki przestrzennej i skuteczności integracji działań poziomu krajowego, regionalnego i lokalnego.

Polski rząd zadeklarował podniesienie opłat za rejestrację pojazdów spalinowych już od 2024 r., zaś od 2026 r. podatek od własności samochodów powiązany z emisyjnością pojazdów<sup>3</sup>. Europejski system opłat za emisję dwutlenku węgla znany z energetyki ma w przyszłości objąć budynki i transport<sup>4</sup>, w tym docelowo gospodarstwa domowe<sup>5</sup>. W praktyce będzie to oznaczało nowe opłaty wliczane w ceny paliw.

Koszty zakupu i poruszania się własnym samochodem w najbliższych latach istotnie wzrosną. Efektem regulacji może być roczny wzrost wydatków związanych z transportem na poziomie nawet 44%<sup>6</sup> w grupie najmniej zamożnych mieszkańców. Środki z opłat za emisje trafią do Społecznego Funduszu Klimatycznego, którego największym beneficjentem ma stać się Polska. Fundusze te mają zostać przeznaczone na walkę z ubóstwem energetycznym i transportowym oraz na zapewnienie przystępnych cenowo środków transportu.

<sup>2</sup> Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych, Ścieżki redukcji emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu w Polsce w kontekście „Europejskiego Zielonego Ładu”.

<sup>3</sup> Krajowy Plan Odbudowy, <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo>.

<sup>4</sup> Reforma strukturalna systemu EU ETS, tzw. ETS2, [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve\\_pl](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve_pl).

<sup>5</sup> Według stanu z czerwca 2022, kiedy trwały negocjacje – najwcześniej od 2029 r.

<sup>6</sup> Polski Instytut Ekonomiczny, Włączenie transportu drogowego i budynków mieszkalnych do EU ETS to dla gospodarstw domowych UE27 koszt 1 112 mld EUR w latach 2025-2040, <https://pie.net.pl/pie-przyspieszona-dekarbonizacja-potrzebna-ale-konieczne-sa-oslony-dla-najuboższych-gospodarstw-domowych/>.



Brak skutecznych działań w tym obszarze rodzi ryzyko, że w perspektywie realizacji Planu mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego i okolic nie będzie stać na zeroemisyjne samochody, poruszanie się pojazdami spalinowymi będzie bardzo drogie, a transport publiczny nie będzie realną alternatywą dla środków mobilności indywidualnej.

Brak zrównoważonych inicjatyw w zakresie logistyki (opłaty za emisje w pierwszej kolejności obejmą m.in. sektor transportu drogowego) będzie prowadził z kolei do dalszego wzrostu cen usług i towarów. Może to doprowadzić do pogorszenia warunków życia mieszkańców i prowadzenia biznesu, a tym samym do spadku atrakcyjności Obszaru.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest więc realnym narzędziem w rękach władz lokalnych, które ma istotny wpływ na jakość i koszty życia w Obszarze Funkcjonalnym Gorzowa Wielkopolskiego.

#### Zdjęcie 2. Zrównoważona mobilność to atrakcyjna przestrzeń

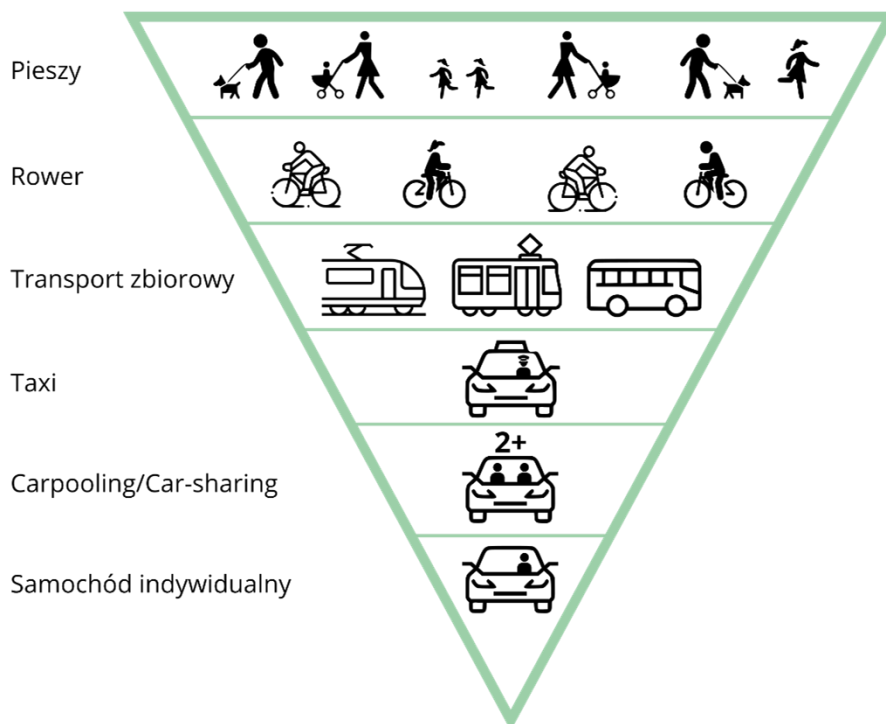


Fot. Bartłomiej Nowosielski

## 1.1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ

Zasadniczym celem polityki zrównoważonej mobilności jest ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, bezpieczeństwo i maksymalizacja korzyści dla mieszkańców. Jej realizacja ma miejsce poprzez budowę warunków dla rozwoju efektywnych i przyjaznych dla środowiska sposobów przemieszczania się. Priorytety zrównoważonej mobilności dobrze obrazuje odwrócona piramida mobilności, którą przedstawiono poniżej.

Rysunek 1. Odwrócona piramida mobilności

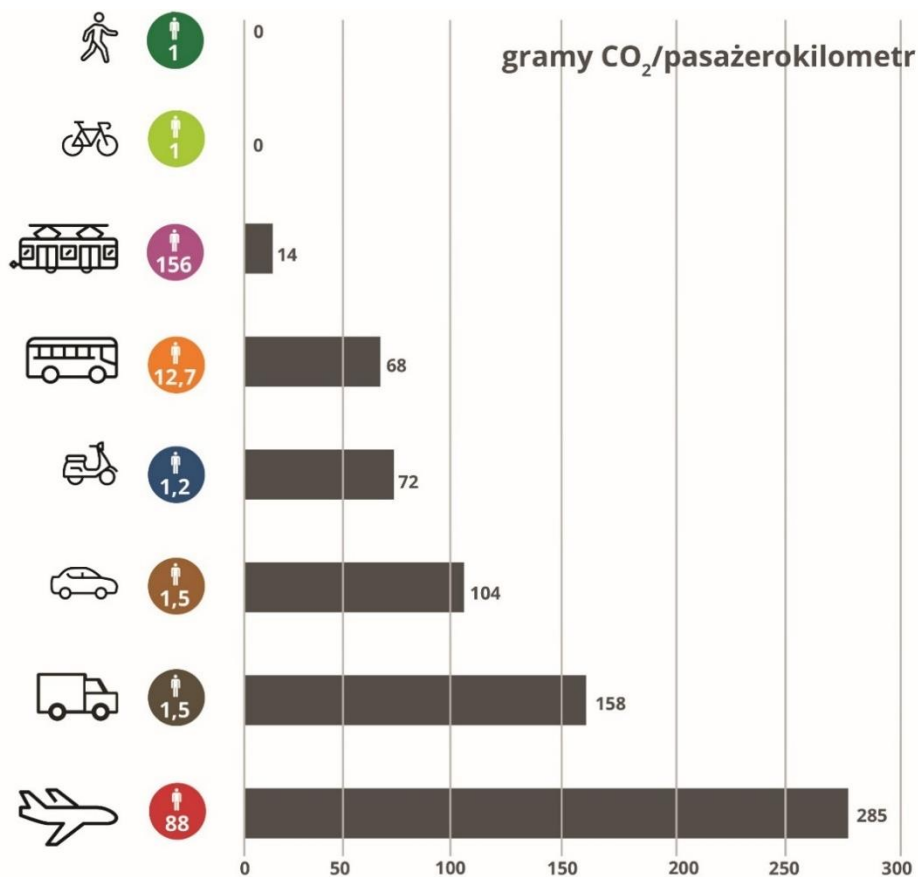


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Taka hierarchia wynika bezpośrednio ze zużycia energii, zajmowanej przestrzeni oraz oddziaływania na środowisko. Premiowane są te sposoby przemieszczania się, które nie wymagają zużycia dużej ilości zasobów w przeliczeniu na osobę i kilometr podróży. W polityce zrównoważonej mobilności chodzi więc w pierwszej kolejności o zmniejszenie liczby niepotrzebnych podróży poprzez właściwe planowanie przestrzeni. Po drugie, istotne jest maksymalne zmniejszenie negatywnych efektów środowiskowych i społecznych poprzez wykorzystywanie efektywnych przestrzennie i środowiskowo metod przemieszczania się.

**Idea zrównoważonej mobilności nie oznacza całkowitego wyeliminowania samochodu z systemu transportowego – chodzi jednak o budowę systemu, w którym możliwe jest dokonanie wyboru pomiędzy różnymi środkami transportu i premiowanie tych najbardziej przyjaznych dla przestrzeni i środowiska.**

Rysunek 2. Efektywność energetyczna sposobów przemieszczania się



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie *Towards clean and smart mobility*, EEA Signals, 2016

Koncepcja planowania zrównoważonej mobilności nie polega na tworzeniu dokumentów – PZMM jest wynikiem procesu, a nie jego celem.

## 1.2. PROCES WSPÓŁTWORZENIA PLANU

PZMM MOF GW został wypracowany dzięki zaangażowaniu tysięcy mieszkańców Obszaru i ustaleniom z przedstawicielami różnych środowisk.

**I etap - wprowadzenia w SUMP i tworzenie jego ram oraz diagnoza problemów obszaru**

**W badaniach i spotkaniach związanych z przygotowaniem Planu wzięło udział ponad 4 300 osób**, przy czym część z nich uczestniczyła w spotkaniach grupowych, część w indywidualnych, wielu z nich wyraziło zaś swoje opinie w formie elektronicznej. W badaniach brały udział osoby z każdej grupy wiekowej, począwszy od dzieci pierwszych klas szkoły podstawowej, na najstarszych mieszkańcach MOF kończąc. Dobór respondentów był ściśle określony w oparciu o zasady wykonywania reprezentatywnych badań statystycznych.

Spośród przeprowadzonych badań i spotkań największa grupa osób (2 249 respondentów) uczestniczyła w badaniu ankietowym z użyciem panelu badawczego (PAPI). Z przeprowadzonej

ankiety wynika, że mieszkańcy podróżują najczęściej w obrębie własnej gminy, a głównymi celami podróży są: zakupy (94,4% odpowiedzi twierdzących), wizyta u lekarza (85,1%), obiekty i tereny zielone (76,5%), miejsca rozrywki (58,3%), praca (57,5%) oraz szkoła (9,8%). Mieszkańcy średnio poświęcają 21 minut na dojazd do miejsca pracy oraz szkoły, z kolei dojazd do bliskich zajmuje im średnio 43 minuty. Połowa respondentów deklaruje, że codziennie korzysta z samochodu, jednakże aż 31% z nich nie używa auta i jest przeciwna temu środkowi transportu. Jeżeli chodzi o pozostałe środki transportu zbiorowego to najbardziej popularne są autobusy miejskie/gminne (inne niż tzw. PKS-y), z których co najmniej raz w tygodniu korzysta 17% ankietowanych. Ponad ¾ mieszkańców posiada samochód, a wśród największych zalet przemieszczania się nim wymieniają wygodę, dostępność oraz szybkość przejazdu.

Zdaniem respondentów, w zakresie mobilności w MOF GW do największych problemów należą: niska częstotliwość kursowania pojazdów transportu zbiorowego, brak spójności sieci rowerowej, niewystarczająca liczba miejsc parkingowych oraz niska jakość powietrza.

W celu uzupełnienia badania ankietowego (PAPI) przeprowadzono także badania uzupełniające (CAWI), w których uczestniczyło 531 respondentów. Mieszkańcy wskazali najlepsze i najgorsze elementy sieci transportowej na terenie MOF GW. Wśród najlepszych wymienili: organizację ruchu drogowego i przejść dla pieszych, nawierzchnię ścieżek rowerowych oraz infrastrukturę rowerową. Wśród najgorszych elementów sieci transportowej wskazano natomiast: dostępność parkingów, częstotliwość kursowania pociągów oraz autobusów.

Aby poznać opinie najmłodszych mieszkańców obszaru, przeprowadzono badania ankietowe z udziałem 442 uczniów szkół podstawowych. Prawie połowa z nich dojeżdża do szkoły samochodem (46,8%), co trzeci przemieszcza się pieszo (31,7%), rowerem - 14,7%, a 3,4% uczniów podstawówek korzysta z transportu zbiorowego. Aż 35,3% dzieci nie chce w przyszłości podróżować autobusami, ale też aż 19,9% nie planuje poruszać się samochodem.

Przeprowadzono również badania ankietowe (CAWI) wśród młodzieży, w których uczestniczyło 1 052 respondentów. Młodzież przemieszcza się w obrębie własnej gminy lub do Gorzowa Wielkopolskiego. Najczęściej dokonuje tego pieszo (34,2%), samochodem (23,6%) lub komunikacją miejską (19%). Głównymi czynnikami wyboru określonego środka transportu są brak alternatywy, wygoda, czas dojazdu oraz lokalizacja miejsca docelowego – to, że szkoła znajduje się po drodze do pracy rodziców.

Wywiady indywidualne (IDI: on-line, telefoniczne i osobiste), w których uczestniczyło 11 osób, umożliwiły poznanie szczegółowej opinii mieszkańców na temat problemów komunikacyjnych.

Wywiady grupowe (FGI) przeprowadzono w podziale na 3 grupy 7- i 8-osobowe. Wyniki badania ponownie potwierdziły, że w opinii mieszkańców samochód jest dziś w MOF GW niezbędny do przemieszczania się. Duże odległości, jakie pokonują mieszkańcy, zniechęcają do korzystania z roweru jako środka transportu. Wskazano też najistotniejsze kierunki postulowanych działań, takie jak: integracja taryfowa i rozwój oferty biletowej, rozwój systemu transportu alternatywnego pod kątem poprawy jego sprawności, funkcjonalności oraz komfortu i bezpieczeństwa użytkownika, edukacja na temat transportu i mobilności.

W ramach szeroko zakrojonych działań, mających na celu zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy w tworzenie dokumentu, przeprowadzono diagnostyczne spotkanie warsztatowe, w którym wzięło udział około 50 osób. Uczestnicy zasiedli przy pięciu stolikach, przy których diagnozowali problemy mobilności Obszaru.

### Zdjęcie 3. Warsztaty w ramach I etapu współtworzenia planu



Fot. UM Gorzów Wielkopolski

## II etap – dyskusja nad scenariuszami, opracowanie wizji, celów rozwoju oraz pakietów działań

7 czerwca 2022 r. odbyło się spotkanie warsztatowe nad rozwiązaniami z mieszkańcami, przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz przedstawicielami urzędów gmin MOF, Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego. W spotkaniu wzięły udział 54 osoby. Głównym celem spotkania było:

- przedstawienie i weryfikacja ustaleń Raportu Diagnostyczno-Strategicznego,
- budowa i wspólna ocena scenariuszy,
- wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami,
- określenie celów i sposobu ich osiągnięcia.,
- wypracowanie skutecznych pakietów działań wspólnie z interesariuszami.

Przeprowadzenie warsztatu było poprzedzone kampanią edukacyjno-informacyjną obejmującą: kanały Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego i gmin wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, wywiad w Gorzowskich Wiadomościach Samorządowych, lokalne media. Przesłano także zaproszenia do interesariuszy instytucjonalnych, organizacji pozarządowych oraz mieszkańców biorących udział w pierwszym etapie konsultacji społecznych. Zaproszenie na warsztaty otrzymali także przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Walki z Kalectwem oraz uczestnicy Akademickich Warsztatów Naukowych przeprowadzonych na Akademii Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim. W czasie spotkania wykorzystano także roll-upy oraz ulotki nt. idei planu mobilności.

W początkowej części spotkania uczestnicy spotkania zapoznali się z trwającą 75 minut prezentacją, w czasie której przedstawiono harmonogram prac nad dokumentem oraz zdiagnozowane problemy MOF GW i rolę współpracy samorządów w ich rozwiązywaniu.

Następnie uczestnicy spotkania mieli okazję pracować przy czterech stolikach w celu wypracowania wizji mobilności na obszarze MOF GW i priorytetyzacji kierunków działań będących odpowiedziami na pytania operacyjne i główne produkty.

W trakcie spotkania uczestnicy wykreowali wizję w kontekście rozwoju mobilności na obszarze MOF GW, który ma stać się nowoczesnym, zielonym, kompaktowym, skoordynowanym obszarem ze spójnym i zintegrowanym, multimodalnym systemem transportowym. Uczestnicy podkreślali też dużą rolę transportu publicznego, który powinien być niezawodny, stanowić alternatywę dla samochodu oraz odpowiadać na potrzeby pasażerów bez zróżnicowania na wiek.

Cztery stoliki obejmowały różny zakres tematyczny, wśród których były: efektywny transport szynowy i konkurencyjny transport publiczny, sieć dróg rowerowych i atrakcyjne przestrzenie dla pieszych, racjonalne wykorzystanie samochodu, zmniejszenie emisji i zagospodarowanie przestrzenne oraz zintegrowane zarządzanie mobilnością i zwiększanie świadomości ekologicznej. W końcowej części spotkania omówiono główne ustalenia każdego ze stolików.

#### Zdjęcie 4 Warsztaty w ramach II etapu współtworzenia planu



Fot. UM Gorzów Wielkopolski

### III etap - konsultacje społeczne projektu SUMP oraz proces Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

## 2. Jak jest dzisiaj?

Rysunek 3 Tramwaj niskopodłogowy w Gorzowie Wielkopolskim



Fot. Krzysztof Ruciński

### Czy wiesz, że...

- Liczba ludności w gminie Deszczno wzrosła w latach 2010-2020 o prawie **21%**, zaś w gminie Kłodawa o prawie **18%**. Liczba emerytów w Strzelcach Krajeńskich i Skwierzynie wzrosła w tym czasie o ok. **10%**.
- Gmina Bogdaniec tylko w **0,5%** pokryta jest planami zagospodarowania przestrzennego, a gmina Deszczno w **2,1%**. W Gorzowie Wielkopolskim ten wskaźnik wynosi **56%**. Natomiast gmina Kłodawa w 10 lat pokryła **36,5%** swojej powierzchni planami zagospodarowania.
- Od 2015 do 2021 r. ruch na DW132, na wjeździe do Gorzowa Wielkopolskiego wzrósł o **26%**. Na drodze krajowej nr 22 na południe od miasta – o **18%**.
- Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Gorzowie Wielkopolskim i powiecie gorzowskim wzrosła w latach 2015-2020 o **26%**.<sup>7</sup>

Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego (MOF GW) tworzy centralny ośrodek – Gorzów Wielkopolski, gdzie zlokalizowano większość funkcji gospodarczych, społecznych i naukowych wraz z 9 ośrodkami w jego otoczeniu.

<sup>7</sup> Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Poszczególne gminy i miasta wchodzące w skład Obszaru różnią się pod względem istniejącej zabudowy i podejścia do polityki przestrzennej. Przewidziane w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego rezerwy terenów pod nową zabudowę, biorąc pod uwagę uwarunkowania demograficzne, w perspektywie długoterminowej w zupełności pokrywają zapotrzebowanie, a w przypadku niektórych terenów można wskazać na ich **nadpodaż względem obecnych i przyszłych potrzeb**. W konsekwencji ostatnie lata to znaczące postępowanie **procesów „rozlewania się” zabudowy Gorzowa Wielkopolskiego w kierunku gmin bezpośrednio z nim sąsiadujących**. Wpływa to negatywnie na możliwość organizacji efektywnego transportu zbiorowego. Ponadto na obszarze MOF GW **nie istnieje organ integrujący działania i współpracę w zakresie planowania przestrzennego**. Przy powstawaniu nowej zabudowy często nie uwzględnia się w wystarczającym stopniu potrzeb pieszych. O potrzebach pieszych myśli się dopiero po zaprojektowaniu przestrzeni dla innych użytkowników ruchu, w szczególności kierowców samochodów.

**Sieć rowerowa na obszarze MOF GW jest mało spójna**, występuje wiele luk na tym Obszarze, które mogą mieć kluczowy wpływ na niewykorzystanie potencjału roweru jako środka transportu. Brak połączeń pomiędzy poszczególnymi ośrodkami oraz w wielu relacjach wewnątrz każdego ośrodka sprawia, że mieszkańcy, którzy nawet byliby skłonni zamienić własny samochód na rower w codziennych dojazdach do pracy, szkoły itd., aktualnie tego nie czynią, gdyż byłoby to dla nich zbyt męczące, uciążliwe i mało bezpieczne. Istniejąca infrastruktura rowerowa jest w pewnym zakresie bardzo atrakcyjna i dobrej jakości, jednak większość ścieżek rowerowych nie spełnia odpowiednich standardów. Pomimo wielu braków sieć rowerowa MOF GW rozwija się, wydłuża, zagęszcza, poprawia się jej jakość. W ramach nowych inwestycji stosowane są coraz lepsze rozwiązania uwzględniające standardy projektowania infrastruktury rowerowej, które mogą zachęcić do poruszania się rowerem po obszarze MOF GW.

Spójność funkcjonalno-przestrzenna MOF GW wspierana jest przez istniejący układ drogowy (droga ekspresowa S3/DK22). Infrastruktura drogową na tym obszarze, choć na bieżąco poprawiana i rozbudowywana, nadal posiada wiele luk, w tym kluczowe w postaci braku obwodnic poszczególnych miejscowości. Bardzo istotny jest również niedobór mostów, głównie w Gorzowie Wielkopolskim. Konieczny jest rozwój sieci drogowej w kierunku uzupełnienia braków, w celu zmniejszenia wpływu transportu drogowego na społeczności lokalne. Jednak nadmierny rozwój w tej sferze może z kolei spowodować dalszy wzrost ruchu drogowego, który już obecnie jest duży i wciąż się zwiększa. **Dlatego też bardzo ważne jest racjonalne podejście do rozwoju sieci drogowej i równoległe wdrażanie rozwiązań mających na celu ograniczenie przepływów drogowych i uspokojenie ruchu.**

**Poruszanie się po obszarze MOF GW nie jest bezpieczne** – liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców jest zdecydowanie wyższa na tym Obszarze niż w skali całego kraju, co jest wynikiem głównie wypadków zdarzających się poza Gorzowem Wielkopolskim. Pomimo tego na terenie MOF GW nastąpił spadek liczby zdarzeń drogowych oraz osób ciężko rannych.

Pod względem polityki parkingowej można stwierdzić, że ośrodki inne niż Gorzów Wielkopolski właściwie jej nie prowadzą. W samym Gorzowie dobrą praktyką jest funkcjonowanie



interdyscyplinarnego Zespołu Parkingowego, w którego gestii jest podejmowanie decyzji o działaniach strategicznych dotyczących miejskich przestrzeni parkingowych. Głównym problemem jest ścisłe centrum miasta – zbyt duża dostępność miejsc parkingowych, spowodowana m.in. relatywnie niskimi opłatami za korzystanie z SPP oraz dużą podażą dostępnych miejsc, wpływa na niską rotację pojazdów. W efekcie popyt na miejsca parkingowe przekracza ich podaż, prowadząc do nasilenia zjawiska zatorów drogowych oraz „dzikiego” parkowania. **Względna łatwość zaparkowania w centrum miasta zniechęca także do korzystania z transportu zbiorowego** czy innych niskoemisyjnych sposobów poruszania się, co jest sprzeczne z polityką zrównoważonej mobilności.

