



DZIEŃ DOBRY!



10.01.2023

Konsultacje społeczne Planu
Zrównoważonej Mobilności
dla Miejskiego Obszaru
Funkcjonalnego
Gorzowa Wielkopolskiego i Planu
Działania



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności





Po co się dziś tu spotkaliśmy?

Przedstawienie założeń Planu Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej oraz Planu Działania dla
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego



Fot. Bartłomiej Nowosielski

Cykl SUMP – gdzie się znajdujemy?

Budowa zespołu, ustalenie uwarunkowań i opinii i potrzeb stron.

1

Tworzenie propozycji dokumentu.

3

Gotowy produkt.

5

2

Określenie potrzeb mieszkańców i kluczowych problemów.

4

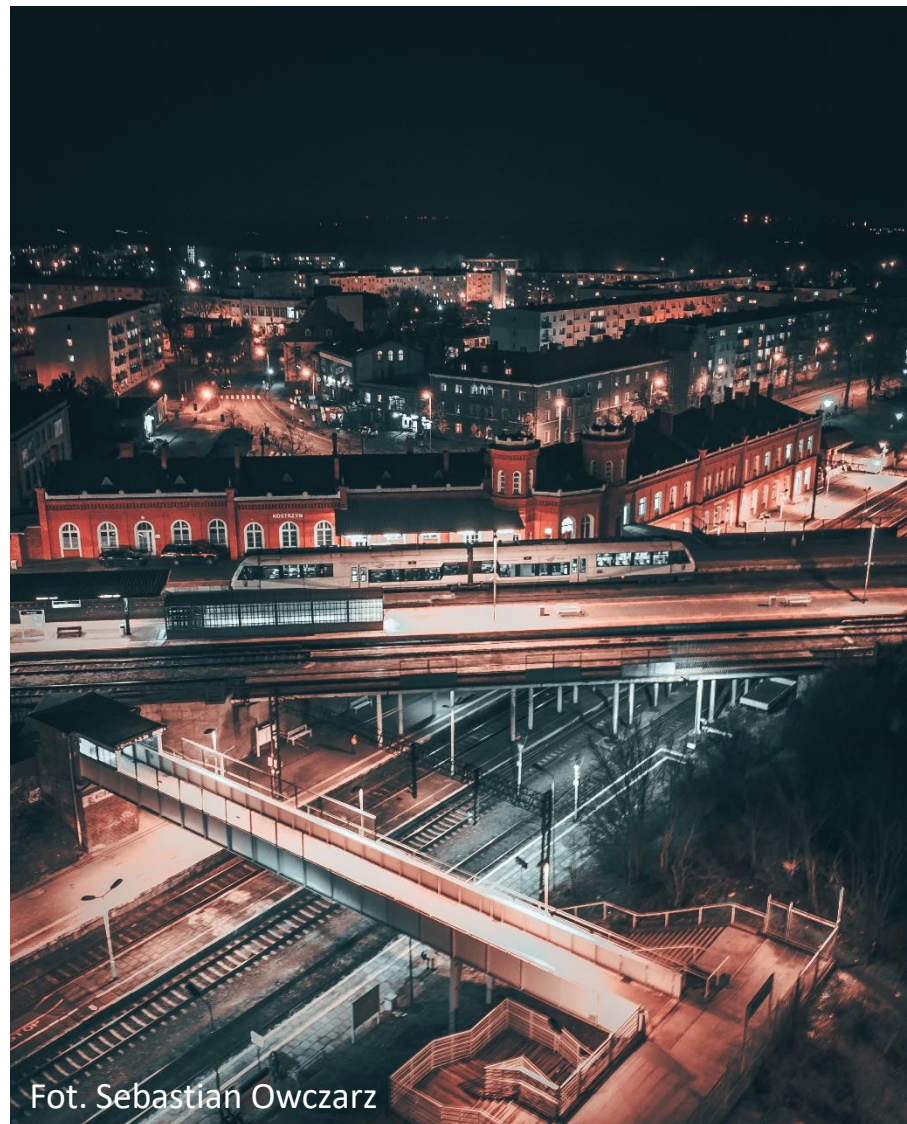
Weryfikacja zgodności zapisów dokumentu z oczekiwaniami mieszkańców i wszystkich zainteresowanych stron.