Logistyka miejska jest uporządkowana w sposób częściowy. Dotychczasowe badania i przeprowadzone rozmowy wskazują na nieprzepisowo parkujące samochody dostawcze jako jeden z głównych problemów w tej sferze, w szczególności w obrębie ścisłej zabudowy śródmieścia Gorzowa Wlkp. Nierzadko realizacja dostaw do sklepów czy aptek wymaga zastawienia chodnika czy nawet czasowego zablokowania fragmentu ulicy. Problem ten jest już stopniowo rozwiązywany przez władze Gorzowa Wielkopolskiego – wyznacza się strefy ograniczonego ruchu pojazdów użytkowych (np. dostawy tylko w godzinach 6:00–10:00) czy specjalne stanowiska postojowe dla samochodów dostawczych. Logistyka miejska to także paczkomaty, których jest wokół nas coraz więcej. Część samorządów współpracuje z operatorami tych urządzeń w kwestii ich rozsądnej lokalizacji, nadal jednak najczęściej stawia się je „na dziko”. Obecnie multimodalność transportu jest wykorzystywana w sposób ograniczony, obsługa zakładów i centrów logistycznych MOF GW odbywa się w przeważającej większości z wykorzystaniem ciężarówek. Istnieje koncepcja budowy multimodalnego centrum logistycznego, obejmującego możliwość przeładunku z ciężarówek na pociągi i barki, jednak jej realizacja jest zależna od powodzenia kilku inwestycji na szczeblu krajowym.

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego jedynie taksówki zapewniają w większości korzystanie z mobilności współdzielonej. Pozostałe jej formy dostępne są jedynie na terenie Gorzowa Wielkopolskiego, mieszkańcy wskazują na pozaregulaminowe korzystanie z systemu hulajnóg elektrycznych poza jego obszarem.

**Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wlkp. nie jest miejscem, w którym kolej wykorzystywana jest w zadowalającym stopniu.** Ze względu na ograniczenia natury technicznej, wynikające z zaszczości historycznych i uwarunkowań ekonomicznych czy społecznych, północna stolica województwa lubuskiego jest **jedynym miastem wojewódzkim w naszym kraju pozbawionym bezpośredniego dostępu do zelektryfikowanej linii kolejowej.** W efekcie liczba połączeń dalekobieżnych, z których można skorzystać, mieszkając w Gorzowie Wlkp. i okolicznych miejscowościach, jest ograniczona, a uruchamiane pociągi nie przyciągają pasażerów atrakcyjnym czasem przejazdu czy dogodnymi skomunikowaniami. Dużym problemem jest także brak koordynacji rozkładów jazdy w węzłach kolejowych (Kostrzyn nad Odrą, Zbąszynek, Krzyż), co wydłuża czas przesiadek. Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego ma także problem z zawodnością i niezadowalającym poziomem dostępności technicznej spalinowego taboru kolejowego eksploatowanego przez przewoźników kolejowych. Wszystko to sprawia, że podstawowym wyborem podczas poruszania się po MOF GW jest samochód. W efekcie powstało **błędne koło – kolej nie uruchamia większej liczby połączeń, tłumacząc to małym popytem i niską przepustowością infrastruktury, a pasażerowie wybierają własne auta,** widząc nieatrakcyjną ofertę

przewoźników i znaczne problemy z zachowaniem odpowiedniego poziomu niezawodności usług przewozowych.

W przypadku **systemu komunikacji tramwajowej** w Gorzowie Wlkp. mamy do czynienia z procesem kompleksowej transformacji – ze stosunkowo popularnego wśród mieszkańców (odbierających tramwaje jako symbol rangi miasta w regionie), ale posiadającego zdekapitalizowaną sieć i wyeksploatowany tabor, w kierunku zmodernizowanego, nowoczesnego środka transportu publicznego, pełniącego rolę głównego, najbardziej efektywnego przewozowo elementu zrównoważonej mobilności na terenie miasta. W trakcie realizacji jest program modernizacji sieci tramwajowej w Gorzowie Wlkp., składający się z przebudowy i budowy nowych fragmentów torowisk oraz zakupów taboru, modernizacji hali i stacji obsługi.

W zakresie **transportu autobusowego** należy stwierdzić, że komunikacja miejska w Gorzowie Wielkopolskim jest obsługiwana autobusami w dobrym stanie technicznym, a ponad połowa taboru spełnia najwyższe normy emisji spalin. Podczas prac diagnostycznych stwierdzono też parę wad na poziomie operacyjnym, dotyczących płatności za bilety, czystości pojazdów czy ich zatłoczenia. Wskazano też na brak oferty biletów krótkookresowych oraz konieczność zwrócenia uwagi na konkurowanie z innymi środkami transportu przy podwyżce cen biletów. Zaletą komunikacji autobusowej w Gorzowie Wielkopolskim jest wprowadzenie Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na przystankach oraz udostępnianie danych rozkładowych. Często poruszanym przez mieszkańców problemem dotyczącym miejskiego transportu autobusowego jest natomiast brak bezpośredniego połączenia pomiędzy niektórymi częściami miasta.

W ostatnich latach można zaobserwować tendencję gmin MOF GW do organizowania własnej komunikacji (z kursami wjeżdżającymi na teren miasta Gorzowa Wielkopolskiego) i rezygnacji z kursów podmiejskich organizowanych przez największe miasto Obszaru Funkcjonalnego. Trend nasilił się po wprowadzeniu systemu dopłat z Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych. Taki sposób organizacji transportu zbiorowego, chociaż jest tańszy dla poszczególnych gmin, prowadzi do dalszej **dezintegracji różnych systemów komunikacyjnych** pod względem taryfowym i rozkładowym. Oznacza to także brak jednego organizatora transportu dla całego obszaru MOF GW, który zapewniałby transport zintegrowany zarówno funkcjonalnie, jak i taryfowo. Dlatego należy uznać, że **integracja transportu publicznego na terenie MOF GW jest niedostateczna i słabo rozwinięta**.

**Istnieją też gminy, w których w dni wolne od pracy i nauki szkolnej nie istnieje żaden transport zbiorowy autobusowy**; natomiast w dzień roboczy szkolny liczba „białych plam” – sołectw bez dostępu do komunikacji publicznej – jest niewielka, z zastrzeżeniem, że dostęp ten często oznacza jedynie od 2 do 5 kursów dziennie w godzinach dostosowanych do przywozu i odwozu dzieci ze szkół.

Przystanki autobusowe w MOF GW są równomiernie rozmieszczone. Występuje dobra dostępność do przystanków w zabudowie wielorodzinnej oraz znacznie niższa dostępność w zabudowie jednorodzinnej. Strefa przemysłowa w Gorzowie Wielkopolskim charakteryzuje się dobrą dostępnością do przystanków autobusowych. Należy jednak podkreślić, że przystanki nie posiadają jednolitego standardu.

Na obszarze MOF GW, głównie w Gorzowie Wielkopolskim, podejmowane są akcje promujące zrównoważoną mobilność, takie jak: „Odkryj na rowerze Gorzów i okolice!”, która promuje mobilność rowerową na obszarze powiatu gorzowskiego, czy „PoznajMY Gorzów na nowo!” – zachęcająca do odkrycia miasta przez jego mieszkańców poprzez podróże piesze oraz rowerowe. Promocja zrównoważonej mobilności jest ważnym elementem wdrażania idei wśród mieszkańców, dlatego w gestii jednostek samorządu terytorialnego powinno być podejmowanie kolejnych działań promocyjnych w tym obszarze.

Nakreślona powyżej diagnoza oraz zalety i wady systemu mobilności pozwoliły na określenie wyzwań, przed którymi stoi Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego, powiązanych z ideą zrównoważonej mobilności. Jest to dobry punkt wyjścia dla stworzenia atrakcyjnej alternatywy dla samochodu w postaci m.in. transportu publicznego i zachęcenia mieszkańców do korzystania z innych środków transportu niż transport samochodowy poprzez działania edukacyjno-informacyjno-promocyjne. Działania te zostaną określone w kolejnych krokach, których zwieńczeniem będzie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego. Pogłębioną analizę stanu wyjściowego i możliwych znajdą Państwo na 369 stronach „**Raportu diagnostyczno-strategicznego stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej MOF Gorzowa Wielkopolskiego**” i w załącznikach do niego.

#### Zdjęcie 5. Przestrzeń publiczna w Lubiszynie



Fot. UM Lubiszyn

## 3. Jakie mamy opcje na przyszłość?

### 3.1. SCENARIUSZE

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 systemy mobilności w Polsce. Nie jesteśmy jednak dziś w stanie przewidzieć wszystkiego, co będzie wpływało na system mobilności w MOF GW do 2037 r. Wiemy np. jednak, 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 **cenę 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 musimy przewidzieć w Planie 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.

#### SCENARIUSZ REFERENCYJNY

Chaos przestrzenny będzie się pogłębiał, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych związanych z dojazdami.

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.

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.

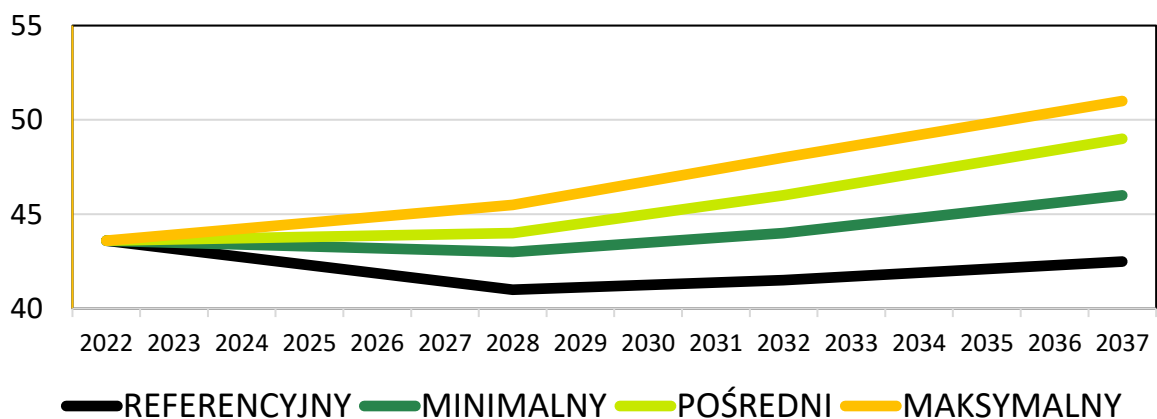
Nie będzie wspólnego zarządzania ofertą mobilności i daleko idącej współpracy samorządów. Wydane zostaną duże środki (przede wszystkim na drogi), jednak nie przyniesie to wymiernych efektów w postaci zmiany zachowań komunikacyjnych.

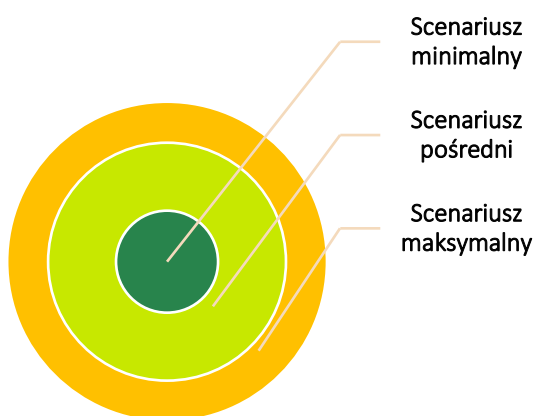
#### SCENARIUSZ MINIMALNY

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>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>
<b>SCENARIUSZ POŚREDNI</b>	<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>
<b>SCENARIUSZ MAKSYMALNY</b>	<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





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.

Scenariusze zostały poddane analizie wielokryterialnej, uwzględniającej aspekt kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko opisanej w Załączniku nr 1 – Wybór scenariusza do realizacji. Na podstawie analizy wybrano scenariusz działań oraz grupę zadań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności.

**Zdecydowano o wyborze SCENARIUSZA POŚREDNIEGO.**

#### SCENARIUSZ POŚREDNI

Wybór scenariusza pośredniego był podyktowany uwarunkowaniami oraz wynikami warsztatów nad rozwiązaniami. Na podstawie przeprowadzonego procesu diagnostycznego można ocenić, że w ostatnich latach w MOF GW postępowały 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

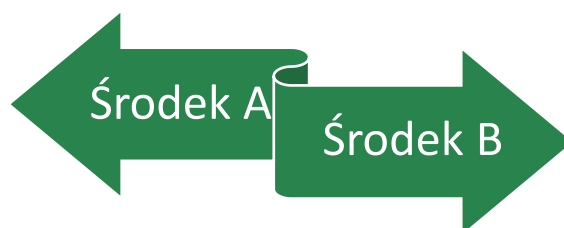
Brak koordynacji  
rozkładów jazdy  
w transporcie  
publicznym

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 największy efekt przy najniższych kosztach. Wpłynęło to na zaproponowaną kolejność realizacji działań.

Niekiedy istnieje 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 ambitnych, zbyt kosztownych czy całkowicie niedostosowanych 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 wypełnione, 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 (ten plan zakłada perspektywę 15 lat). **Uchwalenie Planu przez samorządy to początek drogi, a nie jej koniec.** Skuteczność jego realizacji będzie weryfikowana i omawiana, a scenariusze, cele i działania 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

europiejskim. Można będzie więc porównać, jak radzą sobie poszczególne regiony i które środki są naprawdę skuteczne.

### Zdjęcie 6. Plan Zrównoważonej Mobilności jest odpowiedzią na wyzwania klimatyczne



Fot. Bartłomiej Nowosielski.

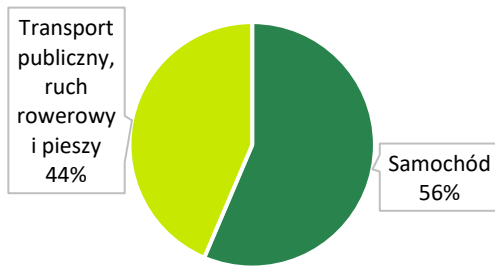
## 3.2. WIZJA MOBILNOŚCI W OBSZARZE FUNKCYJALNYM GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

Wizja mobilności przyszłości w MOF GW została wypracowana dzięki współpracy władz lokalnych, instytucji tworzących system mobilności i społeczności lokalnej, przy wsparciu zewnętrznych ekspertów.

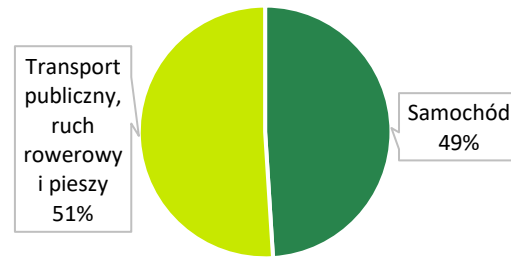
Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego jest nowoczesny, zielony i kompaktowy. Staje się taki dzięki funkcjonowaniu w jego obrębie spójnego, bezpiecznego, zintegrowanego i multimodalnego systemu transportowego. Wyraźnie wspierany jest rozwój transportu publicznego, który ma stać się niezawodną alternatywą dla wszystkich mieszkańców, bez względu na ich wiek i status materialny.



## Jak poruszamy się po MOF GW teraz (2022)?



## Jak chcemy poruszać się w 2037?



Źródło: Szacunki Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie badań ankietowych

### 3.3. JAKIE SĄ NASZE CELE?

Na podstawie wizji sformułowano 4 cele strategiczne oraz 7 celów operacyjnych. Wszystkie zaplanowane działania mają charakter SMART, co oznacza, że są:

- skonkretyzowane – mają jednoznaczny charakter i nie mogą być luźno interpretowane;
- mierzalne – dla każdego celu określono efekt realizacji – najczęściej w postaci wskaźnika realizacji;
- osiągalne – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie mobilności;
- istotne – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów planu;
- określone w czasie – cele strategiczne mają zostać zrealizowane do 2037 roku, cele operacyjne do 2030 roku.

#### 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 najszerzej grupy mieszkańców, niezależnie od wieku i stanu zdrowia. Musimy myśleć o jego ofercie w kategorii jednego systemu – nie poszczególnych gmin i spółek.



### 4. Rozwój aktywnej mobilności

Potrzebna jest świadoma polityka uwalniania potencjału, jaki tkwi w rozwoju ruchu rowerowego. Należy w tym zakresie dążyć 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 dla środowiska systemu transportowego.



### 7. Świadomi i zaangażowani mieszkańcy

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

## 4. Jak będziemy działać?

Na podstawie przedstawionej diagnozy stanu mobilności w MOF GW, procesów partycypacyjnych, wypracowanych scenariuszy oraz sformułowanej wizji mobilności w Obszarze Funkcjonalnym Gorzowa Wielkopolskiego w poniższym rozdziale doprecyzowano zamierzenia celów operacyjnych oraz określone powiązane z nimi działania. Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej informacji szczegółowych nt. działań w zakresie:

- sposobu realizacji,
- podmiotu odpowiedzialnego za realizację,
- partnerów w realizacji,
- horyzontu czasowego,
- źródła finansowania i klasie kosztów,
- pożądanym efekcie realizacji działania,

wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Działania PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

### 4.1. DOBRZE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI

Tabela 1. Realizacja celu operacyjnego „Dobrze zarządzany system mobilności”

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
1.1	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze MOF GW
1.2	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu w MOF GW
1.3	Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW
1.4	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii w MOF GW
1.5	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży MOF GW (z wykorzystaniem otwartych danych)
1.6	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu
1.7	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów
1.8	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności
1.9	Integracja informacji o ofercie połączeń transgranicznych
1.10	Otwarte przewozy szkolne
1.11	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej
!	Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej na temat sposobu działań, wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Wdrożenia PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

*Mamy mnóstwo świetnych wizji, realizujemy może jedną, dwie.*

*Jak to jest, że możemy dogadać się z Berlinem w sprawie wspólnej taryfy, a nie możemy z Kłodawą...*

Podczas badań i warsztatów wielokrotnie podkreślano, że w MOF GW powstało wiele wysokiej jakości projektów związanych z planowaniem przestrzennym i zrównoważoną mobilnością, większość z nich jednak nigdy nie została zrealizowana. Brakuje koordynacji, nadzoru nad ich wykonaniem i długoterminowej konsekwencji w realizacji.

Rzeczywiste powiązania i przemieszczenia w MOF GW nie korespondują z granicami gmin. Tak długo, jak nie zaczniemy zarządzać mobilnością na odpowiednim poziomie, tak długo nie zbudujemy spójnego systemu zrównoważonej mobilności. Musimy ujednoczyć standardy zarządzania rozwojem przestrzennym, infrastrukturą i usługami mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Gorzowa Wielkopolskiego.

## Zarządzanie mobilnością jest dziś rozproszone

### 15 zarządców dróg

każdy ze swoimi standardami i wizją rozwoju.

### 8 organizatorów transportu zbiorowego

każdy z własną taryfą, wzorem rozkładu jazdy oraz standardem wymaganym od przewoźnika.

Transport publiczny w obszarze docelowo organizować będzie jeden podmiot o silnych kompetencjach, który będzie prowadził działania z myślą o potrzebach całego Obszaru, nie wybranych gmin. W celu eliminacji konfliktu interesów wyraźnie rozgraniczone zostaną kompetencje organizatora transportu i przewoźników.

15 zarządców dróg będzie koordynować między sobą działania związane z budową infrastruktury drogowej i jej standardami. Samorządy Obszaru Funkcjonalnego będą komunikować zarządcy linii kolejowych swoje potrzeby w skoordynowany sposób.

Tabela . Wyjściowy budżet na transport publiczny w MOF GW – 2021

Transport zbiorowy – MOF GW	5,3 mln zł
Transport zbiorowy – Gorzów Wielkopolski	100,1 mln zł
Dowożenie uczniów do szkół	5,6 mln zł
<b>Łączne nakłady MOF GW na transport</b>	<b>110,9 mln zł</b>

Źródło: Sprawozdania z wykonania planu wydatków budżetowych poszczególnych JST

Podjęte zostaną działania na rzecz eliminacji konfliktu interesów Gorzowa Wielkopolskiego i okolicznych gmin wiejskich – wypracowane zostaną rozwiązania, które pozwolą ponownie włączyć wszystkie gminy, które dotychczas organizowały transport publiczny w porozumieniu z Gorzowem do jednolitego systemu. Zwiększony zostanie zakres partnerstwa oraz integracji pomiędzy samorządami oraz zakres wpływu mniejszych samorządów na działanie Obszaru

Funkcjonalnego. Organizacja transportu nie będzie wyłącznie zadaniem Gorzowa Wielkopolskiego. Gminy i powiaty MOF GW będą ponosić stopniowo coraz większe nakłady na transport publiczny. Pierwszym efektem działań będzie wzajemne honorowanie biletów wszystkich przewoźników i włączenie we wspólny system informacji pasażerskiej wszystkich przewozów autobusowych. W celu optymalizacji kosztów systemu transportowego przewozy szkolne będą stopniowo włączane w zintegrowany system transportu publicznego.

**Tabela 2. Korzyści z utworzenia jednolitego organizatora transportu<sup>8</sup>**

<p><b>TANIEJ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobusy podmiejskie będą korzystały ze środków Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych i zostaną objęte refundacją ulg ustawowych, co pozwoli obniżyć koszty ich uruchamiania;</li> <li>• Dzięki wspólnym zamówieniom możliwe będzie uzyskanie niższych cen usług ze względu na wystąpienie efektu skali;</li> <li>• W zamówieniach o niewielkiej skali lub w wypadku podmiotu wewnętrznego brak konieczności rozpisywania postępowań przetargowych na usługi transportu publicznego;</li> <li>• W wypadku zamówień na konkurencyjnym rynku, dzięki łączeniu mniej i bardziej rentownych linii w pakiety, koszt przejechania jednego kilometra przez przewoźnika autobusowego może być niższy.</li> </ul>
<p><b>PROŚCIEJ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Możliwe będzie wypracowanie jednolitej taryfy biletowej dla pasażera (bilet łączony transport miejski + powiatowo-gminny);</li> <li>• Związek umożliwi też ujednoczenie warunków przewozów, metod płatności za bilety, stworzenie jednolitej informacji pasażerskiej, oznakowania pojazdów oraz integracji rozkładowej, taryfowej i biletowej na obszarze MOF GW;</li> <li>• Gminy, które nie mogą sobie pozwolić na finansowanie stanowiska ds. transportu publicznego nie będą musiały samodzielnie kontrolować jakości usług świadczonych przez prywatnych przewoźników;</li> <li>• Rozpatrywanie wniosków i skarg składanych przez pasażerów będzie łatwiejsze.</li> </ul>
<p><b>LEPIEJ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wyspecjalizowana jednostka, która jest skoncentrowana na poszczególnych zadaniach publicznych i zwiększenie znaczenia lokalnego i ponadlokalnego transportu publicznego stworzą lepszy system niż poszczególne samorządy osobno;</li> <li>• Związek jest lepszym i skuteczniejszym partnerem dla rozmów z podmiotami szczebla krajowego i wojewódzkiego niż poszczególne samorządy z osobna<sup>9</sup>;</li> <li>• W dłuższej perspektywie związek jest podstawą do stworzenia platformy mobilności jako usługi, która na podstawie porozumień z sektorem prywatnym będzie oferowała płatności za usługi mobilności.</li> </ul>

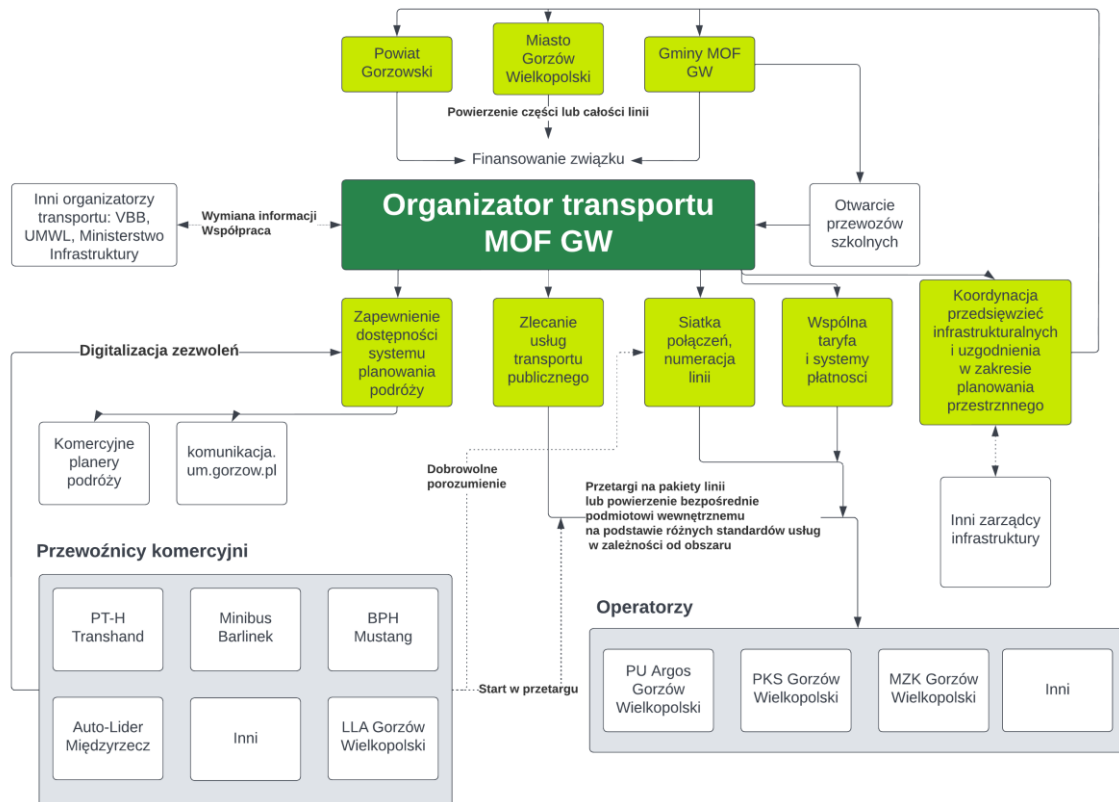
<sup>8</sup> W 2022 r. optymalną formą jest utworzenie związku powiatowo-gminnego.

<sup>9</sup> Przykładem może być Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe, który wystąpił o zwiększenie liczby zatrzymań pociągów PKP Intercity oraz wspólne rozwiązania taryfowe.

## STABILNIE

- Plan transportowy dla związku powiatowo-gminnego wyznaczy długofalowe ramy funkcjonowania system transportu publicznego w MOF GW;
- Mniejsze samorządy zyskają realny wpływ na ofertę transportu publicznego, a decyzje będą musiały być podejmowane w warunkach partnerstwa i z myślą o wszystkich uczestnikach związku.

Rysunek 4. Schemat funkcjonowania organizatora transportu w MOF GW



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Do 2027 r. w MOF GW utworzony zostanie jeden podmiot zarządzający usługami transportu publicznego. Do 2030 r. wszystkie autobusy i tramwaje w MOF GW będzie można zobaczyć na jednej mapie i na jednym bilecie pojechać koleją, tramwajem, autobusem miejskim i podmiejskim.

Zakres funkcjonowania związku będzie zależny od postępów we współpracy i zdolności finansowych jednostek go tworzących. Początkowo utworzy on wspólne ramy dla komunikacji powiatowo-gminnej zintegrowanej wspólnym systemem informacji pasażerskiej z komunikacją miejską w Gorzowie z pewnym stopniem wzajemnego honorowania biletów, jednak nie obejmie wszystkich połączeń. W następnej kolejności obejmie on szerszy zakres połączeń i dalej idącą integrację taryfową, zaś docelowo w MOF GW funkcjonował będzie pełnoprawny związek komunikacyjny, obejmujący wszystkie środki transportu (w tym kolej), a cały system transportu publicznego będzie miał z perspektywy pasażera jednolity charakter.

**Tabela 3. Droga do pełnej integracji systemu transportu publicznego w MOF GW**

Obszar	2022	2028	2032
Liczba organizatorów transportu	15	3 – krajowy, wojewódzki, MOF GW	3
Taryfa	Brak integracji	GW + przewozy powiatowo-gminne + kolej	GW + przewozy powiatowo-gminne + kolej
Zintegrowana informacja pasażerska	Dynamiczna (z pozycjami na mapach) informacja pasażerska dla GW	Dynamiczna dla GW + statyczna (rozkłady) dla powiatowo-gminnych	Cały transport publiczny w MOF GW

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Zadaniem związku nie będzie tylko organizacja transportu publicznego, ale także koordynacja procesów inwestycyjnych i tworzenie wspólnych standardów, np. w zakresie rozwiązań o charakterze inteligentnych systemów transportowych. Niezależnie od przyjętego scenariusza działań, możliwie szybko wypracowana zostanie jednolita numeracja linii dla całego obszaru – linie aglomeracyjne i powiatowo-gminne przyjmą numerację w zakresie 200-399. Docelowo wypracowana zostanie także wspólna taryfa biletowa oparta o model strefowy z wykorzystaniem elektronicznych metod płatności w pojazdach. Zarządzający systemem mobilności zadbają o korzystną relację cenową pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym.

Podjęte zostaną także działania na rzecz poprawy oferty transgranicznej z Niemcami. We wspólny system informacji pasażerskiej będą włączani także prywatni przewoźnicy, nawet jeśli nie uda się wypracować zasad współpracy w zakresie taryfy czy siatki połączeń. Usprawnione zostaną procedury współpracy wewnętrznej w urzędach w zakresie spraw związanych ze zrównoważoną mobilnością, a kompetencje pracowników zajmujących się systemem będą stale podnoszone.

## 4.2. DOBRZE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ

**Tabela 4. Realizacja celu operacyjnego „Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń”**

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
2.1	Koordinacja planowania przestrzennego
2.2	Tworzenie przestrzeni wysokiej jakości
2.3	Budowa centrów lokalnych
2.4	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny
2.5	Spójny rozwój MOF GW



Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej na temat sposobu działań, wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Wdrożenia PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

Co roku każdy zameldowany obywatel Polski traci 2 200 zł<sup>10</sup> na chaosie przestrzennym. Koszty, jakie ponosimy, to również nadmiarowe dojazdy do pracy i szkoły oraz stracony czas. Ład przestrzenny to nie tylko ochrona środowiska, ale też wymierne korzyści dla mieszkańców i samorządów. Budujmy tak, aby korzystać, a nie tracić.

### **To, gdzie mieszkamy, ma bezpośredni wpływ na to, jak się przemieszczamy.**

Warunkuje sposób, w jaki podróżujemy codziennie do szkoły, pracy lub na zakupy (pieszo, rowerem, pociągiem, samochodem), ile czasu zajmuje nam podróż i jaki będzie jej koszt. Wpływa również na istotne życiowe decyzje, dotyczące np. miejsca pracy lub edukacji. Nasz dom, sąsiednie budynki, drogi i infrastruktura oraz środowisko naturalne składają się na krajobraz, który również jest elementem naszych codziennych podróży. Ma on wpływ na nasz nastrój i emocje. Przyjazna i harmonijna przestrzeń będzie sprzyjała naszemu dobremu samopoczuciu, a nieuporządkowana i chaotyczna będzie je obniżała.

Planowanie zrównoważonej mobilności jest więc nierozdzielnie połączone z planowaniem przestrzennym. Od stopnia strategicznego, na którym kreujemy wizję rozwoju całego Obszaru Funkcjonalnego (decydujemy o tym, gdzie będzie rozwijała się zabudowa mieszkaniowa i usługowa, gdzie będzie przemysł, a które obszary będą wyłączone z zabudowy na cele rolne lub ochrony przyrody), przez dokumenty gminne (decydujemy, jak poszczególne miejscowości, dzielnice i osiedla będą ze sobą połączone), aż do standardów wykonawczych (definiujemy typowe bezpieczne i przyjazne użytkownikom rozwiązania, w tym np. minimalne szerokości chodników i dróg rowerowych czy też sposoby kształtowania infrastruktury rowerowej i pieszej w obrębie skrzyżowań).

**Naszym celem jest więc wskazanie takiego kierunku zmian planowania i zarządzania rozwojem przestrzennym MOF GW, aby zapewniał on dogodne warunki do życia, przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu naszych działań na środowisko.**

#### **Dokumenty planistyczne i strategiczne**

Podstawowym dokumentem, który będzie wyznaczał kierunki rozwoju przestrzennego całego MOF GW, będzie zaktualizowany do nowych granic **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego** dla MOF GW. W dokumencie zostanie wskazana struktura osadnicza, główne obszary inwestycyjne. Plan określi również tereny preferowane do zabudowy oraz te, gdzie nowe inwestycje powinny być ograniczane. Dokument zostanie zaktualizowany przy współpracy związku powiatowo-gminnego MOF GW lub Gorzowa Wielkopolskiego oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego. Ustalenia PZMM oraz zaktualizowanego Planu Zagospodarowania Województwa Lubuskiego dla MOF GW będą wzięte pod uwagę przy aktualizacji **strategii rozwoju ponadlokalnego** MOF GW.

Istotną kwestią zrównoważonego rozwoju MOF GW jest spójny rozwój zabudowy w całym Obszarze oraz przeciwdziałanie negatywnym skutkom suburbanizacji. Z tego względu w MOF GW podejmiemy działania zorientowane na koordynację planowania przestrzennego pomiędzy

---

<sup>10</sup> P. Śleszyński, P. Kukołowicz, *Spółeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego*, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa 2021.



gminami oraz zapewniające wsparcie techniczne oraz merytoryczne w opracowywaniu dokumentów planistycznych. Ten cel może zostać zrealizowany na dwa sposoby.

Pierwszy to utworzenie **grupy roboczej** skupiającej samorządy MOF GW. Grupa powinna zostać powołana przez Miasto Gorzów Wlkp. oraz współpracować z pozostałymi gminami MOF GW na zasadzie porozumienia. Do zadań grupy należałoby opiniowanie projektów SUIKZP oraz MPZP. Aby działalność grupy miała rzeczywisty wpływ na rozwój przestrzenny MOF GW, jej funkcjonowanie będzie opierać się na regularnych spotkaniach oraz zaangażowaniu w prace planistyczne gmin MOF GW już na etapie sporządzenia projektów dokumentów. Komisja powinna również zapewniać wsparcie gminom w obowiązkowej ocenie aktualności SUIKZP.

Drugim sposobem, skutkującym większym zaangażowaniem członków MOF GW, jest utworzenie **komisji**. Działalność komisji w zakresie planowania przestrzennego powinna polegać na zapewnieniu wsparcia merytorycznego i technicznego gminom MOF GW w opracowywaniu dokumentów planistycznych (SUIKZP i MPZP). W ramach komisji będą organizowane regularne spotkania oraz szkolenia dla urzędników gmin MOF GW dot. m.in. dobrych praktyk w zakresie planowania przestrzennego, zorientowania rozwoju przestrzennego na zrównoważoną mobilność oraz zmian legislacyjnych. Komisja będzie działała jako **forum wymiany doświadczeń** oraz informacji pomiędzy planistami członków MOF GW. W perspektywie zapowiadanej reformy planowania przestrzennego funkcjonowanie komisji będzie znacznym wsparciem dla gmin mierzących się z koniecznością aktualizacji dokumentów planistycznych i strategicznych.

#### Zdjęcie 7. Przykład uporządkowanej zabudowy podmiejskiej



Źródło: Krzysztof Ruciński

**Gminy MOF GW, które posiadają nieaktualne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zaktualizują je.** Dokumenty te będą w sposób racjonalny, w oparciu o prognozy demograficzne oraz gospodarcze, wyznaczały tereny przeznaczone pod nowe inwestycje, m.in. mieszkaniowe i usługowe. Obszary te będą przede wszystkim zlokalizowane jako uzupełnienie oraz kontynuacja istniejącej zwartej zabudowy. Przykładem dobrej praktyki w tym zakresie jest gmina Santok, która w ramach nowego studium dokonała redukcji rezerw terenów inwestycyjnych. Obszary nowej zabudowy będą planowane jako wielofunkcyjne (miks mieszkań, usług i handlu, nieuciążliwego drobnego przemysłu), zgodnie z ideą miasta kompaktowego.

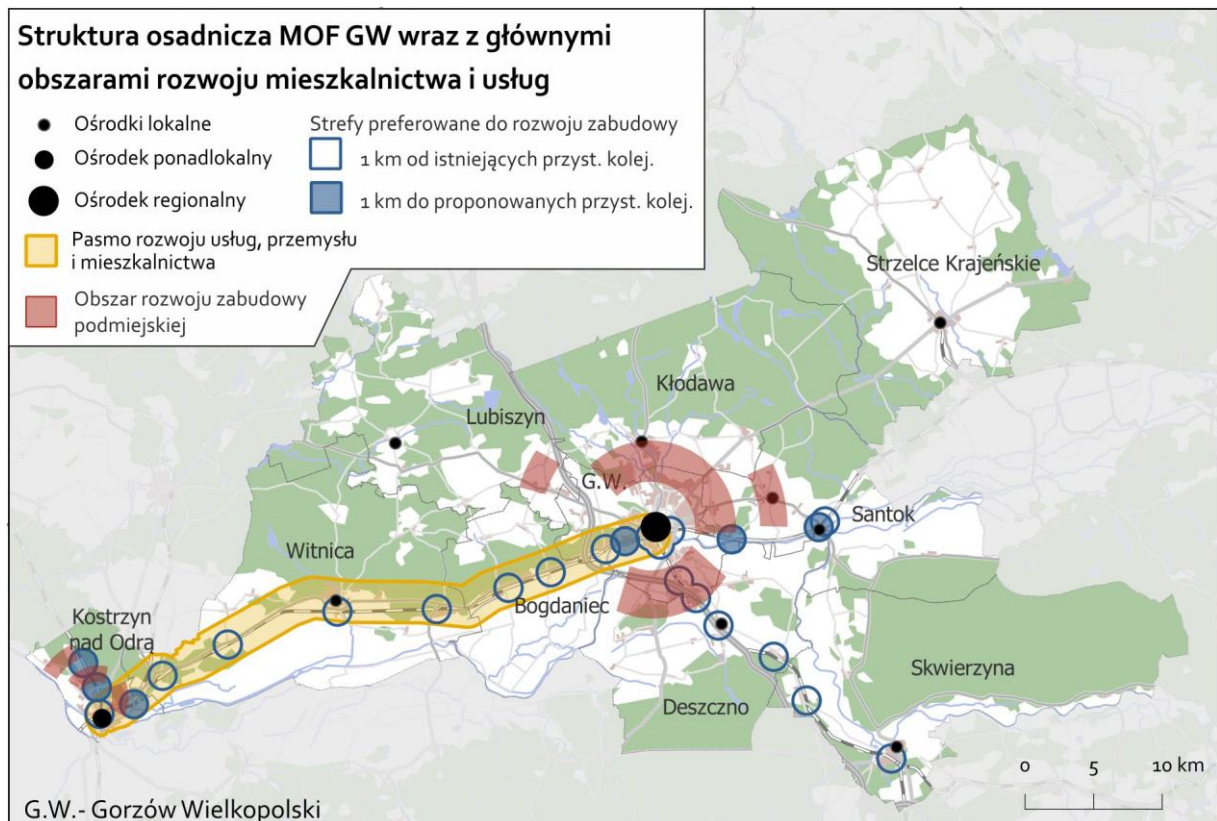
W ślad za aktualizacją Studiów podążać będzie uchwalanie nowych planów miejscowych, które wprowadzą **ograniczenia oraz zakazy dla lokalizacji nowej zabudowy** na terenach rolniczych i przyrodniczych oraz innych, na których pojawienie się nowej zabudowy nie sprzyjałoby łaadowi przestrzennemu. Wprowadzenie granic rozwoju nowej zabudowy nie będzie miało na celu zmniejszenia liczby powstających inwestycji w danej gminie, a jedynie ich przestrzenne uporządkowanie. Takie inwestycje przełożą się na bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury technicznej i transportowej, ochronę środowiska naturalnego, a przede wszystkim pozwolą na tworzenie efektywnych systemów transportowych.

#### **Tereny inwestycyjne i węzły przesiadkowe**

MOF GW charakteryzuje się korzystnymi uwarunkowaniami w zakresie lokalizacji zabudowy w pobliżu przystanków kolejowych. Większość najliczniej zamieszkałych miejscowości (Gorzów Wlkp., Kostrzyn nad Odrą, Skwierzyna, Witnica itd.), niektóre z istniejących obszarów przemysłowych (w Kostrzynie nad Odrą, Witnicy, Skwierzynie) oraz część z planowanych terenów zabudowy mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej (Kostrzyn nad Odrą) znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury kolejowej. Istniejący potencjał zostanie wykorzystany i wzmocniony.

**Polityka przestrzenna ukierunkowana na zrównoważoną mobilność** będzie realizowana na wszystkich poziomach: od strategicznego do operacyjnego. Nowe tereny inwestycyjne, zarówno mieszkaniowe, usługowe, ale też biurowe lub przemysłowe, będą lokalizowane przy istniejących lub planowanych węzłach przesiadkowych, przede wszystkim przy **przystankach kolejowych** (preferencyjnie w odległości do 1 km dojazdu od przystanku kolejowego lub 15 min dojazdu rowerem) oraz wzdłuż głównych tras dowozowych **transportu autobusowego i tramwajowego**. Konkretnie funkcje i powierzchnie terenów inwestycyjnych będą zależne od lokalizacji danego przystanku/węzła.

Rysunek 5. Struktura osadnicza MOF GW wraz z głównymi obszarami rozwoju mieszkalnictwa i usług



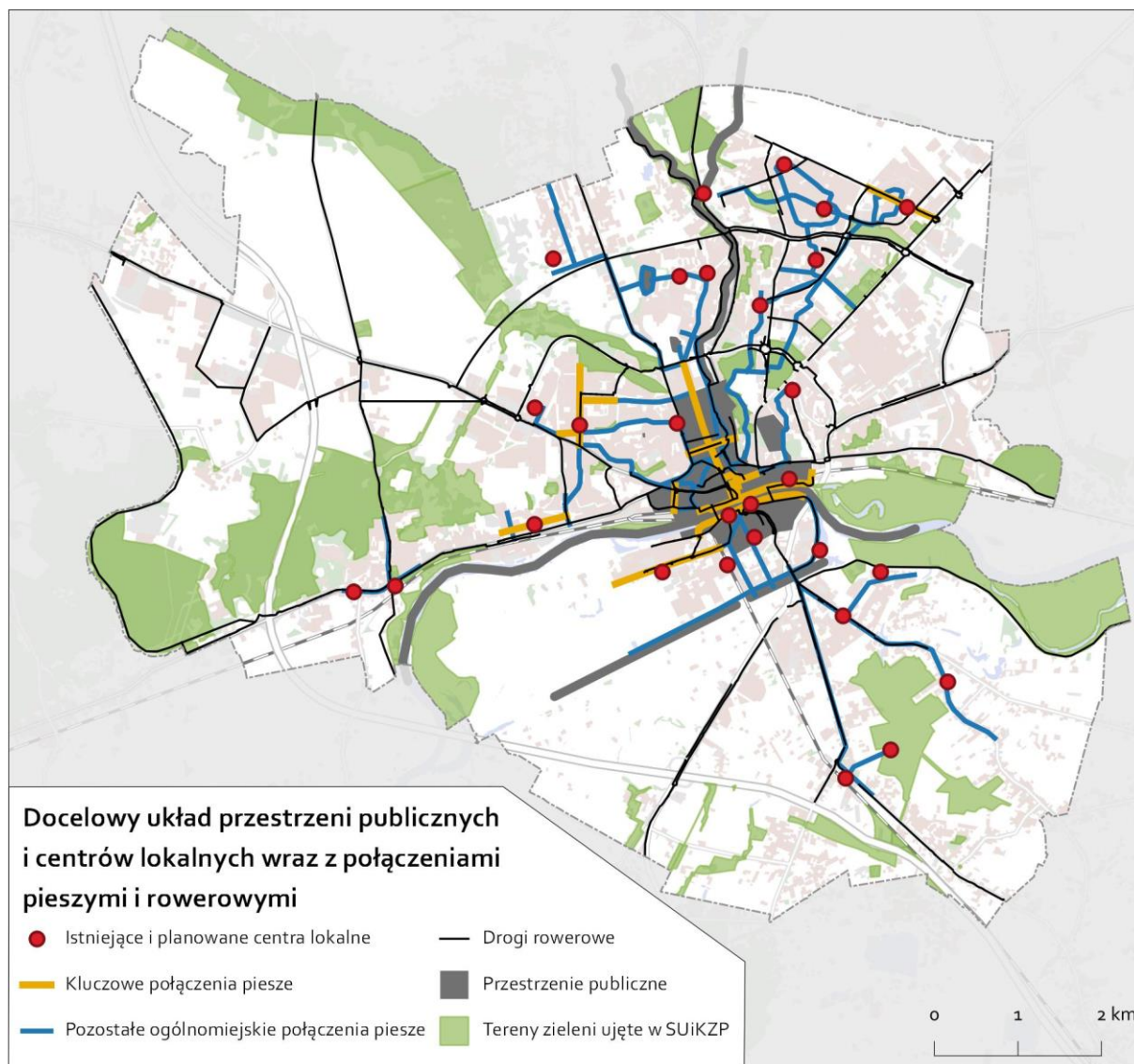
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

W obrębie przystanków i stacji kolejowych będą wskazywane funkcje usługowe, a komfortowe dojście piesze i dojazd rowerowy zabezpieczony zostanie odpowiednimi zapisami SUIKZP i MPZP poszczególnych gmin. Otoczenie przystanków kolejowych i usług będzie projektowane **przede wszystkim z myślą o przemieszczających się pieszo**, tj. poszczególne funkcje będą znajdowały się w zasięgu małych odległości, na jednym poziomie oraz powiązane z atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi. Lokalizacja usług (np. sklepu, siłowni, kawiarni, przedszkola) w obrębie węzłów przesiadkowych będzie sprzyjała wykorzystaniu kolei. Przemieszczanie się koleją będzie najkorzystniejszą formą transportu, biorąc pod uwagę inne codzienne aktywności wykonywane „po drodze”. W zależności od ich położenia w zabudowie, węzły przesiadkowe lub przystanki kolejowe oraz ich otoczenie będą przejmowały lub uzupełniały funkcję lokalnych centrów.

### Przestrzenie publiczne

Place, skwery, zieleńce, tereny nadwodne, ulice handlowe, bulwary itp. to elementy systemu przestrzeni publicznych. Przestrzenie te powinny być nieodłącznym elementem obszarów miejskich jako podstawowy element integrujący lokalne społeczności. Właściwe funkcjonowanie tych przestrzeni, podobnie jak w przypadku infrastruktury transportowej, zależy jest m.in. od ich dostępności, tj. możliwości szybkiego i łatwego dotarcia do nich pieszo, rowerem lub transportem zbiorowym. Lokalizacja oraz wzajemne połączenia tych przestrzeni, w tym piesze i rowerowe, będą wskazywane w SUIKZP gmin oraz uszczegóławiane w MPZP.