6

Edukacja, realizacja, ewaluacja.

Budowa SUMP

- Następny przystanek: Zielona przyszłość
- Czym jest SUMP?
- Jak jest dzisiaj?
- Jakie mamy opcje na przyszłość?
- Jak będziemy działać?
- Jakie będą efekty naszych działań?



Fot. Sebastian Owczarz

Podsumowanie badań społecznych

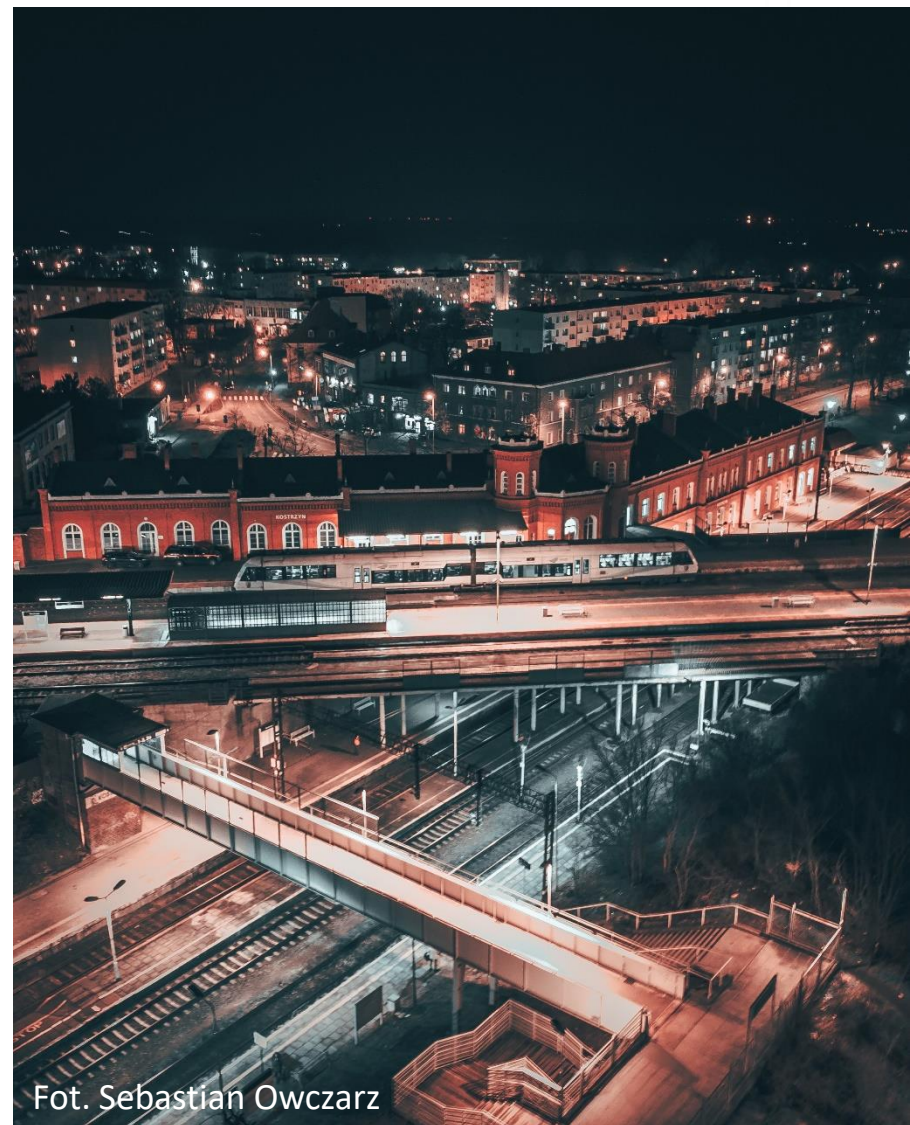
- 2 249 badań ankietowych na próbie reprezentatywnej
- 531 ankiet internetowych uzupełniających
- 442 ankiety przeprowadzone wśród dzieci
- 1 052 ankiety przeprowadzone wśród młodzieży
- 11 wywiadów indywidualnych
- 3 grupy badań fokusowych
- ok. 100 osób na spotkaniach warsztatowych
- Konsultacje z interesariuszami (np. strefa ekonomiczna)