Rysunek 6. Docelowy układ przestrzeni publicznych i centrów lokalnych wraz z połączeniami pieszymi i rowerowymi



Źródło: Opracowanie własne na podstawie SUIKZP Gorzowa Wielkopolskiego

Nowa zabudowa, szczególnie na obszarach podmiejskich, będzie rozwijana w oparciu o **kontynuację systemu przestrzeni publicznych**, zapewniając dobrą dostępność (preferencyjnie do 15 min spaceru) do placów, skwerów i terenów zieleni oraz lokalnych centrów. Istniejące oraz nowe obszary miejskie będą skupione wokół **lokalnych centrów**, czyli obszarów danej dzielnicy lub osiedla, które służą wymianie handlowej, intelektualnej i społecznej oraz są powiązane z lokalną przestrzenią publiczną. Planowane obszary nowej zabudowy będą sprzyjać **integracji miasta** wokół lokalnego centrum, m.in. poprzez układ zabudowy zachowujący czytelne połączenia z centrami lokalnymi. Lokalizacja nowych lokalnych centrów będzie wskazywana w SUIKZP oraz MPZP gmin MOF GW. Szczególnie istotne obszary, które będą wymagały współpracy gmin w zakresie tworzenia systemu przestrzeni publicznych i lokalnych centrów, to styk miasta Gorzowa Wlkp. i gmin wiejskich.

### 4.3. EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Tabela 5. Realizacja celu operacyjnego „Efektywny i powszechny system transportu publicznego”

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
3.1	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW
3.2	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego (autobusowych i tramwajowych) na terenie aglomeracji miasta Gorzowa Wielkopolskiego
3.3	Odnowa floty pojazdów komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim
3.4	Odnowa floty autobusów komunikacji podmiejskiej na terenie MOF GW
4.1	Budowa Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej
4.2	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim
4.3	Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego
4.4	Budowa systemu parkingów buforowych przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych
4.5	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych
4.6	Rozbudowa infrastruktury tramwajowej
5.1	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW
5.2	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	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW
5.4	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych
5.5A/B	Przygotowanie koncepcji budowy sprawnego systemu kolejowego w MOF GW (kolej aglomeracyjna lub tramwaj dwusystemowy)
5.6	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą
!	Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej na temat sposobu działań, wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Wdrożenia PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

*Komunikacja publiczna nie może być formą pomocy socjalnej – ma być realną alternatywą dla samochodów.*

*Ważne, żeby komunikacja miejska miała priorytet, a nie grzęzła w korkach.*

Zbudujemy system transportu publicznego, który w kluczowych relacjach jest bardziej atrakcyjny i dostępny niż dojazd samochodem.

**Efektywny, dostępny i zrównoważony transport publiczny będzie jednym z najważniejszych elementów poprawiających poziom życia na terenie MOF GW.** Stworzenie zintegrowanego systemu w tym zakresie jest jednym z głównych celów Planu. Swoim zasięgiem obejmie on cały Miejski Obszar Funkcjonalny, a także uwzględni istotne połączenia zewnętrzne.

**Podjmiemy działania na rzecz utworzenia jednolitego systemu transportu publicznego na terenie MOF GW, który będzie obejmował połączenia kolejowe, zintegruje kilka funkcjonujących dziś niezależnie sieci autobusowych, tramwaje i potencjalne nowe rozwiązania – takie jak transport na żądanie.** Nie zapomnimy przy tym również o integracji środków transportu zbiorowego z transportem indywidualnym (w tym samochodów, rowerów czy pojazdów współdzielonych). W systemie zrównoważonej mobilności każdy z nich mieć będzie swoje miejsce, przy czym dostępność, niezawodność i jakość ekologicznych sposobów przemieszczania się skutecznie zachęci do ograniczania wykorzystania prywatnych samochodów – środka transportu w największym stopniu szkodliwego dla środowiska, najbardziej emisyjnego i generującego znaczne koszty zewnętrzne.

Choć osiągnięcie stanu opisanego powyżej to **proces wieloletni**, zidentyfikowaliśmy kluczowe bariery i wiemy, jakie konkretne działania należy podjąć w kolejnych latach, by:

- zapewnić dogodne miejsca przesiadek,
- skoordynować ze sobą rozkłady jazdy,
- wprowadzić jedną taryfę biletową,
- zapewnić dostęp do informacji dla pasażerów, w tym w formie aplikacji mobilnej,
- ujednoczyć standard taboru.

**Tabela 6. Działania na rzecz utworzenia jednolitego systemu transportu publicznego**

Płaszczyzny	Działania
Dogodne miejsca przesiadek	<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa centrów przesiadkowych i parkingów buforowych (zlokalizowanych poza centrami miast);</li> <li>• usuwanie barier architektonicznych utrudniających poruszanie się, w szczególności w miejscach przesiadania się pasażerów (w tym osób o ograniczonej mobilności);</li> <li>• przekierowanie tras linii komunikacyjnych z uwzględnieniem wspólnych przystanków;</li> </ul>

Płaszczyzny	Działania
Skoordynowane rozkłady jazdy	<ul style="list-style-type: none"> <li>wprowadzenie łatwych do zapamiętania przez pasażerów, stałych częstotliwości kursowania poszczególnych linii komunikacyjnych (taktów);</li> <li>dopasowanie rozkładów jazdy umożliwiające dokonywanie dogodnych przesiadek – zachęcanie do odbywania multimodalnych podróży;</li> <li>wprowadzenie kategoryzacji linii komunikacyjnych i przypisanie godzin oraz częstotliwości kursowania poszczególnym kategoriom;</li> </ul>
Jedna taryfa biletowa	<ul style="list-style-type: none"> <li>wprowadzenie wspólnego biletu na obszarze MOF GW, obejmującego komunikację miejską, podmiejską oraz kolej;</li> <li>zapewnienie prostej i czytelnej taryfy biletowej;</li> <li>zagwarantowanie wysokiego poziomu dostępności systemu biletowego – zapewnienie wielu możliwości zakupu biletu, także drogą elektroniczną;</li> </ul>
Wspólna informacja pasażerska	<ul style="list-style-type: none"> <li>udostępnienie miejskich tablic systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oraz systemu planowania podróży wszystkim organizatorom transportu na terenie MOF GW;</li> <li>wypracowanie wspólnego, czytelnego wzoru tabliczki przystankowej, oznakowania linii komunikacyjnych oraz innych elementów informacji pasażerskiej;</li> <li>udostępnienie danych o rozkładzie jazdy i położeniu pojazdów w formie otwartych danych, co umożliwi wykorzystanie ich przez podmioty trzecie np. w planerach podróży;</li> </ul>
Ujednolicony standard taboru	<ul style="list-style-type: none"> <li>czytelne oznakowanie taboru, wykonującego publiczne przewozy organizowane przez MOF GW bądź jego członków;</li> <li>wprowadzenie minimalnego standardu taboru autobusowego na liniach publicznych, uwzględniającego potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz kwestie ekologiczne.</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Zgodnie z wcześniej opracowanymi dokumentami strategicznymi **kęgosłupem systemu zrównoważonego transportu publicznego w MOF GW stanie się transport szynowy**. W przypadku Gorzowa Wielkopolskiego będzie to komunikacja tramwajowa, a dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego – kolej. Zbadana zostanie także możliwość stworzenia systemu łączącego zalety i wykorzystującego potencjał obu tych sposobów przemieszczania się – tramwaju dwusystemowego. **Transport szynowy jest najbardziej efektywnym i ekologicznym środkiem transportu publicznego** – przybliżone możliwości przewozowe kolei oraz tramwajów w zestawieniu z innymi podsystemami transportowymi prezentuje tabela nr 7.

Tabela 7. Przybliżone możliwości przewozowe różnych środków transportu

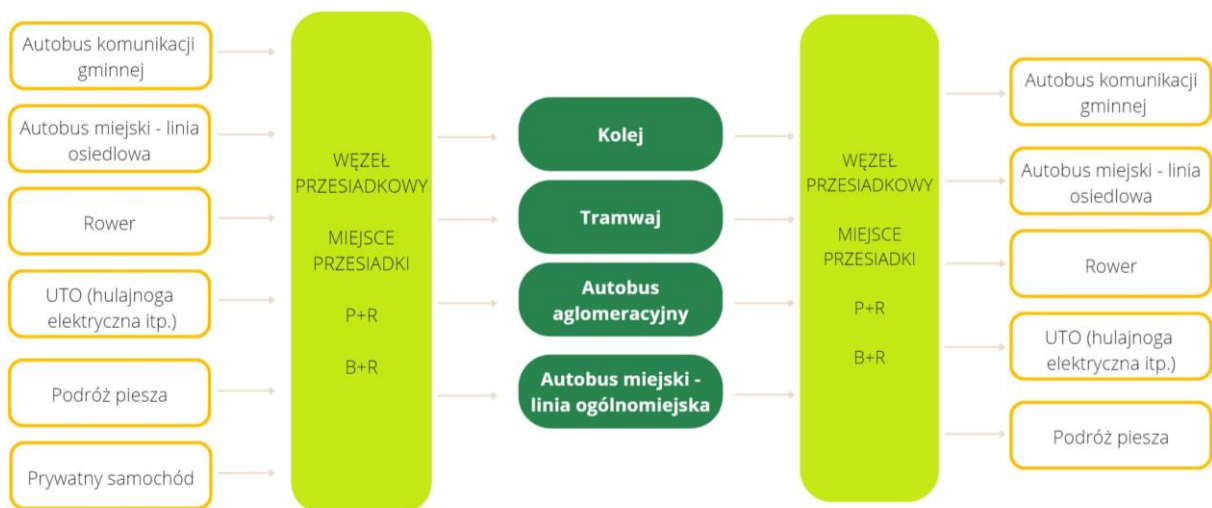
Środek transportu	Liczba pasażerów możliwych do przewiezienia na godzinę
Autobusy w ruchu niewydzielonym	do 1 250 pas./h
Samochód (pojedynczy pas ruchu)	do 9 000 pas./h (2 250 samochodów/h, 4 osoby w pojeździe)
Autobusy na buspasie	do 10 000 pas./h

Środek transportu	Liczba pasażerów możliwych do przewiezienia na godzinę
Tramwaje w ruchu niewydzielonym	do 11 800 pas./h
Lekka kolej (LRT)	do 19 000 pas./h
BRT (wysokopojemny autobus z wydzieloną trasą)	9 000-35 000 pas./h
Metro	do 36 000 pas./h
Kolej	do 49 000 pas./h

Źródło: *Transit Capacity and Quality of Service, Manual 2<sup>nd</sup> Edition*, The National Academies of Sciences, Engineering, Medicine, Waszyngton 2003

Transport autobusowy będzie odgrywał główną rolę na trasach, na których brak połączeń tramwajowych bądź kolejowych do Gorzowa Wielkopolskiego. Będzie także formą uzupełnienia oferty kolei do czasu, kiedy nie poprawi się ona do zadowalającego poziomu. Na obszarach wiejskich MOF GW będzie pełnił funkcję komplementarną, w tym przy obsłudze linii dowozowych (np. w obrębie jednej gminy) do punktów przesiadkowych integrujących różne środki transportu z koleją lub tramwajem. Z jednej strony, zapewnimy dogodnie przesiadki bez barier dla osób z ograniczoną mobilnością, z drugiej – umożliwimy odbywanie sprawnych podróży kombinowanych także przy częściowym wykorzystaniu własnego samochodu, roweru czy hulajnogi elektrycznej. Zachęcać do tego będą dogodnie zlokalizowane i bezpieczne parkingi przesiadkowe.

#### Rysunek 7 Schemat podróży kombinowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Ostateczny kształt systemu transportu publicznego w MOF GW będzie zdeterminowany przez stopień realizacji inwestycji kolejowych i tramwajowych, dotyczących m.in. budowy nowych, odbudowy zlikwidowanych i modernizacji istniejących odcinków linii kolejowych. Mamy świadomość tego, że decyzje dotyczące kierunku i zakresu realizacji tych projektów, jak również konstrukcji rozkładu jazdy przewoźników kolejowych, zakupu przez nich taboru, czy jego standardu, podejmowane są na szczeblu krajowym i wojewódzkim – przez organizatorów transportu (Ministerstwo Infrastruktury w przypadku PKP Intercity, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego w odniesieniu do wojewódzkich kolejowych połączeń pasażerskich),



resort odpowiedzialny za transport oraz spółki kolejowe (PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity, POLREGIO). W związku z tym **kontynuować będziemy działania popularyzujące wiedzę na temat konieczności realizacji powyższych inwestycji, lobbujące za określonymi rozwiązaniami i dążące do umieszczenia wspomnianych projektów w resortowych, wojewódzkich i kolejowych planach inwestycyjnych.** W tym zakresie podejmiemy bliską współpracę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubuskiego, władzami ościennych regionów i samorządów, organizacjami, związkami i zrzeszeniami JST oraz innymi interesariuszami realizacji inwestycji kolejowych w województwie lubuskim. Budowa i odbudowa kolejowej infrastruktury liniowej oraz przystankowej na terenie MOF GW będzie podstawą dla uruchomienia połączeń o charakterze kolei aglomeracyjnej.

Rysunek 8. pokazuje kluczowe ciągi komunikacyjne na terenie MOF GW (kolejowe oraz autobusowe); ich warianty zostały wyznaczone w zależności od stopnia realizacji inwestycji kolejowych. **Początkowo** skupimy się na połączeniach autobusowych oraz integracji transportu publicznego. Powstaną dogodne miejsca przesiadek wraz z parkingami P&R, B&R przy przystankach i stacjach kolejowych oraz w Gorzowie Wielkopolskim na Wieprzycach i przy krańcu Fieldorfa-Niła. Wyznaczone zostanie 5 kluczowych ciągów w regionalnej komunikacji autobusowej, łączących miejscowości gminne, z możliwością łatwego rozszerzenia o powiązania zewnętrzne MOF:

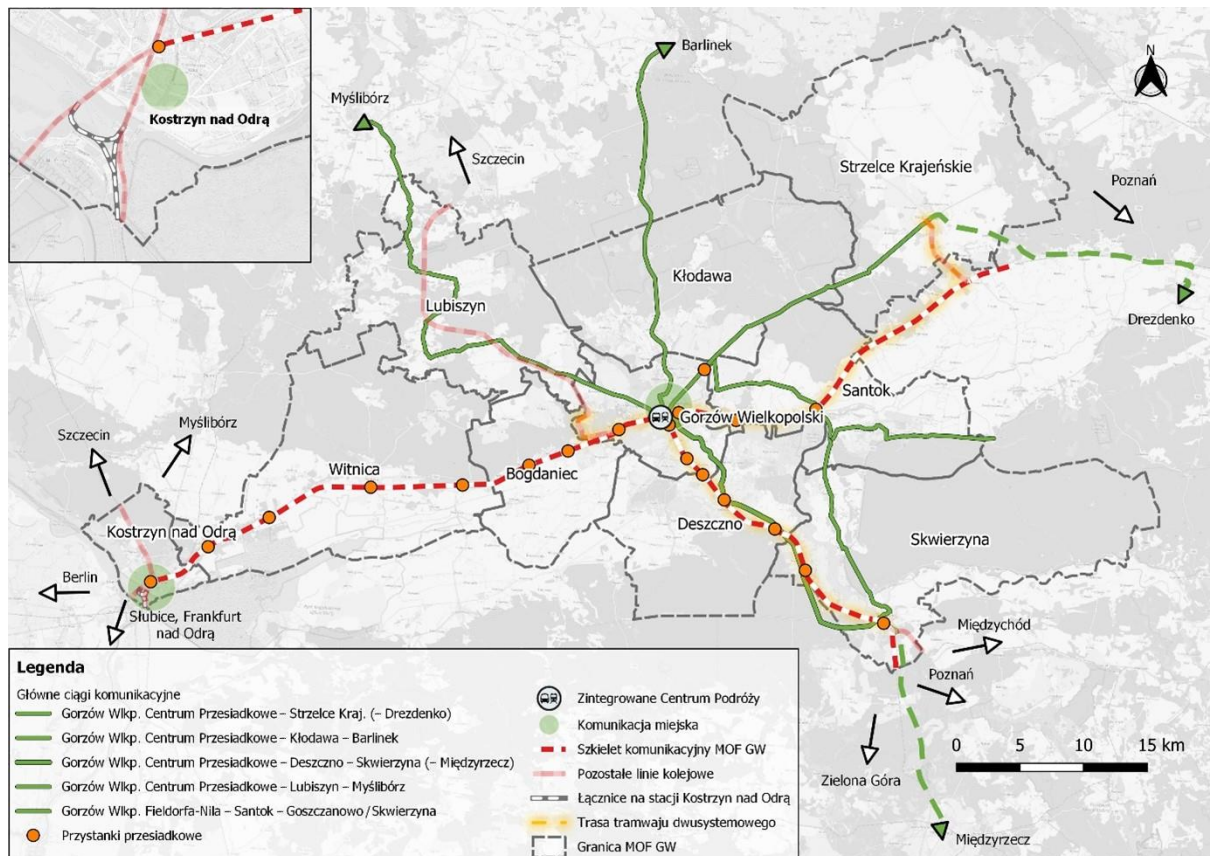
- Gorzów Wlkp. Centrum Przesiadkowe – Strzelce Kraj. (– Drezdenko);
- Gorzów Wlkp. Centrum Przesiadkowe – Kłodawa – Barlinek;
- Gorzów Wlkp. Centrum Przesiadkowe – Lubiszyn – Myślibórz;
- Gorzów Wlkp. Centrum Przesiadkowe – Deszczno – Skwierzyna (– Międzyrzecz);
- Gorzów Wlkp. Fieldorfa-Niła – Santok – Goszczanowo/Skwierzyna;

a także 2 kluczowe ciągi autobusowe, które w przyszłości potencjalnie zostaną zastąpione przez tramwaj lub kolej:

- Gorzów Wlkp. Centrum Przesiadkowe – Gorzów Wlkp. Strefa Ekonomiczna;
- Strzelce Krajeńskie – stacja kolejowa Strzelce Krajeńskie Wschód w Zwierzynie.

Sieć połączeń kolejowych pozostanie bez zmian, natomiast powstaną nowe przystanki kolejowe (Gorzów Wlkp. Zachodni, Kostrzyn Warniki, Czechów), a częstotliwość kursowania pociągów regionalnych docelowo zostanie zwiększona.

Rysunek 8. Główne ciągi komunikacyjne w MOF GW



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

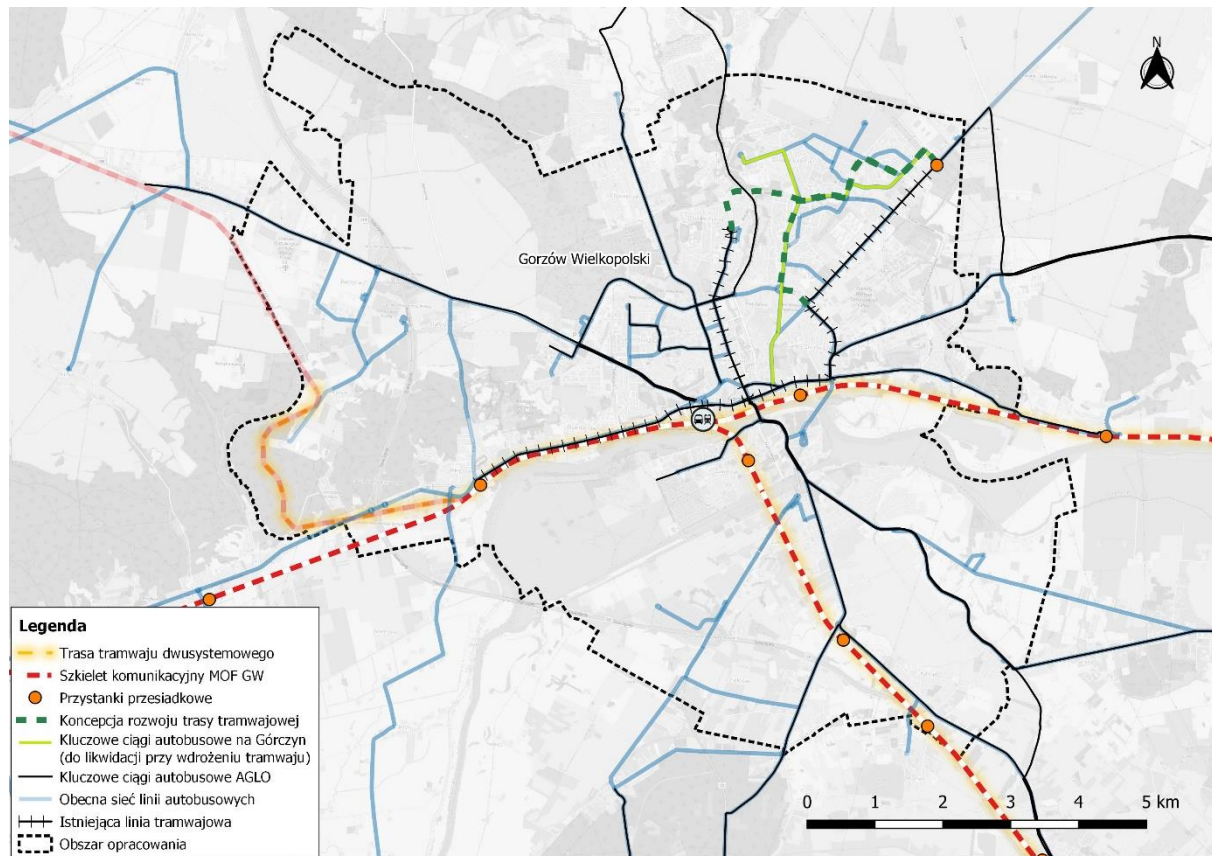
**W dłuższej perspektywie** połączenia autobusowe regionalne będą funkcjonować według powyższego schematu, natomiast sieć kolejowa zmieni się – zostaną wybudowane łącznice w Kostrzynie nad Odrą, które umożliwią uruchamianie połączeń kolejowych ze Szczecinem bez zmiany kierunku jazdy. Ponadto, przy nowo powstałych przystankach kolejowych (poza wymienionymi wcześniej, również w Kostrzynie nad Odrą – na wysokości ul. Narutowicza i ul. Leśnej, powstaną parkingi B&R, P&R oraz przystanki autobusowe, które zostaną wpięte także do sieci linii autobusowych.

**Sieć komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim będzie rozbudowywana, a jej kluczowym elementem będzie sieć tramwajowa – stanie się ona ramą komunikacyjną, łączącą najgęściej zaludnione obszary miasta.** Wykorzystanie zalet tego środka transportu sprawi, że liczba pasażerów w systemie komunikacji publicznej będzie rosła. Przebudowa obecnie eksploatowanej sieci tramwajowej będzie kontynuowana – w zakresie Centrum Przesiadkowego przy stacji kolejowej Gorzów Wielkopolski. Powstaną także nowe odcinki tras, dochodzące do osiedli o gęstej zabudowie mieszkaniowej, zlokalizowanych na północy miasta. Zostaną one tak zlokalizowane, aby ich dostępność dla jak najszerszej grupy mieszkańców miasta była jak największa. Na terenach objętych komunikacją tramwajową zmieni się rola komunikacji autobusowej – powstaną nowe linie dowozowe do przystanków tramwajowych, łączące osiedla z najważniejszymi węzłami.

Kierunki rozwoju sieci komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej obrazuje **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.. Początkowo** system tramwajowy pozostanie w obecnym kształcie,

z założeniem dokończenia realizowanej inwestycji generalnej przebudowy całej sieci z przywróceniem ruchu w ciągu ul. Dworcowej. Nastąpi natomiast aktualizacja kluczowych ciągów transportu autobusowego, na których skupi się ruch linii międzyosiedlowych. Poza nimi będą funkcjonować tylko linie dowozowe bądź dedykowane do dojazdu do stref przemysłowych. Ciągi autobusowe dla autobusów regionalnych MOF, przechodzące przez miasto, będą komplementarne wobec wyznaczonych ciągów miejskich.

Rysunek 9. Rozwój systemu transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

**W dłuższej perspektywie** przewiduje się rozwój sieci tramwajowej, ze szczególnym uwzględnieniem osiedli o wysokiej gęstości zaludnienia. Wybudowane zostaną zupełnie nowe odcinki sieci, a ich przebiegi będą przedmiotem dalszych, szczegółowych analiz. Przygotowana zostanie też koncepcja kolei aglomeracyjnej (być może w połączeniu z tramwajem dwusystemowym), która w przyszłości zmieni sposób dojazdu do strefy przemysłowej w kierunku Santoka, Wieprzyc, Strzelec Krajeńskich oraz Zawarcia i dalej Deszczna.

**W celu zwiększenia punktualności transportu miejskiego będziemy rozbudowywać system ITS.** Docelowo zostaną nim objęte wszystkie skrzyżowania sterowane sygnalizacją świetlną w Gorzowie Wielkopolskim. System będzie zapewniał priorytet przejazdu dla tramwajów i autobusów, także podmiejskich. Zostanie połączony z nadajnikami umieszczonymi wewnątrz pojazdów.

**Ważnym aspektem poprawy jakości transportu publicznego jest także standard eksploatowanego taboru.** W tej kwestii, jeśli chodzi o miasto Gorzów Wielkopolski,

kontynuować będziemy dotychczasową politykę. Będziemy prowadzić dalszą wymianę taboru autobusowego według następujących standardów:

- kupowane będą autobusy fabrycznie nowe, w 100% niskopodłogowe;
- preferowane będą pojazdy zeroemisyjne, jednak konieczność ich zakupu rozstrzygną konkretne analizy i uwarunkowania prawne;
- w zależności od potrzeb przewozowych będziemy inwestować także w pojazdy wielkopojemne (klasy MEGA15 i MEGA18);
- wyposażenie pojazdów obejmować będzie klimatyzację, rampę dla wózków, wydzieloną przestrzeń do przewozu wózków, miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi, system informacji pasażerskiej (wizualnej i dźwiękowej), kompatybilny z obecnymi systemami.

**Dokonyamy również wymiany taboru dla autobusowej komunikacji regionalnej oraz gminnej.** W przypadku utworzenia wspólnego organizatora transportu dla MOF GW, za standard przyjmie on następujące wymagania dla przewoźników autobusowych, chcących realizować usługi przewozowe:

- dopuszczane będą pojazdy nowe oraz używane, spełniające normy emisji spalin co najmniej Euro 5;
- autobusy będą posiadać niską podłogę na przynajmniej części swojej długości oraz ułatwienia dla osób z ograniczoną mobilnością: rampy dla wózków, miejsca dla wózków oraz co najmniej 4 miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi (ostatni wymóg dotyczy pojazdów klasy MIDI i większej);
- pojazdy będą wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.

Każdy autobus i tramwaj, kursujący w ramach transportu zbiorowego MOF GW, będzie wyposażony w autokomputer, nadajnik GPS przesyłający informacje o obecnym położeniu, a także nadajnik połączony z systemem ITS.

#### 4.4. ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI

Tabela 8. Realizacja celu operacyjnego „Rozwój aktywnej mobilności”

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
6.1	Stworzenie standardów projektowych infrastruktury rowerowej oraz pieszej wraz z księgą identyfikacji wizualnej
6.2	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie
6.3	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF GW
6.4	Rozwój punktowej infrastruktury rowerowej (parkingi, stojaki, wiaty rowerowe, rowerownie, stacje napraw)
6.5	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
6.6	Poprawa dostępności pieszej i rowerowej wybranych obszarów/ obiektów: bulwarów nad Wartą, Śródmieścia, Zawarcia oraz dworca kolejowego w Gorzowie, urzędów w obszarze ul. Jagiellończyka w Gorzowie Wielkopolskim, dworca kolejowego w Kostrzynie nad Odrą
6.7	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowaskazów
6.8	Rozwój systemu współdzielonej mobilności aktywnej
6.9	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice) w budynkach użyteczności publicznej
6.10	Utworzenie i realizacja programu usuwania barier architektonicznych w celu uwzględnienia potrzeb osób o ograniczonej mobilności
6.11	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice) w budynkach prywatnych
!	Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej na temat sposobu działań, wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Wdrożenia PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

*Jeśli stworzysz wspaniałe miasto dla 8-latką i 80-latką, stworzysz miasto odnoszące sukcesy dla wszystkich ludzi. – Gil Peñalosa, światowej sławy ekspert z dziedziny mobilności miejskiej i przestrzeni.*

Idea 8-80 zakłada, że ulice i miejsca będą dostosowane do samodzielnego poruszania się przez osoby w wieku od 8 do 80 lat. Może to być 8-latek, jadący na rowerze do szkoły, lub 80-latek, idący do lokalnych sklepów. Zadbajmy więc o to, żeby nasze miasta były komfortowe i bezpieczne zarówno dla 8-latków, jak i dla 80-latków.

**Podróże rowerowe, łącznie z ruchem pieszym, powinny tworzyć podstawę przemieszczania się w zrównoważonym, ekologicznym i przyjaznym dla mieszkańca, a także turysty, obszarze funkcjonalnym.** Ponadto taka forma podróżowania przyczynia się do zwiększenia aktywności fizycznej oraz pozytywnie wpływa na lokalny handel i gastronomię. Dlatego ważne jest, żeby piesi czy rowerzyści mogli swobodnie i bezpiecznie poruszać się po obszarze funkcjonalnym. Aby jednak mobilność aktywna była przyjazna i konkurencyjna względem innych środków przewozu, konieczne jest utworzenie na terenie aglomeracji wygodnej, zintegrowanej, dostępnej i dobrej jakościowo infrastruktury.

#### **Odpowiedni standard infrastruktury i projektowanie uniwersalne**

Pomimo wielu inwestycji w dalszym ciągu można spotkać miejsca, w których brakuje wydzielonego chodnika, a drogi rowerowe posiadają różne utwardzone nawierzchnie, które nie sprzyjają komfortowi jazdy na rowerze lub urządzeniach transportu osobistego. Dlatego też, przed rozpoczęciem kolejnych inwestycji, ważna będzie **standaryzacja infrastruktury dzięki utworzeniu aglomeracyjnych standardów projektowych i wykonawczych.**

W celu zapewnienia jednolitej i bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej w MOF GW, członkowie Obszaru Funkcjonalnego przyjmą ujednoczone standardy realizacji infrastruktury. Powinny one zawierać zalecenia w zakresie:

- projektowania elementów i parametrów ciągów pieszych/dróg dla rowerów w różnych pasach komunikacyjnych, a także rodzaju ich nawierzchni;
- unikania przeszkód na ciągach pieszych/rowerowych i wyznaczania tymczasowych tras dla ruchu pieszo/rowerowego;
- infrastruktury punktowej dla pieszych (ławki i in.) i rowerzystów (parkingi i stojaki dla rowerów, mała architektura itp.);
- oświetlenia ciągów pieszych/rowerowych;
- pokonywania różnic wysokości w terenie;
- przejść dla pieszych/przejazdów, słuz dla rowerzystów;
- uporządkowania kwestii parkowania samochodów, które kolidują z ruchem pieszym/rowerowym;
- funkcjonowania pieszych i rowerzystów w strefach uspokojonego ruchu;
- utrzymania infrastruktury pieszej i rowerowej (m.in. sprzątnięcie, odśnieżanie itd.);
- organizacji parkingów B&R i przewozu rowerów w transporcie zbiorowym.

Standardy te można czerpać z udanych przykładów polskich (np. standardy piesze i rowerowe Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii), wojewódzkich oraz standardów ministerialnych (WR-D-40 oraz WR-D-42-2). Bazując na tych dokumentach, można sformułować **zalecenia dotyczące infrastruktury rowerowej odpowiednie dla obszaru MOF GW**.

Tabela 9. Najważniejsze postulaty dotyczące infrastruktury rowerowej

Najważniejsze postulaty to:
1. Dobry rodzaj infrastruktury na danym odcinku (pas rowerowy, wydzielona DDR, ciąg pieszo-rowerowy) powinien być wypadkową klasy drogi, jej przekroju oraz natężenia ruchu.
2. Infrastruktura powinna spełniać wytyczne ministerialne w zakresie szerokości, pochyłeń, promieni łuków, odległości od jezdni, widoczności na łukach oraz rozwiązań stosowanych na skrzyżowaniach.
3. Każdy odcinek powinien spełniać 5 wymogów CROW: <ol style="list-style-type: none"> <li>spójność – 100% źródeł i celów podróży powinno być dostępnych na rowerze, a trasy powinny dzielić się na główne i pozostałe;</li> <li>bezpośredniość – trasy rowerowe powinny oferować jak najkrótsze połączenia pomiędzy miejscami docelowymi;</li> <li>atrakcyjność – trasa powinna być dopasowana do otoczenia, przebiegać przez tereny oświetlone i bezpieczne, najlepiej w sąsiedztwie zieleni;</li> <li>bezpieczeństwo – należy minimalizować liczbę miejsc niebezpiecznych sprzyjających kolizji z innymi uczestnikami ruchu;</li> <li>wygoda – infrastruktura powinna ograniczać straty energii i liczbę zatrzymań oraz zapewniać równą nawierzchnię.</li> </ol>

### Najważniejsze postulaty to:

4. Ciągi pieszo-rowerowe powinny być co do zasady ostatecznością. Dla infrastruktury o małym natężeniu ruchu dopuszczalne jest stosowanie tego typu ciągów wraz z separatorami.

5. Infrastruktura powinna być w miarę możliwości jednolicie oznakowana, np. pasy dla rowerów na jezdni malowane zawsze kolorem czerwonym, znaki poziome o określonym rozmiarze i w określonym interwale itp.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie Postaw na rower – podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury. Polski Klub Ekologiczny

Standardy rowerowe będą wskazywały również minimalną liczbę miejsc postojowych dla rowerów, jaka powinna być zapewniona w ramach realizowanych inwestycji. Wskaźniki te powinny być włączane do nowych Studiów i MPZP gmin MOF GW.

Standardy infrastruktury powinny też **uwzględniać założenia projektowania uniwersalnego**, czyli odpowiednich standardów dostępności zapewniających osobom z niepełnosprawnościami czy o tymczasowym ograniczeniu mobilności możliwość poruszania się.

Przy tworzeniu standardów infrastruktury może też powstać **księga identyfikacji wizualnej oznaczeń dróg i szlaków rowerowych na obszarze MOF GW**, które powinny być spójne z oznaczeniami szlaków powstających w ramach projektu ODRA VELO. Jednolite oznakowania, design rowerowej infrastruktury liniowej i punktowej pozwolą na łatwiejsze, bardziej intuicyjne użytkowanie infrastruktury oraz możliwość identyfikacji jej elementów nawet z dużych odległości i przy ograniczonej widoczności.

### Rozwój infrastruktury rowerowej

Utworzone aglomeracyjne standardy projektowe i wykonawcze pozwolą na stworzenie **bezpiecznej, oświetlonej sieci dróg rowerowych o wysokiej jakości, czyli komfortowych o dobrym stanie technicznym**. System głównych tras rowerowych oraz połączeń pieszych będzie bazował na zaktualizowanym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego. Zostanie uszczegółowiony w Studiach oraz MPZP członków MOF GW. Sieć dróg rowerowych powinna być spójna i ciągła oraz umożliwiać przemieszczanie się rowerem, w szczególności na trasach codziennej aktywności mieszkańców obszaru, chcących dojeżdżać rowerem do pracy/szkoły itd. Inwestycje na obszarach zurbanizowanych powinny być priorytetem ze względu na zwiększenie spójności wewnętrznej sieci dróg rowerowych w miastach oraz zwiększenie udziału podróży rowerowych we wszystkich podróżach na obszarze MOF GW. Na obszarze Gorzowa Wielkopolskiego będziemy realizować zaplanowaną dotychczas infrastrukturę rowerową, w szczególności podczas realizacji innych inwestycji.

Największe miasto na obszarze MOF ma maksymalnie ok. 15 km rozpiętości. Dystans ten da się pokonać rowerem w ok. 45 minut. Można więc zakładać że większość mieszkańców miasta ma możliwość dotarcia do pracy rowerem w czasie krótszym niż wspomniane 45 minut. W pozostałych miastach czas ten będzie odpowiednio jeszcze krótszy. Będziemy zatem dążyć do wykorzystania tego potencjału, który wpłynie pozytywnie na podział zadań przewozowych.

Trasy rowerowe nie muszą być drogą dla rowerów. Mogą też przybrać postać obszarów uspokojonego ruchu, dróg lokalnych o niskim natężeniu ruchu czy pasa ruchu lub kontrapasa dla rowerów. Tworzone pasy i kontrapasy rowerowe powinny mieć przynajmniej 2 metry szerokości, co pozwoli na swobodne wyprzedzanie się rowerzystów.

Stworzymy też bezpieczną sieć dróg rowerowych pomiędzy miejscowościami, sołectwami oraz gminami, trasami rekreacji weekendowej, a także obszarami ościennymi. Pozwoli to na lepszą integrację wewnątrz obszaru i z obszarami ościennymi, ograniczenie pozamiejskiego ruchu drogowego i zwiększenie jego bezpieczeństwa. Poza priorytetowymi drogami rowerowymi, mającymi stanowić szkielet sieci, pozostałe ścieżki powinny być prowadzone w miarę możliwości po terenach zielonych, atrakcyjnych krajobrazowo, oddalonych od ruchliwych szlaków drogowych lub wkomponowane w zieleń miejską.

Rysunek 10. Główne i priorytetowe do realizacji ciągi rowerowe na obszarze MOF GW



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tworząc sieć infrastruktury dla rowerów, musimy pamiętać, że **rowery trzeba też zaparkować – bezpiecznie i wygodnie – w pobliżu celu podróży**. Często się zdarza, że w przypadku braku stojaków rowerowych przypinamy rower do poręczy, znaków czy mebli miejskich. W tym kontekście ważne jest, żeby parkingi rowerowe znajdowały się blisko każdego wejścia do budynku (nie dalej niż 10 metrów), najlepiej w łatwo dostępnych, oświetlonych i widocznych miejscach, które będą zwiększały poczucie bezpieczeństwa. Budowane parkingi rowerowe powinny być wyposażone w uchwyty U-kształtne, które bezproblemowo umożliwią rowerzystom wyciągnięcie roweru i przypięcie ramy i koła roweru. W przypadku miejsc, gdzie



postój trwa dłużej, np. w miejscach zamieszkania, pracy czy nauki oraz węzłach przesiadkowych, powinny powstać wiaty oraz zamknięte i zadane parkingi rowerowe. Nie każde z tych miejsc umożliwi obecnie bezpieczne przechowanie roweru. Dlatego stworzymy miejsca do parkowania rowerów przy instytucjach użyteczności publicznej, w szczególności przy szkołach, tak aby podróż rowerowa zaczynała się i kończyła w dogodnych warunkach. Miejsca do parkowania rowerów mogą być też wyposażone w stacje do samodzielnych napraw roweru. Umieścimy też w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wskaźniki dotyczące minimalnej liczby miejsc do parkowania dla rowerów. Będziemy też podejmować działania związane z rozwojem zaplecza socjalnego w formie szatni i pryszniców dla rowerzystów w miejscach użyteczności publicznej, we współpracy z większymi zakładami pracy.

W przypadku tras rekreacyjnych będziemy dążyli do **utworzenia Miejsc Odpoczynku Rowerzystów (MOR)** w kluczowych miejscach w sieci, tj. w okolicach punktów atrakcyjnych turystycznie oraz na odcinkach tras przebiegających z dala od zabudowy.

### Poprawa dostępności pieszej i rowerowej oraz integracji multimodalnej

Jednym z celów budowy systemu tras rowerowych i pieszych jest **zapewnienie dostępności przestrzeni publicznych, terenów zieleni i rekreacji oraz dojazdu do transportu publicznego w czasie 5 minut spaceru lub jazdy rowerem**. Dlatego priorytetowo powinniśmy połączyć trasami rowerowymi i atrakcyjnymi trasami dla pieszych przystanki transportu zbiorowego (w szczególności kolei) z celami podróży. Ważne jest także zapewnienie dostępności rowerem do terenów rekreacji oraz budowa chodników prowadzących do przystanków transportu zbiorowego. Proponujemy także przebudowę wybranych ulic w Gorzowie Wielkopolskim celem zwiększania dostępności pieszej i rowerowej bulwarów nad Wartą, Śródmieścia, dworca kolejowego, rejonu mostu Koniawskiego oraz urzędów zlokalizowanych przy ul. Jagiellończyka. W sytuacji gdy nie powstanie nowa przeprawa mostowa, będziemy dążyć do **budowy nowej kładki pieszo-rowerowej łączącej Zawarcie ze stacją kolejową**. Proponujemy też przebudowę ul. Piastowskiej w Kostrzynie nad Odrą, która powinna być atrakcyjną drogą do dworca kolejowego dla pieszych i rowerzystów. Połączenia te mogą być realizowane zarówno w formie wydzielonych dróg rowerowych, ciągów pieszych, ale też obszarów uspokojonego ruchu i woonefów. Konkretnie rozwiązanie będzie dobierane do lokalizacji. Dzięki temu możemy uzyskać większy udział przemieszczeń pieszych i rowerowych w ramach połączeń „ostatniej mili”. Stworzymy też **mapy dostępności pieszej i rowerowej oraz czytelne i estetyczne drogowskazy**. Ułatwi to gościom poruszanie się po Obszarze Funkcjonalnym, a mieszkańców powinno zachęcić do częstszego poruszania się pieszo lub rowerem.

### Utrzymanie infrastruktury

Nie tylko budowa infrastruktury pieszo-rowerowej jest ważna. **Istotnym aspektem jest też bieżąca obsługa i utrzymanie istniejących elementów w dobrym stanie i w sposób umożliwiający ich użytkowanie, nawet całoroczne**. Dlatego będziemy prowadzić cykliczne czyszczenie nawierzchni z piachu, zapobiegać zarastaniu dróg rowerowych oraz usuwać liście i śnieg. Pomimo wielu inwestycji w dalszym ciągu występują miejsca, gdzie znaleźć można podwyższone krawężniki, brak wydzielonego chodnika czy nierówną nawierzchnię. Aby dostosować istniejącą infrastrukturę do opracowanych standardów i strategii, chcemy utworzyć i realizować **program stopniowego usuwania barier architektonicznych**, które ułatwią poruszanie się w szczególności osobom o ograniczonej mobilności.

## System roweru publicznego

Nie każdy z mieszkańców czy gości przyjeżdżających do Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego posiada własny środek transportu. Aby zachęcić jak największą liczbę mieszkańców do korzystania z systemu współdzielonej mobilności aktywnej, przeanalizujemy możliwość wprowadzenia i finansowania takiego systemu zintegrowanego z transportem zbiorowym. **Rozważymy też funkcjonowanie systemu o gminy MOF GW**, żeby mieszkańcy gmin sąsiadujących z Gorzowem Wielkopolskim oraz większych miast mieli także możliwość skorzystania z tego rozwiązania. Użytkownikom tego systemu powinny zostać udostępnione różne rodzaje rowerów, w tym m.in.: cargo, dziecięce i/lub z fotelikami, elektryczne, o obniżonej ramie (tzw. „damki”). Działanie może być też realizowane w formie pilotażu.

### Zdjęcie 8. Rajd rowerowy w gm. Lubiszyn



Fot. Urząd Gminy Lubiszyn.

## 4.5. BEZPIECZNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA SYSTEM TRANSPORTOWY

Tabela 10. Realizacja celu operacyjnego „Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system mobilności”

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
7.1	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW
7.2	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW
7.3	Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków
7.4	Wymiana oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
7.5	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim
7.6	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych <sup>11</sup>
7.7	Realizacja zadań publicznych w Gorzowie Wielkopolskim przy użyciu floty pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym
7.8	Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia relacji tranzytowych z miasta
7.9	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą i Strzelec Krajeńskich wraz z uspokojeniem ruchu w centrach miast miasta
7.10	Współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
7.11	Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru
7.12	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	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania
8.2	Wprowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań napełnień i rotacji miejsc parkingowych w Gorzowie Wlkp. i obszarach z problemami parkingowymi na obszarze MOF GW
8.3	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R
8.4	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzyny
8.5	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta
!	Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej na temat sposobu działań, wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Wdrożenia PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

*Na drogach MOF GW w latach 2016-2021 zginęło 67 osób, 201 kolejnych było ciężko rannych. Za każdą taką statystyką ukryta jest tragedia jakiejś rodziny.*

*W perspektywie realizacji Planu w Gorzowie Wielkopolskim wzrośnie liczba dni upalnych, a burze będą coraz częstsze i bardziej gwałtowne<sup>12</sup>.*

To ludzie odpowiadają za tempo zmian klimatu. Wzrost zużycia paliw kopalnych, przede wszystkim w naszych samochodach oraz pojazdach ciężarowych transportujących produkty, które konsumujemy, sprawia, że transport jest jedynym sektorem, w którym rosną emisje szkodliwych gazów cieplarnianych przyczyniających się do zmian klimatu.

<sup>11</sup> Zgodnie z Krajowym Planem Odbudowy.

<sup>12</sup> Plan Adaptacji do zmian klimatu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego do roku 2030.

Przemieszczanie osób i towarów powinno odbywać się dla ludzi, a nie ich kosztem. Zrobmy wszystko, co w naszej mocy, by nasi bliscy nie ginęli na drogach, a nasze dzieci wychowywały się w zdrowym, bezpiecznym i odpornym na zmiany klimatyczne miejscu.

Hałas, wypadki i zanieczyszczenie środowiska nie są koniecznymi kosztami transportu. Znamy rozwiązania i dysponujemy technologiami, które pozwalają ograniczyć negatywny wpływ przemieszczania osób i towarów na ludzi i środowisko. Właśnie dlatego podejmiemy działania na rzecz budowy zielonej i bezpiecznej przestrzeni, z której wyprowadzony zostanie nadmierny ruch drogowy. Liczba samochodów w centrach miast i miejscowości zostanie ograniczona, co pozwoli na dostosowanie ulic do potrzeb dzieci i osób starszych, czy posadzenie drzew, które dadzą nam cień w upalne dni. Będziemy wspierać rozwój zielonego transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego. Dzięki temu poprawi się sytuacja obszarów, które dziś są zdegradowane, a liczba pojazdów na drogach spadnie.

Efekt ten zostanie osiągnięty zarówno w oparciu o zachęty do korzystania z alternatyw wobec samochodu, jak i działania zniechęcające do jego wykorzystania.