ŁĄCZNIE PONAD 800 STRON DOKUMENTACJI



Wizja mobilności w MOF GW

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



Fot. Sebastian Owczarz



Scenariusze

SCENARIUSZ REFERENCYJNY

SCENARIUSZ MINIMALNY

SCENARIUSZ POŚREDNI

SCENARIUSZ MAKSYMALNY



Scenariusze

SCENARIUSZ REFERENCYJNY

- Chaos przestrzenny będzie się pogłębiał.
- Transport publiczny (w tym kolej) nie będzie realną alternatywą dla samochodów.
- 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.



Scenariusze

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.
- Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a obszar będzie gotowy na zmiany w logistyce.
- Powstanie jeden organizator transportu publicznego w MOF GW, który wypełni większość swoich zadań, jednak współpraca będzie trudna.
- Po realizacji kluczowych inwestycji w perspektywie 2030+ znaczenie ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego nieznacznie wzrośnie.



Scenariusze

SCENARIUSZ POŚREDNI

- Większość budynków będzie powstawało w miejscach, gdzie istnieją perspektywy przyjaznej dla środowiska obsługi komunikacyjnej.
- 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.
- 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.



Scenariusze

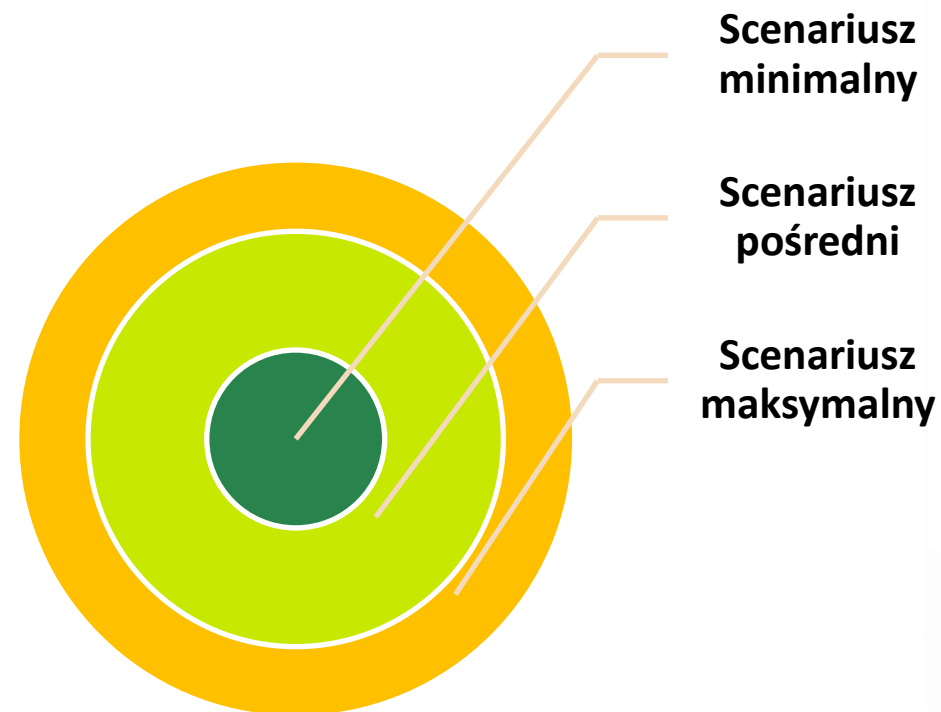
SCENARIUSZ MAKSYMALNY

- 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.
- Zrealizowane zostaną duże inwestycje, których wyraźnym priorytetem będzie zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców.
- Wyraźnie wzrośnie udział podróży pieszych i rowerowych.
- System transportu publicznego w MOF GW będzie jednym z najlepiej zintegrowanych i zorganizowanych w Polsce.
- W MOF GW osiągnięte zostaną niemal wszystkie cele krajowych i europejskich dokumentów strategicznych w zakresie polityki transportowej.

Scenariusze

Wybór SCENARIUSZA POŚREDNIEGO

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.