**Tabela 11. Środki, dzięki którym transport będzie bardziej przyjazny dla środowiska**

Czynniki wspierające rozwój zrównoważonej mobilności	Czynniki zmniejszające presję transportu
Rozwój zintegrowanej oferty transportu publicznego	Zmniejszenie liczby miejsc postojowych
Budowa obwodnic i hierarchizacja układu ulic	Zmiany w przekroju ulic i organizacji ruchu
Poprawa infrastruktury dla mobilności aktywnej	Wzrost cen paliw i kosztów zakupu samochodu
Dopłaty do samochodów elektrycznych	Strefa Czystego Transportu
Rozwój infrastruktury elektromobilności	Zakaz rejestracji spalinowych samochodów osobowych od 2035 r. Opłaty i podatki od pojazdów spalinowych

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Sieć drogowa w MOF GW będzie miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, a rozwiązania techniczne będą odpowiadać prędkościom, które można na nich rozwijać:

- Obwodnice i drogi rozprowadzające pozwolą na szybkie przemieszczanie się w relacjach zewnętrznych (70 km/h, na obwodnicach i drodze ekspresowej – 90-120 km/h);
- Na kluczowych ciągach komunikacyjnych w obszarach zabudowanych, w strefach przemysłowych czy na przedmieściach będzie można poruszać się z prędkością 50 km/h;
- Na osiedlach i ulicach o znaczeniu lokalnym oraz w kluczowych obszarach zabudowanych domyślną formą organizacji ruchu będą strefy Tempo 30, gdzie ograniczona zostanie liczba niepotrzebnych znaków drogowych, których natłok

sprawia, że całość systemu staje się nieczytelna, a ponadto pogarszają one estetykę miasta;

- Na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego i życia lokalnej społeczności wprowadzane będą strefy zamieszkania (20 km/h) w formie woonerfów i przestrzeni współdzielonych.

Hierarchizacja ruchu drogowego będzie miała spójny i czytelny charakter dla całego MOF:

**Tabela 12. Hierarchizacja dróg w MOF GW**

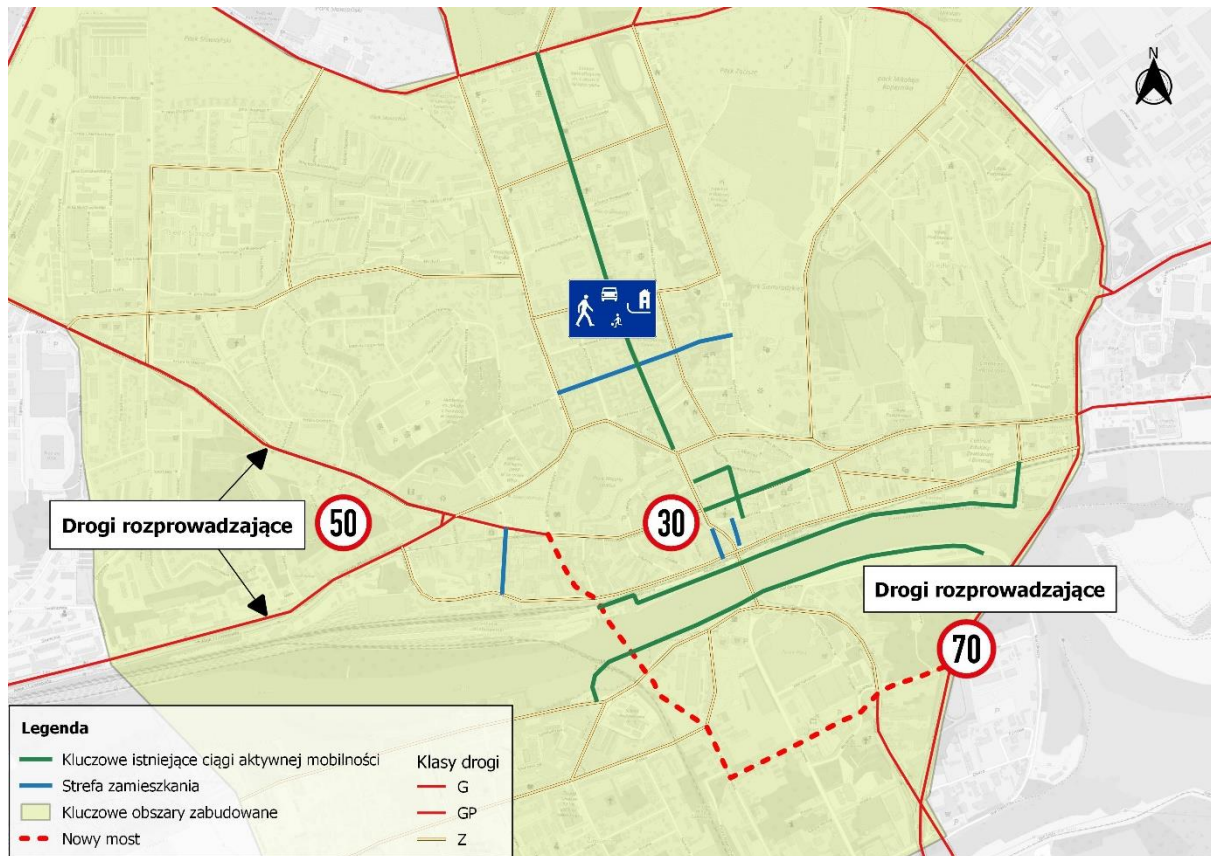
Obszar zabudowany, układ obwodowy	Obszar zabudowany, drogi rozprowadzające	Obszar zabudowany	Kluczowe obszary zabudowane i osiedla	Strefy zamieszkania
Obwodnice miast, drogi wylotowe	Ulice o kluczowym znaczeniu dla relacji międzydzielnicowych i łączące ośrodki	Ulice w strefach przemysłowych i na przedmieściach	Większość ulic w centralnych częściach ośrodków	Ulice kluczowe dla aktywnej mobilności
70-90 km/h	50 km/h	50 km/h	30 km/h	20 km/h

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Poruszając się po Obszarze, kierowcy i inni użytkownicy ruchu intuicyjnie odczują różnice pomiędzy drogami o różnym znaczeniu w systemie transportowym. Wjazdy na teren zabudowany czy do stref uspokojonego ruchu będą wyraźnie oznaczone, a drogi i ulice będą budowane tak, by można było na nich rozwijać prędkość nie wyższą od tej, dla której zostały zaprojektowane:

- Wjazdy spoza terenu zabudowanego na teren zabudowany poprzedzone będą środkami uspokojenia ruchu;
- Wjazdy do stref Tempo 30 będą wyraźnie oznaczone, także poprzez infrastrukturę – np. wyniesione chodniki poprzeczne czy odmienną nawierzchnię;
- Strefy zamieszkania będą miały charakter woonerfów i przestrzeni współdzielonych, w których nie ma wyraźnego podziału na jezdnię i chodnik.

Rysunek 11. Hierarchizacja dróg na przykładzie Gorzowa Wielkopolskiego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

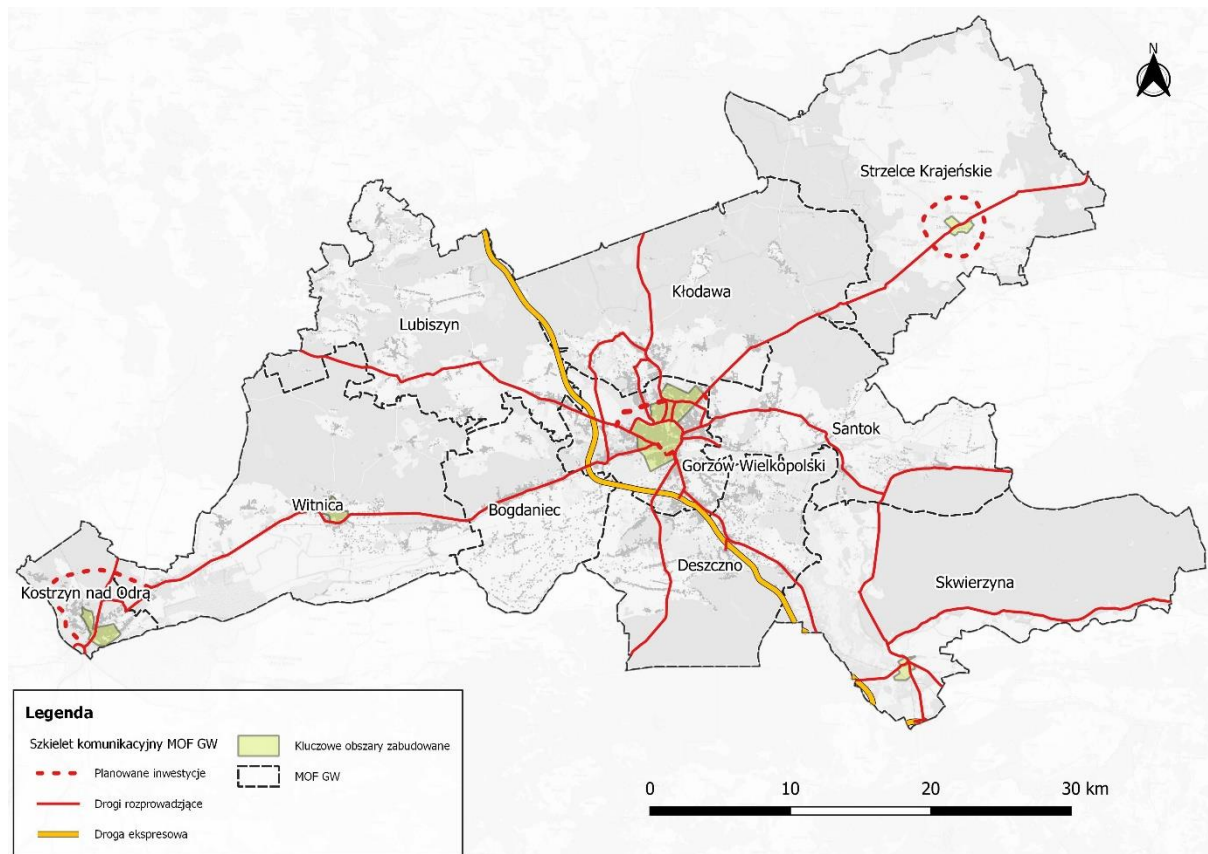
W celu wyprowadzenia ruchu z centrum Gorzowa Wielkopolskiego docelowo w mieście powstanie nowa przeprawa mostowa. Wraz z jej otwarciem międzydzielnicową funkcję stracą most Staromiejski i ul. Chrobrego. Centralny odcinek DW132 będzie pełnił coraz mniejszą rolę w relacjach międzydzielnicowych w Gorzowie Wielkopolskim – jego rolę przejmie układ dwóch obwodnic.

Nowe inwestycje drogowe często prowadzą do zjawiska, które nazywane jest indukcją popytu. Oznacza to, że budowa nowych atrakcyjnych tras dla samochodów prowadzi do wzrostu ruchu samochodowego. To z kolei pogłębia odpływ ludzi z transportu publicznego. Potencjalnie zachęca również do wyprowadzki z dobrze skomunikowanych transportem publicznym miejsc do lokalizacji, z których można przemieszczać się samochodem.

Dla zapewnienia realnej konkurencji ze strony alternatyw wobec samochodu priorytet w Planie mają inwestycje w infrastrukturę transportu publicznego, rowerową czy pieszą. Inwestycje drogowe ujęte w Planie mają na celu wyprowadzenie ruchu z kluczowych obszarów zabudowanych. Z tego względu każda znacząca inwestycja drogowa (obwodnica, most) będzie powiązana z programem uspokajania ruchu w obszarach, z których wyprowadza ruch. Kosztowne inwestycje drogowe, których wyłącznym celem jest poprawa warunków przemieszczania się samochodem nie będą realizowane<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Badanie ewaluacyjne POliŚ wykazało, że w perspektywie 2007-2013 to rozbudowa dróg najsilniej wpływała na zmianę (spadek) liczby pasażerów transportu publicznego. Z tego względu obecnie tego rodzaju przedsięwzięcia nie mogą liczyć na wsparcie funduszy unijnych.

Rysunek 12. Docelowy szkielet komunikacyjny MOF GW



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

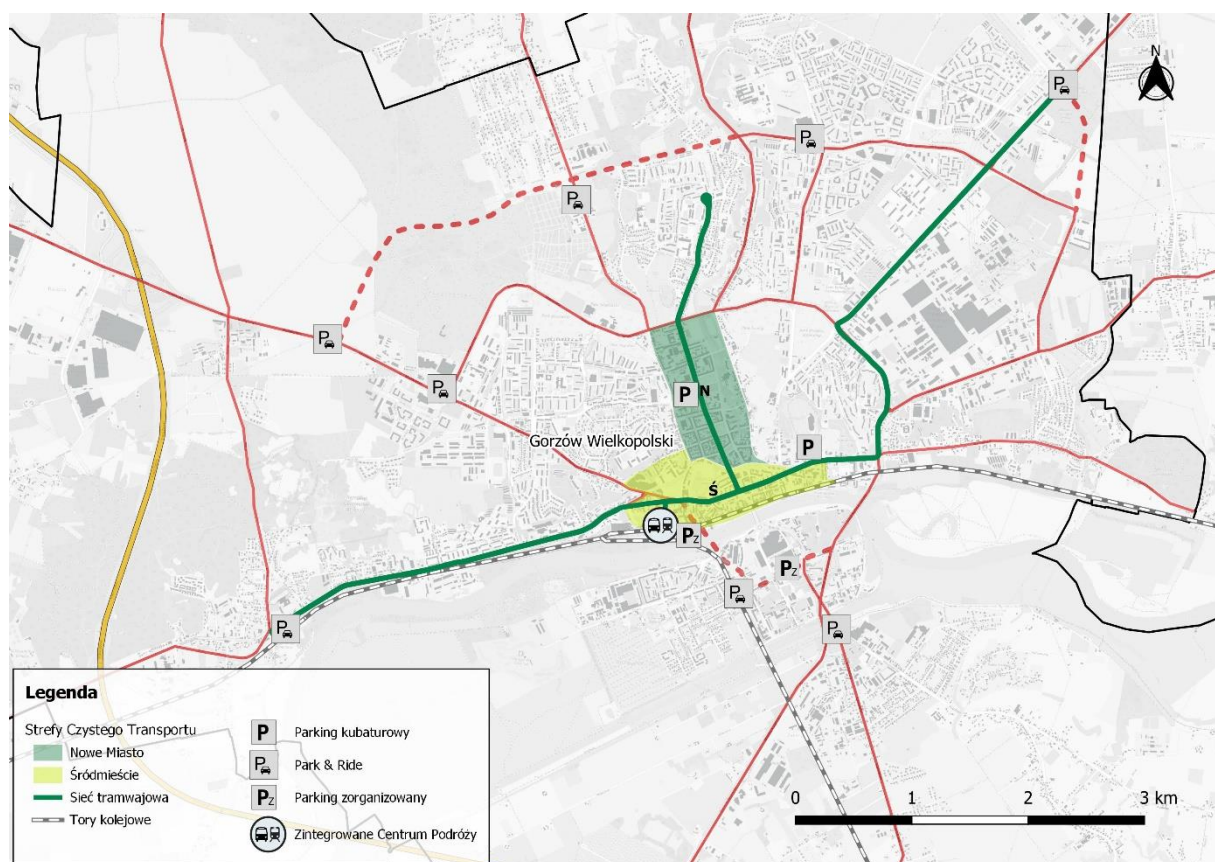
Dzięki zmniejszeniu zatłoczenia na drogach kluczowe obszary zabudowane będą bezpieczniejsze, cichsze i bardziej atrakcyjne. Poprawi się w tam jakość powietrza. Jeśli badania wykażą w Gorzowie Wielkopolskim przekroczenie dopuszczalnego poziomu szkodliwego tlenku azotu i innych substancji, wprowadzona zostanie tam Strefa Czystego Transportu, ograniczająca wjazd najbardziej emisyjnym pojazdom. W takim wypadku początkowy charakter strefy nie będzie restrykcyjny, jednak jej zakres będzie stopniowo rozszerzany.

Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzone będą audyty znaków drogowych i przejść dla pieszych, a także miejsc cechujących się wysoką wypadkowością. Na ich podstawie wprowadzane będą zmiany infrastrukturalne. Szczególna uwaga zostanie poświęcona bezpieczeństwu w okolicy szkół. Wszystkie ośrodki MOF będą stopniowo wymieniać oświetlenie uliczne i doświetlać przejścia dla pieszych.

Ośrodki MOF GW będą prowadziły świadomą politykę parkingową nakierowaną na zapewnienie pewnej liczby miejsc postojowych nawet w godzinach dużego zapotrzebowania. Nie oznacza to jednak budowy dużej liczby miejsc postojowych dla samochodów kosztem innych sposobów zagospodarowania przestrzeni, a zarządzanie zapotrzebowaniem na nie. Strefa Płatnego Parkowania w Gorzowie Wielkopolskim będzie zarządzana tak, by popyt na miejsca postojowe nie przewyższał ich podaży. Dlatego polityka opłat za parkowanie zostanie powiązana z polityką cenową taryfy biletowej w transporcie publicznym. Jeśli dotychczasowe środki nie będą wystarczające, po uprzednich badaniach, wprowadzona zostanie Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania, a sama strefa może ulec powiększeniu. Dla zapewnienia dostępności miejsc

postojowych w pobliżu kluczowych instytucji i sklepów oraz uzyskania atrakcyjności kluczowych obszarów zabudowanych, w mniejszych miastach MOF GW, po uprzednich analizach i budowie obwodnic, powstaną nowe Strefy Płatnego Parkowania. W celu ułatwienia współdzielonych przejazdów przed kluczowymi celami podróży (przede wszystkim poza Strefami Płatnego Parkowania) część miejsc postojowych będzie zarezerwowana dla krótkotrwałego postoju – będzie miała charakter Kiss&Ride. By móc poprawić warunki dla osób poruszających się pieszo, na rowerach, a także jakość przestrzeni publicznych w kluczowych obszarach Gorzowa Wielkopolskiego, w wybranych lokalizacjach powstaną powierzchniowe i kubaturowe parkingi, z których będzie można kontynuować podróż do położonych w pobliżu celów podróży. W pobliżu miejsc o najlepszym dostępie do transportu publicznego na obrzeżach miast MOF GW powstaną zaś parkingi buforowe, z których będzie można kontynuować podróż szybkim i przyjaznym dla środowiska transportem publicznym.

### Rysunek 13. Parkingi zorganizowane, kubaturowe i buforowe w Gorzowie Wielkopolskim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

W całym obszarze MOF GW będzie wspierana elektromobilność i rozwijana będzie sieć stacji ładowania. Stacje wolnego ładowania będą powszechne tam, gdzie zazwyczaj zostawiamy nasze samochody na dłużej. Docelowo w Obszarze powstanie także stacja tankowania wodoru. Wspierany będzie zakup przez mieszkańców MOF GW nowych i używanych pojazdów zeroemisyjnych. Właściciele zeroemisyjnych pojazdów będą mogli liczyć na pulę miejsc postojowych w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach MOF GW, następnie jednak, w miarę wzrostu udziału samochodów elektrycznych, pula ta zostanie zlikwidowana. W pierwszej kolejności wspierana będzie elektryfikacja flot najczęściej wykorzystywanych pojazdów, w szczególności taksówek.



Tabela 13. Pożądany udział zeroemisyjnych samochodów osobowych wśród nowych pojazdów rejestrowanych MOF GW

2022	2028	2032	2035
1%	15%	50%	100%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Elektryfikacji ulegnie także flota pojazdów realizujących usługi publiczne. Udział pojazdów elektrycznych, wodorowych lub napędzanych biogazem będzie wynosić 10% od 1 stycznia 2023 i 30% od 1 stycznia 2025.

Również flota komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim będzie miała stopniowo charakter zeroemisyjny. W transporcie niebędącym komunikacją miejską priorytetem będzie zwiększenie jakości obsługi komunikacyjnej, a nie elektryfikacja taboru.

## 4.6. SPRAWNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ

Tabela 14. Realizacja celu operacyjnego „Sprawny system logistyki miejskiej”

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
9.1	Uporządkowanie postojów samochodów dostawczych w obszarach o zwartej zabudowie, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gorzowa Wlkp.
9.2	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień
9.3	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek
9.4	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych
9.5	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego
9.6	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp oraz budowa i rozbudowa portów, przystani rzecznych w Kostrzynie nad Odrą
!	Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej na temat sposobu działań, wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Wdrożenia PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

*Na naszych ulicach jest coraz więcej samochodów dostawczych i kurierskich, a miejsca na drogach i chodnikach coraz mniej.*

*Sprawna logistyka miejska to nie tylko krótki czas dostawy produktów, ale także takie uporządkowanie naszej przestrzeni, aby te dostawy były w jak najmniejszym stopniu uciążliwe dla nas wszystkich.*

## Logistyka miejska – odwieczny konflikt interesów

Każdy z nas nabywa produkty w celu zaspokajania swoich potrzeb. Wszyscy chcemy kupować świeże pieczywo, ubrania, książki, AGD czy artykuły przemysłowe. Wszyscy też chcemy mieć sklepy z tymi produktami względnie blisko domu. Lepsza lokalizacja sklepu, piekarni, baru czy supermarketu to po prostu oszczędność naszego czasu i wysiłku włożonego w dojazd. Powszechna demokratyzacja dostępu do Internetu sprawiła, że coraz częściej to supermarket czy restauracja dojeżdżają do nas – firmy kurierskie notują z roku na rok skokowy wzrost liczby obsługiwanych przesyłek, coraz silniej rozwijają się także platformy on-line umożliwiające dostawę zakupów jeszcze tego samego dnia. Nie można także zapominać o paczkomatach – na terenie MOF GW jest ich już ponad 300 i wszystko wskazuje na ich dalszy wzrost. To już jest normalność – zdecydowana większość z nas, czytających ten raport, robi regularnie zakupy w Internecie i bierze udział w łańcuchu dostaw e-commerce.

Każdy zakupiony towar czy produkt wymaga, w tej czy innej formie, dostarczenia go do klienta końcowego. Oczywiście, łańcuch dostaw związany z wytworzeniem danego produktu jest niezmiernie złożony, często międzynarodowy. Ostatnim jego ogniwem są jednak zawsze nasze miasta i miejsca zamieszkania.

Procesy logistyczne „ostatniej mili” odbywają się w przestrzeni miejskiej, gdzie w ramach jednej ulicy koegzystują dostawcy, pojazdy komunalne, kierowcy aut osobowych, piesi i rowerzyści. Dostawy produktów, jakkolwiek niezbędne, stanowią pewną uciążliwość dla pozostałych użytkowników przestrzeni.

**Zdjęcie 9. Realizacja dostawy powodująca zastawienie i znaczące ograniczenie poruszania się pieszych**



Fot. Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Takie obrazki są dla nas codziennością – towar musi być dowieziony na czas i najlepiej pod same drzwi sklepu, czasami kosztem zajęcia trzech metrów chodnika. Nieuporządkowana logistyka miejska to nie tylko zastawione chodniki, ale także większy hałas i korki na drogach. Oczywiście **nie powinniśmy w tym miejscu potępiać kurierów czy kierowców śmieciarek** – oni mają określone zadanie do wykonania, z którego potem zostaną rozliczeni przez swoich przełożonych.

### „Koperty 15 minut”

Władze Gorzowa Wielkopolskiego dostrzegają zjawisko zastawiania chodników i pracują nad uporządkowaniem kwestii dostaw, szczególnie w rejonie Śródmieścia. Zmiany w miejskim układzie drogowym, sukcesywnie wprowadzane od kilku lat, obejmują także system logistyki miejskiej. W ramach projektu „Centrum Gorzowa Od-nowa” testowano rozwiązanie polegające na wyznaczeniu **stanowisk postojowych zastrzeżonych dla dostaw** w rejonie ulic Wełniany Rynek i Hawelańskiej. Nowa organizacja ruchu spotkała się z przychylnym przyjęciem ankietowanych mieszkańców pomimo licznych głosów sprzeciwu ze strony przedsiębiorców i przedstawicieli firm logistycznych. Warto tutaj posłużyć się przykładem takich miast jak Gdynia czy Warszawa, gdzie w porozumieniu z przedsiębiorcami i mieszkańcami przeprowadzono program mający na celu upłynnienie dostaw do punktów usługowych w centrum miasta oraz minimalizację ich uciążliwości dla pozostałych użytkowników ruchu. Wynikiem programu było wyznaczenie 30 stanowisk postojowych dla samochodów dostawczych umożliwiających postój do 15 minut. Dlatego planujemy wyznaczenie kolejnych miejsc postojowych dla pojazdów dostawczych, szczególnie na obszarze Śródmieścia, w przyszłości także w innych lokalizacjach szczególnie obciążonych ruchem samochodów dostawczych.

#### Zdjęcie 10. „Koperty 15 minut” – przykład



Fot. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

## Paczkomaty

Liczba zainstalowanych automatów paczkowych na terenie MOF GW przekracza już 300 i stale rośnie. Każde takie urządzenie generuje spory ruch – kilka samochodów dostawczych i dziesiątki, jeśli nie setki mieszkańców odbierających przesyłki dziennie. Oczywiście każdy operator paczkomatu chce go wybudować w jak najbardziej dogodnej lokalizacji. Dowolna lokalizacja paczkomatów może sprawiać problemy: organizacja dostaw może zaburzyć organizację ruchu w okolicy, a sam paczkomat może nie być spójny z lokalną zabudową. Dlatego kwestia lokalizacji paczkomatu nie powinna być pozostawiona wyłącznie podmiotom prywatnym – samorząd powinien świadomie kontrolować rozwój tego rodzaju obiektów w mieście.

W 2021 r. miasto Gorzów Wielkopolski nawiązało współpracę z firmą InPost w ramach inicjatywy „Green City”. Program zakłada instalację „zielonych” paczkomatów wyposażonych w ładowarki dla samochodów elektrycznych, wymianę floty pojazdów obsługujących automaty na elektryczne oraz wsparcie finansowe dla miejskich inicjatyw dotyczących zieleni.

Proponowanym rozwiązaniem kwestii uporządkowania automatów paczkowych jest nawiązanie współpracy z ich operatorami w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. W ramach tego typu współpracy określenie lokalizacji nowych urządzeń jest przedmiotem konsultacji, których celem jest zachowanie ładu przestrzennego i panujących standardów infrastrukturalnych. W zamian za preferencyjne warunki udostępnienia lokalizacji paczkomatu inwestor prywatny jest zobowiązany do remontu fragmentu przestrzeni publicznej zlokalizowanej w pobliżu oraz zadbania o zieleni, np. w postaci nowych nasadzeń. Podjęcie inicjatywy przez miasto ma na celu lokalizowanie skrzynek w miejscach, w których proces dostawy i odbioru paczek nie będzie prowadził do konfliktów w przestrzeni, takich jak niszczenie zieleni czy parkowanie na chodnikach.

## Logistyka przyszłości – samochody elektryczne, rowery cargo, multimodalność

Klasyczna logistyka miejska opiera się na samochodach ciężarowych i dostawczych o napędzie spalinowym, dowożących produkty z magazynów zlokalizowanych na obrzeżach miast do punktów usługowych w ich centrach. Taki sposób dostaw jest sprawdzony i skuteczny, jednak cierpi na tym przestrzeń miejska, a także nasze środowisko. Dlatego polskie i europejskie miasta stale poszukują rozwiązań mających na celu odejście od wysokoemisyjnych sposobów dostaw.

Logistyka przyszłości to między innymi **elektryczne ciężarówki i samochody dostawcze**. Koszt zakupu takich pojazdów z roku na rok maleje, a ich zasięg i ładowność poprawiają się. Do ich dalszego rozwoju potrzebna jest odpowiednia infrastruktura ładowania – klasyczne systemy o mocy 10-50 kW nie wystarczą. Nasz Plan zakłada podjęcie starań na rzecz instalacji punktów ładowania o wyższej mocy dedykowanych dla samochodów dostawczych i ciężarowych.

Kolejne rozwiązanie to **rowery towarowe (cargo)**. Są one wykorzystywane w tzw. „ostatniej mili”, tj. pomiędzy punktem konsolidacji przesyłek a ich końcowymi odbiorcami. Według raportu European Cyclist Federation średnia prędkość poruszania się rowerem cargo w centrum miasta wynosi 14,4 km/h i jest zbliżona do samochodu dostawczego (18 km/h). Pojazdy mogą być wyposażone we wspomaganie elektryczne – pozwala to na osiągnięcie ładowności 200 kilogramów i więcej. W Polsce w ciągu ostatniego roku trzy największe firmy dostarczające paczki i towary (DPD, DHL, GLS) wprowadziły do swojej floty rowery cargo w ramach działań pilotażowych. Najszerzej zakrojoną operację realizuje obecnie DHL – dostawy

według tej formuły funkcjonują w Warszawie, Krakowie, Gdańsku i Wrocławiu. W kolejnych miastach pojawiają się także wypożyczalnie rowerów towarowych – są one dostępne zarówno dla mieszkańców, jak i przedsiębiorców; wypożyczenie odbywa się w ramach formuły roweru miejskiego lub jako odrębne przedsięwzięcia. Na terenie MOF GW także chcemy wspierać ten sposób dostaw – pierwszym krokiem będzie dostosowanie sieci dróg rowerowych do takich pojazdów.

Nowoczesna logistyka to także **multimodalność**, rozumiana jako sprawny przeładunek towarów pomiędzy różnymi środkami transportu. MOF GW ma ogromny potencjał, jeżeli chodzi o multimodalność, dzięki zlokalizowanym liniom kolejowym oraz Międzynarodowej Drodze Wodnej E70, przebiegającej wzdłuż Warty. Na etapie koncepcyjnym jest aktualnie stworzenie multimodalnego centrum logistycznego MOF GW obejmującego transport drogowy, rzeczny i kolejowy. Sama budowa centrum zależy od szeregu inwestycji na szczeblu krajowym, jednak już teraz warto zaznaczyć konieczność jej realizacji. Planuje się też budowę i rozbudowę portów i przystani rzecznych w Kostrzynie nad Odrą. Wykorzystanie żeglowności rzek Warty i Odry oraz istniejących linii kolejowych pozwoli na odciążenie sieci dróg MOF GW i zmniejszenie uciążliwości dostaw dla otoczenia.

#### 4.7. ŚWIADOMI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY

Tabela 15. Realizacja celu operacyjnego „Świadomi i zaangażowani mieszkańcy”

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
10.1	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji
10.2	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie znaczenia transportu publicznego
10.3	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego
10.4	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych poprzez specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń
10.5	Kontynuacja organizacji Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu
10.6	Edukacja dla zrównoważonej mobilności
10.7	Promocja dojazdów do pracy rowerem/transportem publicznym w instytucjach samorządowych
10.8	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych
10.9	Wsparcie miejsc przyjaznych rowerzystom
!	Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej na temat sposobu działań, wyszukaj nr lub nazwę działania w Planie Wdrożenia PZMM – załączniku nr 2 do tego dokumentu.

*Rozwinięty kraj to nie taki, w którym biedni mają samochody. To taki, w którym bogaci korzystają z transportu publicznego. – Enrique Peñalosa*

*Zbudujmy kulturę, w której poruszanie się tramwajem i rowerem jest powodem do dumy, a oferta zrównoważonej mobilności jest współtworzona przez mieszkańców.*

Za rozjechane chodniki i trawniki, nielegalne parkowanie czy wysoki odsetek kierowców, którzy przekraczają prędkość na drogach, a co za tym idzie wysoką liczbę ofiar wypadków drogowych w MOF GW odpowiada społeczne przyzwolenie na egoistyczne zachowania komunikacyjne. Poruszanie się transportem publicznym w oczach wielu osób wciąż nie jest powodem do dumy. Bez zrozumienia potrzeby zmiany nie uda się zrealizować zapisów tego Planu.

### **Polityka zrównoważonej mobilności nie odnosi sukcesów tam, gdzie ludzie w nią nie wierzą.**

Właśnie dlatego najważniejsze zmiany w przestrzeni będą odpowiednio uzasadniane, tłumaczone i komunikowane. Kluczowe projekty będą wypracowywane na podstawie angażujących form partycypacji społecznej – np. prototypowania zmian czy procesów warsztatowych.

Trudno o sukces polityki zrównoważonej mobilności w sytuacji, w której posiadanie wielu samochodów przez gospodarstwo domowe uznawane jest za wyznacznik sukcesu i statusu, a osoby poruszające się rowerami czy transportem publicznym uważane za mniej zamożne. Przewyciężenie barier mentalnych, budowa kultury poszanowania dla jakości przestrzeni, jakości środowiska to jeden z podstawowych celów Planu. Budowa nowych postaw powinna dotyczyć przede wszystkim najmłodszych mieszkańców Obszaru. Obecnie to oni statystycznie najczęściej korzystają z transportu publicznego. **Sprawmy, by z niego nie zrezygnowali, kiedy będą mogli sobie pozwolić na zakup samochodu.** Producenci samochodów poświęcają olbrzymie środki i zasoby, by udowodnić nam, że poruszanie się samochodem jest synonimem wolności, komfortu, bezpieczeństwa i niezależności. Choć sfera planowania transportu wydaje się być kwestią czysto inżynierską i techniczną, **w rzeczywistości o naszych codziennych transportowych wyborach decydują także nasze wartości, postawy, przyzwyczajenia i emocje.**

Właśnie dlatego wprowadzenie skutecznych zmian w polityce mobilności Obszaru wymaga wykorzystania argumentów racjonalnych i emocjonalnych na rzecz zmiany postaw. W zrównoważonym Gorzowie Wielkopolskim **transport publiczny nie może być jedynie usługą socjalną, powinien być także źródłem dumy mieszkańców i mieszanek.**

Nie możemy patrzeć na przyszłość wyłącznie przez pryzmat naszych obecnych postaw i przyzwyczajzeń, ponieważ w 2037 r. inaczej będziemy postrzegać wiele zjawisk, tak jak inaczej postrzegaliśmy je w 2007 r. Przez ostatnie 15 lat mocno zmieniły się nasze poglądy i nawyki konsumenckie. Dziś niemal wszędzie słychać głos o potrzebie rozwiązań, które określić można jako „zielone”. W 2037 r. w dorosłość będą wchodzić ci, którzy urodzili się w 2019 r. Jaką wizję rozwoju miast i regionów chcemy im przekazać, mając pełną świadomość wyzwań, przed którymi stoimy?

**Tabela 16. Postawy sprzyjające realizacji celów Planu**

2022	>	2037
<p>Jeżdżę SUV-em, wybudowałam z mężem dom na przedmieściach, ponieważ lepiej nam się tu żyje. Zakupy robię po drodze samochodem, głównie w hipermarketach.</p>	<b>ASPIRACJE</b>	<p>Poruszam się głównie transportem publicznym i rowerem, mieszkam w pięknie zrewitalizowanym śródmieściu Gorzowa Wielkopolskiego. Zakupy najczęściej robię po drodze w sklepach w parterach budynków, które mam blisko domu.</p>
<p>Rowerzyści i piesi to święte krowy! Dają im tylko przywileje!</p>	<b>EMOCJE</b>	<p>Kilka lat temu zacząłem jeździć rowerem do pracy. Jest bezpieczniej, jestem zdrowszy. Cieszę się, że moje dzieci mogą bezpiecznie jeździć ze mną!</p>
<p>Wymyślają globalne ocieplenie, żeby odebrać nam wolność.</p>	<b>EMOCJE</b>	<p>Co przez ostatnie lata zrobiliście, by uchronić nas przed kosztami i efektami zmian klimatu? Musimy działać szybko.</p>
<p>Na osiemnastkę kolegi przyjadę samochodem, wszyscy będą mi zazdrościć!</p>	<b>POSTAWY</b>	<p>Dobrze, że mamy autobusy nocne, nie muszę martwić się o to, jak wrócę z centrum do domu po imprezie.</p>
<p>Jak kontrahenci przyjadą, to muszą zobaczyć mój nowy samochód, żeby widzieli, że biznes dobrze się kręci!</p>	<b>POSTAWY</b>	<p>Spotkanie z klientami umówiliśmy przy ul. Chrobrego i przyjechaliśmy na nie tramwajem, ponieważ chcemy pokazać naszym partnerom, że jesteśmy firmą odpowiedzialną społecznie.</p>
<p>Boję się jeździć rowerem po Gorzowie!</p>	<b>OBAWY</b>	<p>W końcu mogę bezpiecznie pojechać rowerem na drugi koniec miasta!</p>
<p>Żaden urzędnik nie będzie decydować o tym, co dzieje się na mojej działce. Mogę wybudować co chcę i gdzie chcę!</p>	<b>WARTOŚCI</b>	<p>Dobrze zaplanowana przestrzeń, w której mam dostęp do wszystkiego, czego potrzebuję, wymaga wspólnego planowania i dogadania się między sąsiadami.</p>

Niezależnie od działań w sferze edukacyjno-komunikacyjnej musimy jednak pamiętać o tym, że dobra urbanistyka sprzyja ruchowi pieszemu i rowerowemu niezależnie od postaw mieszkańców, zaś żadna kampania wizerunkowa transportu publicznego nie przyniesie efektów, jeśli będziemy ograniczać jego ofertę.

## 5. Jakie będą efekty naszych działań?

### 5.1. PAKIETY DZIAŁAŃ

Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są skoordynowane w celu skutecznego rozwiązywania konkretnych problemów. Przykładem takiego pakietu może być połączenie działań mających na celu poprawę dostępności transportu publicznego, które obejmują działania związane z udostępnianiem informacji o transporcie zbiorowym, organizacją przewozów, odpowiednim wyznaczeniem terenów rozwojowych i inwestycji strategicznych z uwzględnieniem dostępu do transportu publicznego oraz promocją transportu publicznego. Nie świadczy, to jednak o tym, że przypisanie działania do jednego pakietu nie wpływa pozytywnie na realizację innych pakietów działań.

W ramach opisów działań przedstawiono prawdopodobny wpływ na wydajność systemu transportowego, wpływ na zmniejszenie emisji, nadany priorytet działań podczas spotkania warsztatowego oraz medianę efektywności działań zawartych w pakiecie na podstawie analizy wielokryterialnej działań uwzględniającej aspekt kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko opisanej w Załączniku nr 1 – Wybór scenariusza do realizacji.

#### PAKIET 1: ULEPSZENIE ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ I PRZESTRZENIĄ

Pakiet nr 1 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: 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. Realizacja pakietu przyczyni się do sprawniejszego zarządzania mobilnością i przestrzenią, co przełoży się na zwiększenie oferty i priorytetyzację transportu publicznego na wybranych ciągach komunikacyjnych, efektywniejsze finansowanie systemu transportu publicznego oraz zarządzanie przestrzenią. Powinno to przełożyć się na wzrost liczby podróży wykonywanych transportem publicznym. Pakiet nr 1 powinien też przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, dzięki standaryzacji infrastruktury dla tych uczestników ruchu, a także do promocji i wzrostu znaczenia aktywnej mobilności w MOF GW. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczyni się do ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu w następstwie wypadków. Realizacja pakietu powinna ograniczyć także negatywne emisje z systemu transportowego oraz koszty zewnętrzne wynikające z chaosu przestrzennego. Pakiet nr 1 dostarcza też informacji na temat funkcjonowania i wydajności systemu transportowego, co powinno być punktem zainteresowania decydentów. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest brak współpracy pomiędzy członkami MOF GW oraz partnerami w realizacji działań. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,51/3.



**Tabela 17. Pakiet 1 Ulepszenie zarządzania mobilnością i przestrzenią**

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
1.1	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze MOF GW	WYSOKI
1.6	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu	WYSOKI
1.7	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	WYSOKI
1.8	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności	ŚREDNI
2.1	Koordinacja planowania przestrzennego	WYSOKI
2.5	Spójny rozwój MOF GW	NISKI
4.2	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim	WYSOKI
5.1	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW	WYSOKI
6.1	Stworzenie standardów projektowych infrastruktury rowerowej oraz pieszej wraz z księgą identyfikacji wizualnej	WYSOKI
7.10	Współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	ŚREDNI
8.2	Wprowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań napętnień i rotacji miejsc parkingowych w Gorzowie Wlkp. i obszarach z problemami parkingowymi na obszarze MOF GW	WYSOKI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## PAKIET 2: POPRAWA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Pakiet nr 2 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: dobrze zarządzany system mobilności, efektywny i powszechny system transportu publicznego, świadomi i zaangażowani mieszkańcy. Realizacja pakietu przyczyni się do poprawy dostępności transportu publicznego poprzez połączenie działań mających na celu poprawę dostępności transportu publicznego, które obejmują działania związane z udostępnianiem informacji o transporcie zbiorowym, organizacją przewozów oraz promocją transportu publicznego. Realizacja pakietu przyczyni się do zmiany: struktury i zmniejszenia popytu na podróże, zwiększenia oferty transportu publicznego, wzrostu nakładów na funkcjonowanie transportu publicznego oraz świadomości mieszkańców w zakresie funkcjonowania rozwiniętego transportu publicznego. Realizacja pakietu powinna ograniczyć także negatywne emisje z systemu transportowego. Pakiet nr 2 zawiera działania, istotne z punktu widzenia mieszkańców w codziennych dojazdach do pracy. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest brak współpracy pomiędzy członkami MOF GW oraz partnerami w realizacji działań, a także brak środków finansowych na realizację systemu transportu publicznego. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,64/3.

Tabela 18. Pakiet 2 Poprawa dostępności transportu publicznego

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
1.2	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu w MOF GW	WYSOKI
1.3	Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW	WYSOKI
1.4	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii w MOF GW	WYSOKI
1.10	Otwarte przewozy szkolne	ŚREDNI
3.1	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW	WYSOKI
3.2	Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego (autobusowych i tramwajowych) na terenie aglomeracji miasta Gorzowa Wielkopolskiego	WYSOKI
10.2	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie znaczenia transportu publicznego	WYSOKI
10.4	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych poprzez specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń	WYSOKI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

### PAKIET 3: SILNE CENTRA LOKALNE I WZROST MULTIMODALNOŚCI PODRÓŻY

Pakiet nr 3 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: 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. Realizacja pakietu przyczyni się do zwiększenia multimodalności podróży oraz budowy i wzmocnienia roli węzłów przesiadkowych. Dobrze przeprowadzona integracja połączeń transportu publicznego razem z działaniami planistycznymi i inwestycyjnymi powinna przełożyć się na wzrost wykorzystania transportu szynowego w MOF GW oraz po części ruchu pieszego i rowerowego. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny przełoży się na spadek popytu na podróże. Realizacja pakietu powinna ograniczyć także negatywne emisje z systemu transportowego. Pakiet nr 3 zawiera działania, istotne z punktu widzenia mieszkańców, którzy przesiadają się w codziennych dojazdach do pracy, a także dla podmiotów prywatnych udostępniających usługi mobilności współdzielonej. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest brak współpracy pomiędzy członkami MOF GW oraz partnerami w realizacji działań, a także brak środków finansowych na działania inwestycyjne. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,99/3.

Tabela 19. Pakiet 3 Silne centra lokalne i wzrost multimodalności podróży

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
1.9	Integracja informacji o ofercie połączeń transgranicznych	ŚREDNI
1.11	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej	NISKI
2.4	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny	ŚREDNI
4.1	Budowa Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej	WYSOKI
4.3	Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gorzowa Wielkopolskiego	WYSOKI
4.4	Budowa systemu parkingów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych	WYSOKI
4.5	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych	WYSOKI
6.5	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej	WYSOKI
6.8	Rozwój systemu współdzielonej mobilności aktywnej	NISKI
8.3	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R	WYSOKI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## PAKIET 4: WZROST DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU SZYNOWEGO

Pakiet nr 4 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: efektywny i powszechny system transportu publicznego, świadomi i zaangażowani mieszkańcy. Realizacja pakietu przyczyni się do wzrostu dostępności transportu szynowego połączonego z jego promocją<sup>14</sup>. Podjęcie działań pozwoli na zwiększenie oferty połączeń kolejowych w obszarze funkcjonalnym, co powinno zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu kolejowego. W przypadku rozbudowy infrastruktury tramwajowej kolejni mieszkańcy Gorzowa Wielkopolskiego zyskają dostęp do bardziej pewnego i kursującego w większej częstotliwości środka transportu. Realizacja pakietu powinna ograniczyć także negatywne emisje z systemu transportowego oraz wpłynie na zmianę kosztów funkcjonowania systemu transportowego. Pakiet nr 4 zawiera działania, istotne z punktu widzenia mieszkańców poruszających się po Gorzowie Wielkopolskim, jak i po jego obszarze funkcjonalnym. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest brak współpracy pomiędzy członkami MOF GW oraz partnerami w realizacji działań, a także brak środków finansowych na działania inwestycyjne. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,36/3.

<sup>14</sup> Działanie 10.2 zostało uwzględnione w dwóch pakietach, ponieważ transport szynowy jest częścią publicznego transportu zbiorowego.

**Tabela 20. Pakiet 4 Wzrost dostępności transportu szynowego**

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
4.6	Rozbudowa infrastruktury tramwajowej	ŚREDNI
5.2	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	WYSOKI
5.3	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW	WYSOKI
5.4	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych	ŚREDNI
5.5A/B	Przygotowanie koncepcji budowy sprawnego systemu kolejowego w MOF GW (kolej aglomeracyjna lub tramwaj dwusystemowy)	ŚREDNI
5.6	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	WYSOKI
10.2	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie znaczenia transportu publicznego	WYSOKI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## PAKIET 5: ROZWÓJ RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO

Pakiet nr 5 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń, rozwój aktywnej mobilności, świadomi i zaangażowani mieszkańcy. Realizacja pakietu przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności ruchu pieszego i rowerowego na obszarze MOF GW w szczególności na krótkich dystansach w codziennych podróżach, a także usunięcia barier dla osób o ograniczonej mobilności. Pakiet nr 5 przyczyni się do ograniczenia negatywnych emisji z systemu transportowego oraz wpłynie na zmianę kosztów funkcjonowania systemu transportowego ze względu na konieczność utrzymania nowej infrastruktury. Realizacja pakietu przyczyni się także do poprawy bezpieczeństwa najłagodniej chronionych uczestników ruchu drogowego, co przełoży się na spadek kosztów zewnętrznych transportu. Pakiet nr 5 zawiera działania, istotne z punktu widzenia mieszkańców poruszających się rowerem w codziennych dojazdach do pracy, osób o ograniczonej mobilności, a także podmiotów prywatnych chroniących środowisko. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest brak współpracy pomiędzy członkami MOF GW oraz partnerami w realizacji działań i poprawy spójności sieci rowerowej, a także brak środków finansowych na działania inwestycyjne. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,6/3.