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

7 CELÓW OPERACYJNYCH



Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń



Efektywny i powszechny system transportu publicznego



Rozwój aktywnej mobilności



Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy



Sprawny system logistyki miejskiej



Świadomi i zaangażowani mieszkańcy



Dobrze zarządzany system mobilności



Plan Działania PZM MOF GW

- Załącznik do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF GW
- Opis działań w systemie mobilności
- Elementy planu działania: opis budowy i instrukcja korzystania z dokumentu, lista działań, ocena efektywności i wskazania priorytetów, opis sposobów monitorowania oraz podsumowanie odpowiedzialności poszczególnych jednostek odpowiedzialnych za wdrażanie



Fot. Bartłomiej Nowosielski

1. Dobrze zarządzany system mobilności

1.1	Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW
1.2	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń 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



Fot. Bartłomiej Nowosielski

2. Dobrze zaplanowana i dostępna przestrzeń

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



Fot. UG Lubiszyn.

3. Efektywny i powszechny system transportu publicznego

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 przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem parkingów przy przystankach kolejowych
4.5	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych
4.6	Rozbudowa infrastruktury tramwajowej



Fot. Jan Wojtanowski

3. Efektywny i powszechny system transportu publicznego

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
5.5.A/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



4. Rozwój aktywnej mobilności

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
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
6.7	Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowskazów
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



Fot. Bartłomiej Nowosielski.

5. Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy

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
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
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 i uspokojenia ruchu w centrum miasta
7.9	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą i Strzelec Krajeńskich wraz z uspokojeniem ruchu w centrach miast
7.10	Współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego



5. Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy

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



6. Sprawny system logistyki miejskiej

9.1	Uporządkowanie postoju 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



Fot. Bartłomiej Nowosielski.

7. Świadomi i zaangażowani mieszkańcy

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





Pakiety działań i horyzont czasowy ich realizacji

- Wyznaczone działania będą realizowane w formie pakietów działań.
- Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są skoordynowane w celu skuteczniejszego rozwiązywania konkretnych problemów.

Nr pakietu	Nazwa pakietu	Horyzont czasowy realizacji
1	Ulepszenie zarządzania zrównoważoną mobilnością	2027
2	Poprawa dostępności transportu publicznego	2030
3	Silne centra lokalne i wzrost multimodalności podróży	2035
4	Wzrost dostępności transportu szynowego	2037
5	Rozwój ruchu pieszego i rowerowego	2037
6	Relokacja przestrzeni drogowej	2037
7	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	2026
8	Promowanie nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, ekologicznej logistyki i transportu intermodalnego	2033



Działania najbardziej efektywne i łatwe wygrane

- Nigdy nie dysponujemy nieograniczonymi środkami finansowymi. Konieczne są priorytety.
- Analiza wielokryterialna – każde zadanie ocenione w skali od 0 do 3 w aspekcie kosztu inwestycji, efektywności i wpływ na środowisko.

Nr działania	Cel szczegółowy
ŁATWE WYGRANE	
2.4	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny
4.5	Zwiększenie dostępności kolei w okolicach nowo powstałych przystanków kolejowych
8.1	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania
DZIAŁANIA O NAJWIĘKSZYM WPŁYWIE NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	
9.5	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego
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

Kto odpowiada za realizację tego planu?

- Postępy w realizacji dokumentu będą monitorowane corocznie, zarówno w zakresie realizacji poszczególnych zadań, jak i wskaźników kluczowych. Za realizację tego planu odpowiedzialne są władze Gorzowa Wielkopolskiego i poszczególnych ośrodków MOF GW.

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



Ewaluacja i aktualizacja

Efekty realizacji działań Planu będą **oceniane co dwa lata** w formie tabeli ewaluacyjnej, która będzie dostępna publicznie.

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

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



Wskaźniki oddziaływania PZM MOF GW

- Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania (cały MOF GW)
- Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców)
- Emisje CO₂ z systemu transportowego MOF GW
- Emisje PM_{2,5} z systemu transportowego MOF GW
- Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców
- Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów
- Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego



System monitorowania

- Za zbieranie i publikację danych odpowiedzialny będzie Zespół ds. Mobilności Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.
- 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.



**Zapraszam do zadawania
pytań 😊**



Dziękujemy
za uwagę