**Tabela 21. Pakiet 5 Rozwój ruchu pieszego i rowerowego**

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
2.3	Budowa centrów lokalnych	WYSOKI
6.2	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie	WYSOKI
6.3	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF	WYSOKI
6.4	Rozwój punktowej infrastruktury rowerowej (parkingi, stojaki, wiaty rowerowe, rowerownie, stacje napraw)	WYSOKI
6.6	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	WYSOKI
6.7	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowskazów	WYSOKI
6.9	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice) w budynkach użyteczności publicznej	NISKI
6.10	Utworzenie i realizacja programu usuwania barier architektonicznych w celu uwzględnienia potrzeb osób o ograniczonej mobilności	ŚREDNI
6.11	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice) w budynkach prywatnych	NISKI
10.6	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	ŚREDNI
10.9	Wsparcie miejsc przyjaznych rowerzystom	ŚREDNI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## PAKIET 6: REALOKACJA PRZESTRZENI DROGOWEJ

Pakiet nr 6 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy, sprawny system logistyki miejskiej, świadomi i zaangażowani mieszkańcy. Realizacja pakietu ma się przyczynić do: większego wykorzystania przestrzeni drogowej na inne środki transportu, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, uporządkowania przestrzeni publicznych dzięki prowadzonej odpowiednio polityce parkingowej i organizacji dostaw, mniejszego wykorzystania samochodu i zmniejszenia ruchu samochodowego w szczególności w centrach miast. W pakiecie znajdują się działania związane z partycypacją społeczną oraz zwiększaniem świadomości mieszkańców o kosztach zewnętrznych transportu samochodowego dla zwiększenia akceptacji pakietu wśród decydentów, mieszkańców i innych interesariuszy, którzy mogą być przeciwni realizacji wybranych działań założonych w przedstawionym pakiecie. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest zaniechanie jego realizacji oraz brak środków finansowych na działania inwestycyjne. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,4/3.

**Tabela 22. Pakiet 6 Realokacja przestrzeni drogowej**

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
7.1	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW	WYSOKI
7.8	Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia relacji tranzytowych z miasta i uspokojenia ruchu w centrum miasta	WYSOKI
7.9	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą i Strzelec Krajeńskich wraz z uspokojeniem ruchu w centrach miast	WYSOKI
7.12	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	NISKI
8.1	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	WYSOKI
8.4	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzyny	ŚREDNI
8.5	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta	WYSOKI
9.1	Uporządkowanie postoju samochodów dostawczych w obszarach o zwartej zabudowie, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gorzowa Wlkp.	WYSOKI
10.1	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	WYSOKI
10.3	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	WYSOKI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## PAKIET 7: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Pakiet nr 7 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy, świadomi i zaangażowani mieszkańcy. Realizacja pakietu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego, a także zwiększenia świadomości uczestników ruchu o przepisach ruchu drogowego. Realizacja pakietu przyczyni się do ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu związanych z wypadkami. Pakiet nr 7 zawiera działania, istotne z punktu widzenia mieszkańców i zarządców dróg. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest zaniechanie jego realizacji, brak środków finansowych na działania inwestycyjne, a także sprzeciw użytkowników samochodów. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,53/3.

Tabela 23. Pakiet 7 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
7.2	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW	WYSOKI
7.3	Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków	WYSOKI
7.4	Wymiana oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych	WYSOKI
10.5	Kontynuacja organizacji Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu	WYSOKI
10.8	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	ŚREDNI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## PAKIET 8: PROMOWANIE NISKO- I ZEROEMISYJNYCH POJAZDÓW, EKOLOGICZNEJ LOGISTYKI MIEJSKIEJ I TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Pakiet nr 8 dotyczy działań wchodzących w zakres celów operacyjnych: efektywny i powszechny system transportu publicznego, bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy, sprawny system logistyki miejskiej, świadomi i zaangażowani mieszkańcy. Realizacja pakietu przyczyni się do zwiększenia wykorzystania nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w transporcie publicznym i prywatnym, a także przy przewozie towarów na obszarze MOF GW, dzięki działaniom inwestycyjnym, organizacyjnym oraz promocyjnym. Pakiet nr 8 wpisuje się w unijną politykę klimatyczną i wpłynie na ograniczanie emisji z sektora transportu. Pakiet działań zawiera działania, istotne z punktu podmiotów realizujących usługi dla samorządów MOF GW, mieszkańców oraz firm dostawczych. Głównym zagrożeniem w realizacji pakietu jest: brak środków finansowych na działania inwestycyjne, sprzeciw użytkowników samochodów, brak współpracy pomiędzy członkami MOF GW oraz partnerami w realizacji działań. Mediana efektywności działań w tym pakiecie wyniosła 1,94/3.

Tabela 24. Pakiet 8. Promowanie nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, ekologicznej logistyki miejskiej i transportu intermodalnego

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
3.3	Odnowa floty pojazdów komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim	WYSOKI
3.4	Odnowa floty autobusów komunikacji podmiejskiej na terenie MOF GW	WYSOKI
7.5	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim <sup>15</sup>	WYSOKI
7.6	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych	WYSOKI

<sup>15</sup> Zgodnie z Krajowym Planem Odbudowy.

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
7.7	Realizacja zadań publicznych w Gorzowie Wielkopolskim przy użyciu floty pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym	WYSOKI
7.11	Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru	ŚREDNI
9.2	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień	WYSOKI
9.3	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek	ŚREDNI
9.4	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	ŚREDNI
9.5	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	ŚREDNI
9.6	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp.	NISKI
10.7	Promocja dojazdów do pracy rowerem/transportem publicznym w instytucjach samorządowych	WYSOKI

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

W poniższej tabeli przedstawiono harmonogram wdrożenia pakietów działań na podstawie założonych czasów realizacji dla poszczególnych działań. Kolorem zielonym oznaczono rok zakończenia ostatniego działania w pakiecie a jasnym kolorem rok zakończenia działań o charakterze ciągłym. Konkretnie informacje na temat terminów wdrożenia poszczególnych opisanych w Planie działań znajdują Państwo w załączniku nr 2 do PZMM MOF GW – **Planie działań**.

Tabela 25. Harmonogram wdrożenia pakietów

PAKIET DZIAŁAŃ	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
1															
2															
3															
5															
6															
7															
8															

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Każdy pakiet i działania w nim zawarte zostaną poddane monitoringowi i ewaluacji, który został opisany w rozdziale 5.3.



## 5.2. EFEKTY REALIZACJI SUMP

Za sukces realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności należy uznać sytuację, w której wartości kluczowych wskaźników zbliżone są do scenariuszy przewidzianych przez SUMP i nie powielają scenariusza bazowego.

### System mobilności MOF GW w 2030 i 2037 r.

Tabela 26. Efekty realizacji SUMP

Wskaźnik	WARTOŚĆ WYJŚCIOWA [2022]	BRAK REALIZACJI PLANU (2037)	REALIZACJA PLANU (2030)	REALIZACJA PLANU (2037)
Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania [%]	43,6%	42,5%	45,0%	49,0%
Wskaźnik motoryzacji [samochody osobowe na 1 000 mieszkańców]	693	720	681	630
Emisje CO <sub>2</sub> z systemu transportowego MOF GW [tony CO <sub>2</sub> eq rocznie na mieszkańca]	1,60	1,20	1,28	0,98
Emisje PM <sub>2,5</sub> z systemu transportowego MOF GW [kg PM <sub>2,5</sub> rocznie na mieszkańca]	0,60	0,50	0,49	0,36
Liczba wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców]	38	30	30	23
Liczba ofiar wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców]	5,42	4,00	4,27	3,25
Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	3	2	2	1
Wskaźnik dostępności czasowej transportu zbiorowego [% mieszkańców MOF GW o dobrej dostępności transportu zbiorowego]	37,4%	40,0%	40,5%	47,0%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Szczegóły dotyczące wyliczenia wskaźników i pozyskiwania danych zostały przedstawione w załączniku nr 2 do PZMM MOF GW – Planie działań.

## 5.3. JAK ZAPEWNIMY FAKTYCZNĄ REALIZACJĘ PLANU?

Dokument, który mieli Państwo okazję przeczytać, jest wynikiem szerokiego procesu analiz, ustaleń i konsultacji – podsumowaniem procesu planowania zrównoważonej mobilności.

Pogłębioną analizę stanu wyjściowego i możliwych działań zawarliśmy na 369 stronach „Raportu diagnostyczno-strategicznego stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej MOF Gorzowa Wielkopolskiego” i w załącznikach do niego.

Na podstawie przedstawionej diagnozy stanu mobilności w MOF GW, procesów partycypacyjnych, wypracowanych scenariuszy, sformułowanej wizji mobilności w obszarze funkcjonalnym Gorzowa Wielkopolskiego, celów strategicznych i operacyjnych określono działania, które zostały spakietyzowane. Efektywność poszczególnych działań z punktu widzenia celów Planu, a także wpływ działań na środowisko i klimat zostały przedstawione w Załączniku nr 1 do tego dokumentu. Informacje szczegółowe nt. działań w zakresie:

- sposobu realizacji,
- podmiotu odpowiedzialnego za realizację,
- partnerów w realizacji,
- horyzontu czasowego,
- źródła finansowania i klasie kosztów,
- pożądanym efekcie realizacji działania,

zostały zawarte załączniku nr 2 do tego dokumentu – Planie działania.

### Kto odpowiada za realizację tego Planu?

Za realizację tego Planu odpowiedzialne są władze Gorzowa Wielkopolskiego, które są naturalnym liderem MOF GW, jako przedstawiciele miasta rdzenia. Głównym zadaniem lidera jest także współpraca z włodarzami poszczególnych ośrodków MOF GW. W ich imieniu nadzorem nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników zajmą się odpowiednio następujące jednostki:

**Tabela 27. Jednostki odpowiedzialne za realizację Planu**

Gorzów Wielkopolski	Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego
Kostrzyn nad Odrą	Wydział Gospodarki Przestrzennej i Obsługi Inwestora
Skwierzyna	Referat Inwestycji, Drogownictwa i Melioracji
Strzelce Krajeńskie	Referat Gospodarki Komunalnej, Ochrony Środowiska i Rolnictwa
Witnica	Wydział Rozwoju Gospodarczego
Bogdaniec	Referat Infrastruktury Technicznej, Ochrony Środowiska i Rolnictwa
Deszczno	Referat Gospodarki i Rozwoju
Kłodawa	Referat Drogownictwa Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska
Lubiszyn	Referat Infrastruktury Technicznej, Ochrony Środowiska i Rolnictwa
Santok	Referat Rozwoju i Gospodarki Przestrzennej

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Ponadto ważna jest współpraca z zarządcami infrastruktury i partnerami poszczególnych działań do których należy zaliczyć: Centralny Port Komunikacyjny SA, Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, spółki komunalne, Lubuski Urząd Wojewódzki, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury, Miejski Obszar Funkcjonalny Zielonej Góry, organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego, MZK Gorzów Wielkopolski, PKP Intercity SA, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, OSiR Gorzów Wielkopolski, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Starostwo Powiatowe w Gorzowie Wielkopolskim, Starostwo Powiatowe w Międzyrzeczu, Starostwo Powiatowe w Strzelcach Krajeńskich, spółki grupy PKP, podmioty prywatne.

PZMM MOF GW nie jest dokumentem, który trafi na półkę. Jak opisano w rozdziale *Dobrze zarządzany system mobilności*, skuteczna realizacja zapisów Planu wymaga działania na forum związku i współpracy wszystkich jednostek MOF GW. Optymalną sytuacją byłaby delegacja kompetencji przynajmniej części wskazanych powyżej jednostek do jednej instytucji zarządzającej mobilnością.

## Monitoring

Za zbieranie i publikację danych będzie odpowiedzialny Zespół ds. Mobilności Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego. Zespół ds. Mobilności powinien być rozwijany w oparciu o istniejący Zespół ds. Opracowania i Wdrożenia PZMM MOF GW i składać się z członków wydziałów merytorycznych odpowiedzialnych za: organizację transportu publicznego, urbanistyki i planowania przestrzennego, współpracę z koleją, transport rowerowy i ruch pieszcy, zarządzanie infrastrukturą drogową i przystankową, politykę parkingową, bezpieczeństwo ruchu drogowego i organizację ruchu, partycypację i promocję, edukację. Zespół powinien ściśle współpracować z wydziałami merytorycznymi odpowiedzialnymi za powyższe zadania w poszczególnych gminach MOF GW, a także posiadać swój regulamin, w którym m.in. zostanie określona częstotliwość spotkań, np. raz na miesiąc. Zespół powinien mieć też stałe umocowanie w strukturach Urzędu Miasta. Gminy MOF GW będą jednak partycypowały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku odpowiadającego za koordynację polityki mobilności w MOF GW, zadanie może zostać przejęte przez Biuro Związku.

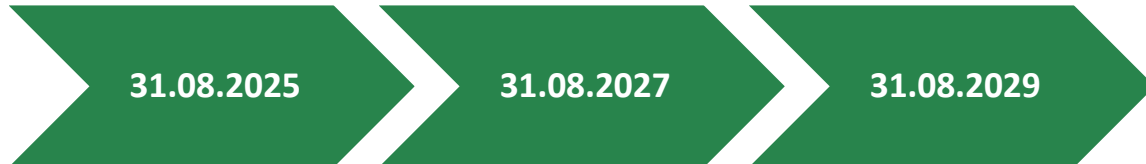
Efekty realizacji działań (rozdział 2) będą **oceniane co dwa lata** w formie tabeli ewaluacyjnej, która będzie dostępna publicznie.

Tabela 28. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji działań Planu

NR DZIAŁANIA	X.X
NAZWA DZIAŁANIA	Nazwa działania
INFORMACJA O DZIAŁANIACH NA RZECZ JEGO REALIZACJI	Status działań w zakresie realizacji działania
INFORMACJA O JEDNOSTCE ODPOWIEDZIALNEJ	Kto prowadzi działania w tym obszarze?
HORYZONT CZASOWY	Czy proponowany pierwotnie termin realizacji jest realny? Czy zadanie zostało już zrealizowane?
FINANSOWANIE	Z czego finansowana jest lub będzie realizacja zadania?
PARTNERZY	Jakich partnerów już udało się pozyskać?
EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU	Jakie są efekty realizacji danego działania?

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Rysunek 14. Daty ewaluacji realizacji działań Planu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Wyniki ewaluacji będą prezentowane publicznie w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności, zaś informacja o podsumowaniu działań zostanie opublikowana jako komunikat prasowy.

### Aktualizacja wartości kluczowych wskaźników mobilności

Kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności (wskaźniki oddziaływania) będą **aktualizowane w 2030 i 2037 r.** Wtedy odbędą się także publiczne dyskusje poświęcone postępom w realizacji PZMM – przedstawiciele MOF GW spotkają się z mieszkańcami, by zaprezentować wyniki swoich prac i porozmawiać o sukcesach i barierach w realizacji Planu mobilności.

### Aktualizacja scenariuszy i treści celów

Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego, **w 2030 r.**, po aktualizacji wskaźników kluczowych przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu mobilności, która obejmie aktualizację Planu (wraz ze scenariuszami), Planu działania, w zależności od obecnej sytuacji, oraz dodanie do początkowej części PZMM podsumowania osiągnięć w realizacji Planu z lat 2022-2030 oraz opisu niepowodzeń. Oznacza to więc, że rozpocznie się

wtedy nowy cykl SUMP. Będzie on czerpał z doświadczeń realizacji Planu wypracowanego w 2022 r. i będzie wynikiem krytycznej refleksji nad statusem jego realizacji.

Tabela 29. Cykl SUMP

CYKL 1	2021-2022	2022	2022	2022-2030
	Przygotowanie i analiza	Przygotowanie strategii	Zaplanowanie działań	Wdrażanie i monitoring
CYKL 2	2029-2030	2030	2030	2030-2037
	Ocena sukcesów i porażek	Aktualizacja strategii	Aktualizacja listy działań	Wdrażanie i monitoring

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## Finansowanie Planu

Działania dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym będą realizowane z różnych źródeł finansowania:

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF GW	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS)	Fundusze Europejskie dla Województwa Lubuskiego na lata 2021-2027, w tym środki przeznaczone dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego
Programy Interreg Brandenburgia – Polska oraz Interreg Europy Środkowej	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)	Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego (czyli tzw. fundusze norweskie i EOG)
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA)	Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW)	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW)	Środki prywatne oraz pozyskane w ramach partnerstwa publiczno- - prywatnego

## Działania najbardziej efektywne i „łatwe wygrane”

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 aspekt kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko. 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 30. Zestawienie „łatwych wygranych” oraz działań o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności przeznaczonych do realizacji**

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	WPŁYW
<b>„ŁATWE WYGRANE”</b>		
2.4	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny	2,49
4.5	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych	2,37
8.1	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	2,29
4.2	Uprzywilejowanie transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim	2,26
9.2	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w kwestii ich lokalizacji oraz udogodnień	2,06
1.11	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej	2,06
4.4	Budowa systemu parkingów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych	1,96
6.7	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowskazów	1,94
10.7	Promocja dojazdów do pracy rowerem/transportem publicznym w instytucjach samorządowych	1,94
7.6	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych	1,90
9.3	Współpraca z firmami dostawczymi i ich kontrahentami w celu stworzenia zasad dostaw oraz w przyszłości – centrum konsolidacji przesyłek	1,83
<b>DZIAŁANIA O NAJWIĘKSZYM WPŁYWIE NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI</b>		
9.5	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	2,47
7.1	Hierarchizacja układu drogowego miast MOF GW	2,41

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	WPŁYW
7.2	Uspokojenie ruchu w kluczowych obszarach zabudowanych i wprowadzenie obszarów Tempo 30 w obszarach wiejskich i podmiejskich MOF GW	2,36
5.4	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych	2,30
7.5	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim	2,29
5.1	Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW	2,24
5.7	Wypracowanie i wdrożenie modelu dopłat do połączeń kolejowych na terenie MOF GW	2,24
8.4	Ograniczanie liczby samochodów w centrach Kostrzyna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich i Skwierzynie	2,11
6.2	Zapewnienie spójności sieci dróg dla rowerów wykorzystywanych do podróży na krótkim dystansie	2,11
6.3	Zapewnienie spójności dróg dla rowerów w MOF	2,11
6.5	Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej	2,06
8.5	Prowadzenie polityki parkingowej promującej zrównoważoną mobilność i ograniczanie liczby pojazdów parkujących w centrum miasta	1,87
1.1	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze MOF GW	1,81
9.6	Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp. oraz budowa i rozbudowa portów, przystani rzecznych w Kostrzynie nad Odrą	1,76
9.4	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	1,71
5.6	Realizacja budowy łącznic linii nr 203 i 273 oraz przebudowy stacji kolejowej Kostrzyn nad Odrą	1,70
1.6	Wzrost kompetencji i możliwości organizatora transportu	1,69
1.8	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności	1,66
2.5	Spójny rozwój MOF GW	1,64
5.3	Budowa nowych kolejowych przystanków osobowych na terenie MOF GW	1,64
5.8	Realizacja inwestycji modernizacji, odbudowy i budowy nowych odcinków linii kolejowych w MOF GW	1,64

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

## 6. Spis tabel, rysunków, wykresów i zdjęć

### SPIS TABEL

Tabela 1. Realizacja celu operacyjnego „Dobrze zarządzany system mobilności” .....	26
Tabela 2. Korzyści z utworzenia jednolitego organizatora transportu.....	28
Tabela 3. Droga do pełnej integracji systemu transportu publicznego w MOF GW .....	30
Tabela 4. Realizacja celu operacyjnego „Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń” .....	30
Tabela 5. Realizacja celu operacyjnego „Efektywny i powszechny system transportu publicznego” .....	36
Tabela 6. Działania na rzecz utworzenia jednolitego systemu transportu publicznego.....	37
Tabela 7. Przybliżone możliwości przewozowe różnych środków transportu .....	38
Tabela 8. Realizacja celu operacyjnego „Rozwój aktywnej mobilności” .....	43
Tabela 9. Najważniejsze postulaty dotyczące infrastruktury rowerowej.....	45
Tabela 10. Realizacja celu operacyjnego „Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system mobilności” .....	49
Tabela 11. Środki, dzięki którym transport będzie bardziej przyjazny dla środowiska .....	51
Tabela 12. Hierarchizacja dróg w MOF GW .....	52
Tabela 13. Pożądany udział zeroemisyjnych samochodów osobowych wśród nowych pojazdów rejestrowanych MOF GW .....	56
Tabela 14. Realizacja celu operacyjnego „Sprawny system logistyki miejskiej” .....	56
Tabela 15. Realizacja celu operacyjnego „Świadomi i zaangażowani mieszkańcy” .....	60
Tabela 16. Postawy sprzyjające realizacji celów Planu .....	62
Tabela 17. Pakiet 1 Ulepszenie zarządzania mobilnością i przestrzenią .....	64
Tabela 18. Pakiet 2 Poprawa dostępności transportu publicznego .....	65
Tabela 19. Pakiet 3 Silne centra lokalne i wzrost multimodalności podróży .....	66
Tabela 20. Pakiet 4 Wzrost dostępności transportu szynowego .....	67
Tabela 21. Pakiet 5 Rozwój ruchu pieszego i rowerowego.....	68
Tabela 22. Pakiet 6 Realokacja przestrzeni drogowej.....	69
Tabela 23. Pakiet 7 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	70
Tabela 24. Pakiet 8. Promowanie nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, ekologicznej logistyki miejskiej i transportu intermodalnego .....	70
Tabela 25. Harmonogram wdrożenia pakietów.....	71
Tabela 26. Efekty realizacji SUMP.....	72
Tabela 27. Jednostki odpowiedzialne za realizację Planu .....	73



Tabela 28. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji działań Planu .....	75
Tabela 29. Cykl SUMP .....	76
Tabela 30. Zestawienie „łatwych wygranych” oraz działań o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności przeznaczonych do realizacji .....	77

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Odwrócona piramida mobilności.....	9
Rysunek 2. Efektywność energetyczna sposobów przemieszczania się.....	10
Rysunek 3 Tramwaj niskopodłogowy w Gorzowie Wielkopolskim .....	14
Rysunek 4. Schemat funkcjonowania organizatora transportu w MOF GW.....	29
Rysunek 5. Struktura osadnicza MOF GW wraz z głównymi obszarami rozwoju mieszkalnictwa i usług .....	34
Rysunek 6. Docelowy układ przestrzeni publicznych i centrów lokalnych wraz z połączeniami pieszymi i rowerowymi .....	35
Rysunek 7 Schemat podróży kombinowanych.....	39
Rysunek 8. Główne ciągi komunikacyjne w MOF GW .....	41
Rysunek 9. Rozwój systemu transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim .....	42
Rysunek 10. Główne i priorytetowe do realizacji ciągi rowerowe na obszarze MOF GW.....	47
Rysunek 11. Hierarchizacja dróg na przykładzie Gorzowa Wielkopolskiego.....	53
Rysunek 12.Docelowy szkielet komunikacyjny MOF GW.....	54
Rysunek 13. Parkingi zorganizowane, kubaturowe i buforowe w Gorzowie Wielopolskim.....	55
Rysunek 14. Daty ewaluacji realizacji działań Planu .....	75

## SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Udział podróży pieszych, rowerem, transportem publicznym w całości wszystkich podróży po terenie MOF GW w zależności od realizacji scenariuszy Planu.....	20
---	----

## SPIS ZDJĘĆ

Zdjęcie 1. Zmiany w mobilności miejskiej i przestrzeni.....	6
Zdjęcie 2. Zrównoważona mobilność to atrakcyjna przestrzeń .....	8
Zdjęcie 3. Warsztaty w ramach I etapu współtworzenia planu.....	12
Zdjęcie 4 Warsztaty w ramach II etapu współtworzenia planu .....	13
Zdjęcie 5. Przestrzeń publiczna w Lubiszynie.....	18
Zdjęcie 6. Plan Zrównoważonej Mobilności jest odpowiedzią na wyzwania klimatyczne.....	23

Zdjęcie 7. Przykład uporządkowanej zabudowy podmiejskiej .....	32
Zdjęcie 8. Rajd rowerowy w gm. Lubiszyn .....	49
Zdjęcie 9. Realizacja dostawy powodująca zastawienie i znaczące ograniczenie poruszania się pieszych .....	57
Zdjęcie 10. „Koperty 15 minut” – przykład .....	58

